

А. М. СОЛОВЬЕВА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
ТРАНСПОРТ РОССИИ
ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ
XIX В.



АКАДЕМИЯ НАУК СССР
Институт истории СССР

А. М. СОЛОВЬЕВА

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ
ТРАНСПОРТ РОССИИ
ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ
XIX В.**

Библиотека Ф.И. Хусаинова



ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»

Москва 1975

Монография А. И. Соловьевой посвящена развитию железнодорожного транспорта России с 30-х годов и до конца XIX в. Автор показывает, что создание обширной сети железных дорог было важным моментом в ходе промышленной революции в России, что оно способствовало развитию промышленности по всей стране, концентрации производства и капитала, общественному разделению труда, формированию пролетариата. Автор привлек обширные печатные и архивные материалы, что позволило проследить основные этапы становления и развития государственно-капиталистической системы хозяйства на железнодорожном транспорте России. Автор опровергает взгляды буржуазных, в том числе и американских ученых, что азиатски отсталая Россия была экономически не подготовлена к восприятию промышленной революции и еще не созрела в то время для введения нового вида парового механического транспорта. Автор убедительно доказывает, что возведение в исторически короткий срок целой сети железных дорог в огромной стране — свидетельство глубинных процессов капиталистического развития России, особенно развернувшегося после крестьянской реформы 19 февраля 1861 года. Кроме того, публикуемые материалы опровергают и другую версию, что будто бы железные дороги России строил царь и иностранцы — без привлечения русского банковского и частного капитала.

Книга рассчитана на историков-специалистов, аспирантов, студентов исторических вузов и всех, интересующихся историей железнодорожного транспорта в России.

Ответственный редактор
доктор исторических наук, профессор
В. И. БОВЫКИН

Железнодорожный транспорт — самое крупное выражение капиталистического механизма, наиболее централизованно построенное на основе крупной материальной техники и наиболее необходимое для государства.

(В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 38, стр. 140)

Введение

Железные дороги явились результатом мировой промышленной революции конца XVIII—XIX вв. Промышленная революция представляла собой коренной перелом в истории развития производительных сил, связанный с переходом от ручного труда к крупному механизированному производству на базе машинной индустрии. Промышленная революция, вызванная глубокими экономическими причинами и связанная с крупнейшими эпохальными научно-техническими открытиями и изобретениями, впервые началась в Англии в последней трети XVIII в., открыв собой новый качественный этап в развитии *мирового* капитализма. Со второй четверти XIX в. промышленная революция стала принимать всеобъемлющий мировой характер. Российская промышленная революция, развернувшаяся в пореформенный период, являлась составной частью мировой промышленной революции.

Научно-теоретические проблемы мировой промышленной революции были впервые поставлены и разработаны в трудах К. Маркса и Ф. Энгельса. Ими была введена в научный оборот и самая категория — промышленная революция. При исследовании этой важнейшей проблемы был заострен вопрос о диалектической взаимозависимости всех ее сторон — технической, экономической и социальной. Глубокие качественные преобразования в области материального производства в ходе промышленной революции, которая «совершенно переместила центр тяжести экономических сил»¹ общества, вызвали доминирующий рост производства средств производства, обусловив действие объективных закономерностей расширенного воспроизводства капиталистического общества в целом. К. Маркс подчеркивал, что технический базис машинного способа производства при капитализме в отличие от всех прежних способов производства носит революционный характер, вызывая постоянно перевороты как в технике, так и в общественных комбинациях процесса труда².

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 22, стр. 313.

² См. там же, стр. 313—314, 498, 512.

Промышленная революция являлась длительным и многофазным процессом, который первоначально развернулся в обрабатывающей, легкой промышленности. Затем этот революционный переворот постепенно захватил все четыре основные отрасли материального производства — обрабатывающую и добывающую промышленности, транспорт и сельское хозяйство. Становление машинного способа производства, начавшись с технического переворота в исполнительном механизме, в введении рабочих машин в обрабатывающей промышленности, сопровождалось революционизированием топливно-энергетической базы общества, что повлекло за собой «революцию угля и железа» и транспортную революцию. Заключительная фаза промышленной революции — «создание машин машинами», развитие производства средств производства — завершала перевод всей капиталистической экономики на индустриальные формы производства как в промышленности, так и в сельском хозяйстве.

К середине XIX в. промышленная революция, создав капиталистическому способу производства адекватную материально-техническую базу, способствовала утверждению капитализма в качестве мировой системы хозяйства. В ходе промышленной революции в связи с резко возрастающей интенсификацией производства товаров из международной торговли постепенно развивались мировая торговля, мировой рынок, мировое обращение, мировое производство и мировое хозяйство в широком смысле слова³.

Марксистская концепция промышленной революции подчеркивает, что революционный переход к крупной машинной индустрии одновременно сопровождается радикальными переменами в производственных отношениях, вызывая коренное изменение социальной структуры общества. Ф. Энгельс указывал, что «современный рабочий, пролетарий, — продукт великой промышленной революции, которая именно за последние сто лет во всех цивилизованных странах совершила полный переворот во всем способе производства, сначала в промышленности, а затем и в земледелии»⁴.

Классики марксизма подчеркивали, что промышленная революция, являясь гигантским скачком в общественном производстве, в условиях господства капитала сопровождалась трагическими издержками, углублением социальных противоречий и антагонизмов. К. Маркс, вскрывая в «Капитале» механизм законов капиталистического накопления в период победы крупного машинного производства, указывал, что при капитализме «машины — средство производства прибавочной стоимости». Он подчеркивал далее, что «противоречий и антагонизмов, которые неотделимы от капи-

³ См. подробнее: Ю. Кучинский. История положения рабочего класса при капитализме. Мировой обзор. М., 1970, стр. 12—17.

⁴ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 16, стр. 67.

талистического применения машин, не существует, потому что они происходят не от самих машин, а от их капиталистического применения!»⁵. Ф. Энгельс, указывая на глубокий антагонистический характер технического прогресса при капитализме, писал, что «всякий шаг вперед в производстве означает одновременно шаг назад в положении угнетенного класса, то есть огромного большинства»⁶.

Развитие мирового промышленного капитализма сопровождалось гигантскими кризисами перепроизводства, гонкой вооружения, колониальным грабежом, резкой интенсификацией и жесточайшей эксплуатацией армии наемных рабочих, разорением и ухудшением положения ремесленников и широких масс трудового крестьянства, развитием безработицы и массовой пауперизацией населения. Классики марксизма подчеркивали, что «промышленная революция подготовляет социальную революцию, которую произведет пролетариат»⁷.

В марксистской концепции промышленной революции значительное внимание отводится проблеме развития железнодорожного транспорта. Победа крупной машинной индустрии и возросшие масштабы капиталистического способа производства требовали огромных массовых перевозок товарных грузов в невиданных ранее размерах на все увеличивающихся расстояниях. Старые средства транспорта, унаследованные от мануфактурного периода, — средневековые гужевые дороги и водные парусные пути — были не в состоянии справляться с мощными потоками грузов и вскоре превратились «в невыносимые путы для крупной промышленности с ее лихорадочным темпом и массовым характером производства». Весь ход общественного производства требовал радикальных преобразований в области сухопутного транспорта. К. Маркс указывал, что транспортная промышленность как самостоятельная и всеобъемлющая отрасль общественного производства в своем развитии также проходила три главные стадии развития производства, связанные прежде всего с различным состоянием производительных сил, — ремесленную, мануфактурную и машинную. Поэтому техническая революция в промышленности, вызвав создание рабочих машин как один из главных факторов становления крупного машинного производства, а также организацию новой паровой энергетической базы, неизбежно повлекла за собой и революционизирование транспорта. «Именно революция в способе производства промышленности и земледелия, — писал К. Маркс, — сделала необходимой революцию в общих условиях общественного процесса производства, т. е. в средствах связи и транспорта»⁸.

⁵ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 23, стр. 382, 451.

⁶ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 21, стр. 177.

⁷ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 4, стр. 328.

⁸ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 23, стр. 395.

Появление железных дорог знаменовало собой коренной переход к стадии машинного производства на транспорте. Железные дороги с их массовостью, скоростью, срочностью, регулярностью и дешевой перевозкой стали мощным фактором в ускорении экономического развития капиталистических стран. Связывая между собой все отрасли народного хозяйства, сферу производства со сферой потребления, железнодорожный транспорт принял всеобъемлющий характер, обеспечивая основные экономические связи и потребности капиталистического хозяйства.

К середине XIX в. железные дороги становятся главным видом сухопутного транспорта передовых капиталистических стран Европы и Северной Америки. Массовое строительство железных дорог вызывало расширение основного капитала промышленности, в первую очередь тяжелой индустрии. В ходе промышленной революции железнодорожный транспорт стал одним из важнейших факторов резкого расширения мирового капиталистического рынка.

Промышленная революция в России, являясь частью всемирно-исторического процесса, по своему характеру и сущности отличалась чем-либо от промышленных революций в капиталистических странах Западной Европы. В то же время Ф. Энгельс отмечал особенности промышленной революции в России, протекавшей при наличии глубоких феодально-крепостнических пережитков в экономике и государственной надстройке. Подчеркивая объективный характер промышленной революции в России, он указывал на особый «тепличный процесс поощрения промышленной революции путем покровительственных и запретительных пошлин»⁹. Эта «тепличная атмосфера в области промышленности» придавала острый и противоречивый характер промышленной революции в России. Ф. Энгельс подчеркивал, что пореформенная Россия являлась страной, «где современная крупная промышленность привита к первобытной крестьянской общине и одновременно представлены все промежуточные стадии цивилизации»¹⁰.

Важной особенностью промышленной революции в России было то, что ее развитие было тесно связано с созданием железнодорожного транспорта как решающим рычагом в этом историческом процессе. Введение железных дорог в России явилось мощным толчком к разрушению докапиталистических форм производства, развитию промышленного капитализма. Оно форсировало рост крупной машинной индустрии и ускорило социальное и политическое размежевание в стране¹¹.

В. И. Ленин в своем классическом труде «Развитие капитализма в России», характеризуя «революционизирующее действие крупной машинной индустрии» на экономику России, указы-

⁹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 38, стр. 398.

¹⁰ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 39, стр. 344.

¹¹ См.: К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 34, стр. 290—291.

вал на взаимосвязь промышленного переворота с коренной перестройкой средств транспорта. Развитие железнодорожного транспорта в России усилило процесс общественного разделения труда, стимулировало прогресс производства во всех ведущих сферах хозяйства, вызывая к жизни новые, базисные отрасли промышленности и обеспечивая объективные потребности развивающегося российского капитализма в массовом и непрерывном производстве. В. И. Ленин подчеркивал, что «каждая новая верста жел.-дорожной сети, каждая новая мастерская ... *повышают* размер спроса на продукты горнопромышленности»¹².

Давая комплексную характеристику «гигантской технической революции» в промышленности России, В. И. Ленин диалектически связывал техническую и социально-экономическую стороны этого исторического процесса. Он определял промышленную революцию как «крутое и резкое преобразование всех общественных отношений под влиянием машин», как «полный технический переворот», за которым «неизбежно идет самая круглая ломка общественных отношений производства, окончательный раскол между различными группами участвующих в производстве лиц, полный разрыв с традицией, обострение и расширение всех мрачных сторон капитализма, а вместе с тем и массовое обобществление труда капитализмом»¹³.

В. И. Ленин, вскрывая объективную закономерность, историческую значимость и перспективность промышленной революции, вызвавшей гигантское обобществление производства и труда при капитализме, связывал этот процесс с кардинальной проблемой создания материальных предпосылок для победы социалистической революции. Это важнейшее положение марксистской теории нашло свое четкое отражение в ленинской формулировке, включенной в первую программу Коммунистической партии, принятую в 1903 г. на II съезде РСДРП, где подчеркивалось, что «усовершенствование техники, концентрируя средства производства и обращения и обобществляя процесс труда в капиталистических предприятиях, все быстрее и быстрее создает материальную возможность замены капиталистических производственных отношений социалистическими»¹⁴.

Эти кардинальные положения марксистско-ленинской концепции легли в основу настоящей работы, представляющей собой конкретно-историческое исследование истории развития железнодорожного транспорта России во второй половине XIX в.

* * *

Вопросы истории железных дорог России освещались в трудах крупных советских ученых С. Г. Струмилина, П. И. Лящен-

¹² В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 495.

¹³ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 2, стр. 231; т. 3, стр. 455.

¹⁴ «КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК», ч. I. М., 1954, стр. 39.

ко, Т. С. Хачатурова, В. К. Яцунского, А. П. Погребинского, В. С. Виргинского и др.

В работе С. Г. Струмилина, посвященной вопросам развития железнодорожного транспорта СССР, дается чрезвычайно ценный экономический и статистический анализ состояния железных дорог в дореволюционной России¹⁵. Критически используя сведения из «Статистических сборников Министерства путей сообщения», С. Г. Струмилин составил ряд ценных обобщающих таблиц, подсчеты которых широко используются в советской научной литературе. К ним относятся итоговые данные о капиталах сооружения российских железных дорог, финансовом участии казны в постройке частной железнодорожной сети, об амортизационных суммах, не учитываемых в железнодорожном хозяйстве царской России, о рентабельности русских железных дорог и пр. В этой работе С. Г. Струмилиным дан ценный анализ соотношения производительности и оплаты труда железнодорожников в дореволюционной России.

В работах Т. С. Хачатурова, посвященных проблемам экономики железнодорожного транспорта СССР, впервые в советской литературе были намечены основные этапы развития железнодорожной сети России, поставлен вопрос о монополизации частных железных дорог, показаны причины, тормозившие технический прогресс на железнодорожном транспорте страны¹⁶.

В работах А. П. Погребинского внимание уделено анализу финансирования железнодорожного строительства в дореволюционной России¹⁷. Автор широко использовал новый архивный материал, который позволил ему дать цельную картину финансово-железнодорожной политики царского правительства и показать тесную зависимость государственного бюджета, его хронического дефицита в пореформенные годы от финансового положения железнодорожного хозяйства России.

В трудах В. С. Виргинского на широком конкретно-историческом материале показана деятельность пионеров отечественного железнодорожного транспорта в России¹⁸.

В последние годы интерес к железнодорожной тематике в советской исторической литературе значительно возрос. В большинстве опубликованных работ широко исследуются проблемы формирования железнодорожного пролетариата и его революционного движения, вопросы строительства железных дорог на окраинах

¹⁵ С. Г. Струмилин. Очерки советской экономики. М.—Л., 1928.

¹⁶ Т. С. Хачатуров. Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952.

¹⁷ А. П. Погребинский. Очерки истории финансов дореволюционной России. М., 1954; он же. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60—90-е годы XIX в.).— «Исторические записки», т. 47. М., 1954.

¹⁸ В. С. Виргинский. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX в. М., 1949; он же. Творцы новой техники в крепостной России. М., 1962; он же. П. К. Фролов. М., 1952.

страны, воздействие железных дорог на развитие экономики в тех или иных районах и областях дореволюционной России¹⁹.

Однако в имеющейся литературе вопросы истории железнодорожного транспорта в России в XIX в. крайне слабо связаны с проблемой промышленного переворота. В то же время в работах, посвященных этой проблеме (С. Г. Струмилина, В. К. Яцунского, Л. Г. Мельника, Б. Л. Цыпина и др.²⁰), недостаточно внимания уделено вопросам истории железных дорог. Следует также отметить, что в последнее время наметилась нигилистическая тенденция, вообще отрицающая промышленную революцию в дореволюционной России. Она нашла свое выражение на страницах сборника «Вопросы истории капиталистической России. Проблема многоукладности»²¹. Его ответственный редактор В. В. Адамов в предисловии дает рекомендацию читателям «подумать об отказе от термина «промышленный переворот» для XIX и XX вв.». По его мнению, «этот термин можно заменить более емким, скажем, «индустриализация» (предположения такого рода уже делались) или понятием уровня цивилизации или цивилизованности, которым охватывается не только техника, но и культура»²². Эта

¹⁹ З. К. Ахмеджанова. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880—1917). Ташкент, 1965; Г. С. Кунавина. Формирование железнодорожного пролетариата в Туркестане (1881—1914). Ташкент, 1967; В. Ф. Борзюнов. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции (По материалам строительства Транссибирской магистрали. 1891—1904 гг.). М., 1965; он же. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX — начала XX в. (Автореферат докт. дисс.). М., 1972; В. В. Журавлев. Общество Владикавказской железной дороги и развитие нефтепромышленности на Северном Кавказе.— «Ученые записки Московского государственного педагогического института им. В. И. Ленина», № 211. М., 1964; Л. В. Курпьянова. Новороссийский порт и Владикавказская железная дорога в пореформенный период.— «Исторические записки», т. 73. М., 1963; В. М. Ляховский. Железнодорожные перевозки и развитие рынка (К истории Рязанско-Козловской железной дороги. 1860—1870-е годы).— «Вестник Московского университета», серия IX, история, № 4. М., 1963; Л. Я. Малаховска. Сооружение железных дорог на территории Латвии во второй половине XIX в.— «Известия АН Латвийской ССР», № 10. Рига, 1970; Э. М. Мильман. Формирование кадров железнодорожного пролетариата Урала во второй половине XIX в.— «Из истории рабочего класса Урала». Пермь, 1961; К. А. Ермаков. Строительство Московско-Курской железной дороги (к 100-летию сооружения).— «Сборник трудов Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта им. акад. В. И. Образцова». вып. 273. Л., 1968; А. Т. Сааратян. История железных дорог Закавказья. 1856—1921. Ереван, 1970, и др.

²⁰ С. Г. Струмилин. Промышленный переворот в России. М., 1944; В. К. Яцунский. Промышленный переворот в России (К проблеме взаимодействия производительных сил и производственных отношений).— В кн.: В. К. Яцунский. Социально-экономическая история России XVIII—XIX вв. М., 1973; Л. Г. Мельник. Промышленный переворот на Украине. Рукопись докт. дисс. Киев, 1971; Б. Л. Цыпин. Некоторые особенности промышленного переворота в России. Свердловск, 1968.

²¹ «Вопросы истории капиталистической России. Проблема многоукладности». Свердловск, 1972.

²² Там же, стр. 12.

«рекомендация» бесспорно свидетельствует о непонимании кардинальных положений марксистской концепции генезиса капитализма, где вопрос о промышленной революции является важнейшей составной частью.

Среди зарубежных марксистских исследований особого внимания заслуживает крупная монография чехословацкого ученого Ярослава Пурша «Промышленная революция»²³. Для него характерна широкая постановка вопросов истории мировой промышленной революции, при которой автор уделил значительное внимание проблеме диалектической взаимозависимости всех основных компонентов мировой комплексной революции современной эпохи — научной, технической, демографической, коммуникационной (транспортной), сельскохозяйственной и социально-политических революционных переворотов. В работе подчеркивается важное марксистское положение о связи отдельных этапов промышленной революции с процессом формирования промышленного пролетариата и ростом рабочего революционного движения. Автор указывает, что «с постепенным завершением промышленной революции... происходил также и постепенный переход рабочего класса от низших форм движения к высшим формам, переходящим в связи с общей борьбой за демократизацию общества в политическое рабочее движение, центр которого в Европе, в связи с фазовыми сдвигами, перемещался с Запада на Восток»²⁴. Поэтому завершение промышленной революции в России автор относит к концу 90-х годов XIX в., подчеркивая, что этот процесс был связан с началом революционного, социал-демократического движения российского пролетариата и перемещением центра международного рабочего движения из европейских стран в предреволюционную Россию.

В современной англо-американской буржуазной историографии при освещении экономической истории России в большинстве работ продолжает доминировать тенденциозная концепция о принципиальном различии исторических путей Запада и Востока, в результате чего якобы в «азиатско-аграрной России» была совершенно невозможна промышленная революция западного типа. Так, английский историк Уильям Хендерсон заявляет, что промышленная революция в отсталой России была лишена «творческой спонтанности» и экспортировалась с Запада с помощью ресурсов автократической монархии и иностранного капитала²⁵.

В работах одного из реакционных представителей американской экономической историографии А. Гершенкрона история России рассматривается с позиций так называемой теории «стадий отсталости». Идеализируя «архаические формы землевладения и землепользования как стратегический фактор в понимании особен-

²³ J. Purš. Průmyslová revoluce. Praha, 1973.

²⁴ Ibidem, str. 692.

²⁵ W. O. Henderson. The Industrial Revolution on the Continent. Germany, France, Russia. 1800—1914. London, 1961, p. 208.

ностей русского промышленного развития», Гершенкрон заключает, что для России якобы была исторически приемлема только индустриализация «сильной полицейской властью над сельскими общинами и отдельными крестьянами»²⁶.

В плане данных реакционных теорий буржуазными авторами разрабатывается история железнодорожного транспорта России, где делается попытка возродить избитую концепцию, господствующую в царских официозных изданиях, что царизм был главным инициатором и организатором железнодорожного строительства в слаборазвитой отсталой стране, опиравшимся на прямую помощь иностранного капитала. Так, в работе американского историка Р. Хейвуда, посвященной началу железнодорожного строительства России в период николаевской монархии, дана открытая апологетика деятельности Николая I как «зачинателя» развития русских железных дорог, заслуга которого, по мнению Р. Хейвуда, состояла в том, что он строил первые русские железные дороги, сохраняя неизменной систему крепостного права в стране²⁷.

Тенденциозная концепция различия исторических путей развития железнодорожного транспорта в странах передового Запада и отсталого Востока доминирует в работе английского историка-экономиста И. Вествуда «История русских железных дорог», опубликованной в 1964 г. в Лондоне. Автор подчеркивает, что «если для западноевропейских стран и США развитие железных дорог было самопроизвольным процессом, стимулирующим частный бизнес и благосостояние населения, то в отсталой России рост железных дорог принуждался их крестным отцом — царем и строились они иностранцами»²⁸. Этот буржуазный автор тщетно пытается доказать реакционный тезис об отсутствии в России национальной школы железнодорожных кадров, огромных достижений русских железнодорожников в строительстве железных дорог. Антиисторическая концепция, развиваемая в этой работе, привела автора к совершенно несостоятельному выводу, что в отсталой России якобы железные дороги были «чужеродным явлением», чуждым национальной психологии русского народа. Данное положение, по субъективному мнению автора, привело к тому, что «работа по строительству железных дорог, проводимая иностранцами, которым ставилась масса препятствий, была сделана плохо и расточительно»²⁹.

Вопросы роли железнодорожного транспорта в процессе индустриализации нашли широкое место в известной работе круп-

²⁶ A. Gerschenkron. *Continuity in History and Other Essays*. Cambridge, 1968, pp. 215, 247. (Подробнее см.: И. Н. Оленина. Индустриализация СССР в английской и американской историографии. Л., 1971.)

²⁷ См.: Richard M. Haywood. *The beginnings of railway development in Russia in the reign of Nicholas I, 1835—1842*. Durham, 1969.

²⁸ J. N. Westwood. *A history of Russian railways*. London, 1964, pp. 6—7.

²⁹ *Ibidem*.

ного американского историка Т. Лауе «Сергей Витте и индустриализация России». Здесь нашло наиболее завершённое концептуальное выражение буржуазной теории, варьируемой во многих работах буржуазных авторов, что причины индустриализации в слаборазвитых аграрных странах, к числу которых автор относит и царскую Россию, лежат не в объективных закономерностях самого исторического процесса развития капитализма, а во внешних факторах, в основе которых лежала руководящая роль самодержавного государства в индустриализационных процессах³⁰.

* * *

При исследовании вопросов, поставленных в настоящей работе, был привлечен обширный круг печатных и архивных источников. По социально-экономической истории дореволюционной России наиболее характерным видом источников являются печатные ведомственные издания, которые разделяются на официальные, правительственные и неофициальные, издаваемые отдельными железнодорожными и промышленными обществами, банками и прочими предпринимательскими и представительными буржуазными организациями.

Указывая на неудовлетворительное состояние фабрично-заводской статистики царской России, В. И. Ленин отмечал, что недостатки ее выражались в ведомственной раздробленности, отсутствии единых, строгих критериев в определении типа фабрично-заводских предприятий³¹.

Отмеченные недостатки были присущи и железнодорожной статистике, которая находилась в ведении трех царских ведомств: Министерства путей сообщения, Министерства финансов и Государственного контролера. Наиболее полная сводная железнодорожная статистика разрабатывалась Статистическим отделом Министерства путей сообщения, который начиная с 1877 г. регулярно издавал ежегодные «Статистические сборники Министерства путей сообщения». В них приводились подробные сведения о техническом, экономико-финансовом состоянии и динамике развития железных дорог России. В 90-х годах в сборниках стали публиковаться сведения о составе железнодорожных служащих и рабочих, о подвижном составе железных дорог.

Наиболее сложно и запутанно было дело железнодорожно-финансовой статистики. Ввиду отсутствия точных сведений о капитальной стоимости русских железных дорог в официальной статистике нередко встречаются совершенно произвольные данные в определении финансового состояния железнодорожной сети России. В «Статистических сборниках» отсутствуют сведения о стоимости подвижного состава, а опубликованные данные об ос-

³⁰ См.: *И. Н. Оленина*. Указ. соч., стр. 92—106.

³¹ См.: *В. И. Ленин*. Полн. собр. соч., т. 4, стр. 30.

новых капиталах казенных и частных железных дорог нередко носят произвольный характер и нуждаются в тщательной проверке. Железнодорожно-финансовая статистика с конца 80-х годов была сосредоточена в ведении Департамента железнодорожных дел Министерства финансов и Департамента железнодорожной отчетности Государственного контроля. Последний с 1892 г. систематически издавал «Сведения о железных дорогах, составленные на основе эксплуатационных отчетов железных дорог России», данные которых использовались министром финансов при составлении государственной бюджетной росписи. Однако и здесь методика подсчетов финансового положения русских железных дорог отличалась значительной произвольностью. Так, преднамеренно сбрасывались со счетов проценты на погашение 1,2 млрд. долга выкупленных железных дорог и 1 млрд. долга по государственной ренте, входившей в состав основного капитала казенной железнодорожной сети. В результате это приводило к искусственному завышению чистой прибыли казенных железных дорог в России. В 1909 г. в Особой комиссии по исследованию железнодорожного дела в России был поставлен вопрос о неудовлетворительном состоянии официальной железнодорожно-финансовой статистики. При этом подчеркивалось, что «обе категории сведений (Государственного контроля и Министерства путей сообщения) являются заведомо неточными, а потому вопрос о предпочтении одних данных другим не может быть решен никакими документальными данными». В трудах этой комиссии отмечалось, что балансы казенных железных дорог составляются «заведомо неправильно, ибо в актив зачисляются сооружения, которых на дорогах нет и никогда не было, а в пассив зачисляются капиталы, которые на дорогах никогда не тратились»³². Поэтому сведения Государственного контролера о железных дорогах России, составленные по эксплуатационным балансовым отчетам, неизбежно носят неточный характер.

Неудовлетворительное состояние официальной железнодорожной статистики России требует тщательного критического анализа и сравнительного использования широкого комплекса источников и всевозможных справочных материалов. Значительный интерес представляют многочисленные труды различных междуведомственных совещаний и комиссий по железнодорожным вопросам, где встречается ценный фактический материал. В настоящей работе широко используются «Труды высочайше учрежденной Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России» под председательством гр. Э. Т. Баранова. Эта Комиссия с 1876 по 1884 г. провела обследование технико-экономического и финансового положения железнодорожного транспорта России. Труды Комиссии, дающие сводную картину экономического развития

³² «Труды Особой высшей комиссии по исследованию железнодорожного дела в России», вып. XXII. СПб., 1909, стр. 37—40.

страны в начале 80-х годов, являются весьма ценным источником, совершенно не изученным в нашей историко-экономической литературе.

Не менее ценными являются труды другой «Особой высшей Комиссии для исследования железнодорожного дела в России» под председательством генерала Н. П. Петрова, которая работала с 1908 по 1912 г. За этот период комиссией было опубликовано более 100 трудов, где рассматривались вопросы технико-экономического развития русских железных дорог, вскрывались причины хронического финансового дефицита российской железнодорожной сети и слабости подвижного состава.

К неофициальным печатным источникам относятся многочисленные издания отчетов железнодорожных обществ по строительству и эксплуатации частных железных дорог в России. Публикация этих отчетов отличалась крайней произвольностью, что было в известной степени связано с отсутствием в России до начала 90-х годов единой формы железнодорожной отчетности. Поэтому в железнодорожных отчетах отсутствуют точные данные о расходах по эксплуатации и распределению чистого дохода. Особенно запутано изложение финансовых вопросов при подведении годового баланса.

В отчеты правлений железнодорожных обществ, как правило, не включались долги железных дорог казне, нет сведений и о причинах дефицитности эксплуатации частной железнодорожной сети. Фальсификация данных, приводимых в отчетах правлений железнодорожных обществ, часто была объектом разоблачения ревизионных комиссий, выбираемых акционерами для проверки отчетов по постройке отдельных частных железных дорог.

Интересный материал о хищничестве железнодорожных «королей» и развале хозяйства на частных железных дорогах в 70—80-х годах дают издания представительных буржуазных организаций в России — труды Общества для содействия русской промышленности и торговли, Совета съездов горнопромышленников Юга России, Совета съезда бакинских нефтепромышленников и др. Немаловажным источником для изучения истории российских железных дорог является периодическая печать второй половины XIX в.

Ограниченность, неполнота и неточность печатных источников, связанных с разработкой проблем, поставленных в настоящей книге, потребовала провести значительную исследовательскую работу с архивными материалами, хранящимися в фондах Центрального государственного исторического архива в Ленинграде (ЦГИА СССР), Центрального государственного архива Октябрьской революции (ЦГАОР СССР) и Центрального государственного архива Москвы (ЦГАМ). Ценные материалы по истории развития железнодорожного транспорта России были выявлены из фондов Департамента железнодорожных дел Министерства финансов, Департамента железных дорог Министерства путей

сообщения, Комитета министров, которые дали возможность проследить основные направления железнодорожной политики царского правительства. Изучение ряда фондов железнодорожных обществ и коммерческих банков позволило выяснить сложный механизм действий банковского капитала при выкупе частных железных дорог в казну и при организации железнодорожных монопольных обществ в 90-х годах XIX в.

В ЦГАОР СССР немаловажным источником служат материалы по истории железных дорог из личных фондов представителей царской бюрократии. Так, в фонде Государственного контролера Т. И. Филиппова отложился большой материал, раскрывающий вопросы организации государственно-бюрократического контроля и регулирования на железнодорожном транспорте России.

История железнодорожного транспорта дореволюционной России, охватывающая различные стороны экономической, политической и социальной жизни страны, по своему объему чрезвычайно широка. Поэтому разработка темы, исследуемой в настоящей книге, не может быть исчерпывающей и ряд вопросов, поставленных в ней, безусловно потребует своего дальнейшего изучения.

Настоящая работа была подготовлена в Институте истории СССР АН СССР. Автор выражает глубокую признательность своим коллегам за ценные рекомендации при обсуждении этой книги. Автор приносит свою благодарность работникам Научно-редакционной картосоставительской части Главного управления геодезии и картографии при Совете Министров СССР И. Я. Суке-нику и А. К. Пагур за ценную помощь в подготовке карт.

Начало железнодорожного строительства в период кризиса феодално-крепостнической России (30—50-е годы XIX в.)

Развитие мировой транспортной революции в первой половине XIX в.

Железные дороги впервые появились на земле как детище английской промышленной революции конца XVIII — первой трети XIX в.

Английская промышленность мануфактурного периода пользовалась в основном для внутренних потребностей системой речных путей и сетью каналов, где основными средствами перевозки были средневековые парусные суда с конной и бурлацкой тягой. Внешние перевозки осуществлял морской парусный транспорт. Отсталое состояние транспорта сильно тормозило процесс территориального разделения труда, слабо связывая отдельные отрасли промышленности и ограничивая концентрацию и централизацию производства и капитала.

Во второй половине XVIII в. глубокие экономические причины, связанные с интенсивным ростом внутреннего рынка капиталистической Англии, вызвали развитие крупного механизированного производства в стране. Динамический процесс промышленной революции сначала охватил отрасли легкой промышленности, затем в начале XIX в. тяжелую индустрию, что повлекло за собой коренную трансформацию промышленно-экономической и социальной структуры страны.

Одной из первых революционизирующихся отраслей промышленности Англии было хлопчатобумажное производство. Промышленный переворот в текстильной промышленности в конце XVIII в., вызвав к жизни крупные хлопчатобумажные фабрики с их массовым производством товарных грузов в невиданных ранее размерах, с их потребностью во все возрастающем количестве сырья и топлива, чрезвычайно остро поставил вопрос о коренной перестройке сухопутных путей сообщения. Ибо морским путем из Америки в Англию через Атлантический океан хлопок проходил вдвое быстрее и дешевле, чем на незначительном 50-километровом расстоянии от Ливерпуля до Манчестера — центра английской хлопчатобумажной промышленности.

«...Средства транспорта и связи, унаследованные от мануфактурного периода, скоро превратились в невыносимые пути для крупной промышленности с ее лихорадочным темпом и массовым характером производства, с ее постоянным перебрасыванием масс капитала и рабочих из одной сферы производства в другую и с созданными ею мировыми рыночными связями», — писал К. Маркс в «Капитале»¹. Революция в способе производства в промышленности и земледелии сделала необходимой революцию и в средствах транспорта. Создание нового парового механического транспорта — железных дорог объективно отвечало назревшей потребности новой развивавшейся технико-экономической базы капиталистического общества.

Но победа пришла не сразу. Сначала необходимость передвижения каменноугольного топлива от шахт к мануфактурам вызвала во второй половине XVIII в. появление железных рельсовых путей между угольными копиями и заводами в Уэльсе. В 1804 г. был впервые испытан один из первых в мире паровозов английского механика Ричарда Тревитика, который положил начало изобретению целой серии опытных английских локомотивов, которые, однако, не были внедрены в производство.

В начале 20-х годов XIX в. разворачивается блестящая деятельность знаменитого английского инженера-изобретателя, пионера железнодорожного дела Джорджа Стефенсона (1781—1848), который в 1823 г. основал первый в мире паровозостроительный завод в г. Ньюкасле на реке Тайн близ портов Северного моря в Англии. Этот завод впоследствии разросся в огромное предприятие транспортного машиностроения, которое строило и экспортировало паровозы почти для всех стран мира.

27 сентября 1825 г. в Англии было открыто движение на первой железной дороге общего пользования на линии Стоктон — Дарлингтон, длиной в 56 км, с которой начинается история железнодорожных сообщений на земле. По этой первой железной дороге Д. Стефенсон провел свой паровоз «Локомошен» со скоростью 24 км в час из порта Стоктон в г. Дарлингтон и обратно. Поезд состоял из 33 товарных вагонов, груженных мукой, углем, и пассажирских экипажей с 450 почетными гостями, общим весом 90 тонн². Это был первый победный железнодорожный маршрут. Стефенсоновский «Локомошен» стал впоследствии первым железнодорожным памятником, который поныне стоит на каменном постаменте перед старым Дарлингтонским вокзалом. Но главная победа была еще впереди. Несмотря на резкое сопротивление английской реакции, вплоть до парламента, железнодорожное дело продолжало развиваться. Через пять лет, 15 сентября 1830 г. состоялось открытие новой крупной железнодорожной линии, свя-

¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 23, стр. 395.

² В. С. Виргинский. История техники железнодорожного транспорта. М., 1938, стр. 77—78.

завшей морской порт Ливерпуль с центром хлопчатобумажной промышленности Англии — г. Манчестером. В этот день Д. Стефенсон продемонстрировал перед передовой английской общественностью действие нового локомотива «Ракеты», имевшего все основные элементы современных паровозов. Резко пересеченное расстояние между этими двумя городами тяжело нагруженный состав преодолел в течение одного часа, двигаясь со скоростью 40—47 км в час³. Это была поистине революционная скорость. (До сих пор максимальная скорость сухопутных средств сообщения с конной тягой не превышала 6 км в час.) Подлинный триумф открытия Ливерпуль-Манчестерской железной дороги бесспорно решил судьбу железнодорожных сообщений и стал исторической датой введения железных дорог. С этого момента начался период повсеместного строительства железных дорог с паровозной тягой.

Во Франции первая железная дорога длиной в 58 км была построена в 1832 г. между Лионом и Сент-Этьеном. В 1835 г. была открыта первая железнодорожная линия в Германии между Нюрнбергом и Фюртом. Особенно стремительные темпы приобрело американское железнодорожное строительство. Первой железнодорожной линией в США стала Балтиморо-Огайоская железная дорога длиной в 97 км, где регулярное движение было открыто в начале 1831 г. Через 20 лет, к 50-м годам XIX в. общая длина железнодорожных линий в Соединенных Штатах Америки составила почти 13 тыс. км. Но качество американских железных дорог первоначально было чрезвычайно низким, не соответствующим европейскому стандарту: преобладали узкоколейные линии с деревянными рельсами, покрытыми сверху металлической полосой, рассчитанные на скорость 15 миль в час. Большинство американских железных дорог связывало новые малоразвитые районы со слабым товарным движением. Во второй половине XIX в. в США с развитием индустриализации развернулась коренная перестройка железнодорожного полотна.

Широкий разворот железнодорожного строительства в 40-х годах XIX в. способствовал становлению железных дорог как главного вида транспорта капиталистического мира. Связывая между собой все отрасли народного хозяйства, сферу производства со сферой потребления, железнодорожный транспорт вскоре принял всеобъемлющий характер, обеспечивая все основные экономические связи капиталистических стран. Экономический эффект от внедрения железных дорог был связан в первую очередь с ускорением перевозок. Сокращение «периода странствования товаров» позволило высвободить значительную часть капитала в его товарной форме, занятого в процессе обращения, и тем ускорить оборот капитала⁴. В среднем, первые железные дороги западноевро-

³ Я. В. Шотлендер. История паровоза за 100 лет (1803—1903). СПб., 1905, стр. 33—35.

⁴ См. К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 24, стр. 281.

пейских стран ускорили сухопутную перевозку в 5 раз, удешевили ее в 7 раз, увеличили безопасность передвижения в 8—10 раз. Ускорение и удешевление перевозок создали мощный толчок к дальнейшей концентрации производства, что обеспечивало рост производительности общественного труда и развития производительных сил. Роль железнодорожного транспорта в мировой экономике стала стремительно возрастать.

Введение железных дорог в Англии в 1830 г. повлекло за собой крупнейшие изменения в экономике, став мощным фактором в ускорении темпов развития английского капитализма. Ф. Энгельс указывал, что «небывалый расцвет английской промышленности с 1848 по 1866 г. ... в гораздо большей степени вызван колоссальным развитием железных дорог, океанского пароходства и вообще средств сообщения...»⁵.

В 30—40-е годы XIX в. английская промышленная революция вступила в свою завершающую индустриальную стадию, что сделало Англию наиболее развитой капиталистической державой — «мастерской мира». В течение 20 лет — с 1830 по 1850 г. — длина английской железнодорожной сети достигла почти 10 тыс. км. Огромное железнодорожное строительство стимулировало быстрый рост тяжелой индустрии. За указанный период производство металла в Англии возросло более чем в 3 раза. В 1852 г. Англия выплавляла 52% мировой выплавки чугуна. Технический прогресс в металлургии способствовал тому, что Англия, зависевшая до того времени от привозного металла, сама стала вывозить его в больших масштабах. За 20 лет — с 1826 по 1846 г. — вывоз железа и чугуна из Англии увеличился в 7,5 раза. Широкое развитие получила каменноугольная промышленность. В начале 40-х годов XIX в. в Англии добывалось каменного угля в 4 раза больше, чем во Франции, Бельгии и Пруссии вместе взятых. Составной частью процесса индустриализации являлось быстрое развитие транспортного машиностроения и станкостроения в Англии. Железные дороги ускорили превращение английской экономики в единое целое хозяйство.

Английская железнодорожная горячка 40-х годов XIX в. имела международный характер, усилив экспансию тяжелой индустрии Англии на внешнем рынке. Англия стала поставлять всему миру стальные рельсы, паровозы, а также капиталы для железнодорожных инвестиций. Захватив монопольные позиции на рынках основных стран Европы и США, английская тяжелая промышленность обусловила в то же время международный характер горячки железнодорожного строительства. Мировая сеть железных дорог выросла за 40-е годы с 8,6 до 38 тыс. км, в том числе в Европе с 3 до 24 тыс. км (см. табл. 1).

Массовое железнодорожное строительство потребовало огромных капиталовложений, которые могли быть образованы лишь

⁵ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 22, стр. 316—317.

Таблица 1

Протяженность железных дорог Европы и Америки
в 30—40-е годы XIX в. (в км) *

Страна	1830 г.	1835 г.	1840 г.	1845 г.	1850 г.
Англия . . .	138	251	1349	4081	10 656
США	40	1043	3630	7968	12 779
Франция . . .	37	176	497	956	3083
Германия . . .	—	—	462	2226	5939
Австрия . . .	—	255	443	747	1754
Бельгия . . .	—	44	380	641	820
Россия . . .	—	—	27	27	381

* «Мировые экономические кризисы», т. I. М., 1937.

на базе новых мировых форм централизации капитала в виде акционерных компаний. К. Маркс писал, что «мир до сих пор оставался бы без железных дорог, если бы приходилось дожидаться, пока накопление не доведет некоторые отдельные капиталы до таких размеров, что они могли бы справиться с постройкой железной дороги. Напротив, централизация посредством акционерных обществ осуществила это в один миг»⁶. С 40-х годов XIX в. начинается широкая полоса распространения акционерных обществ в железнодорожном деле в западноевропейских странах. Этот процесс отражал высокую степень обобществления труда и концентрации капитала в этой важной отрасли капиталистического хозяйства. Но в то же время этот процесс явился базой широкого развития новых форм учредительского спекулятивного грюндерства, усиливающего анархию в области железнодорожного строительства, ведя к глубоким диспропорциям в экономике и серьезному расстройству воспроизводства общественного капитала. Это играло большую роль в назревании и разрывании общих экономических кризисов. Особенно же железнодорожных кризисов, начиная с середины 40-х годов XIX в., стало то, что они разрывались сравнительно медленно, но были наиболее затяжными и глубокими, усиливая обнищание и острую безработицу трудящихся масс.

К середине XIX в. рельсовые пути железной паутиной стали покрывать все страны капиталистического мира. Многомиллионная армия строительных рабочих, инженеров и техников всех наций была вовлечена в железнодорожное строительство. XIX век стал веком паровой машины и железных дорог. Густота и состояние железнодорожной сети стали одним из основных факторов определения мощи капиталистических государств, уровня их

⁶ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 23, стр. 642.

экономики и культуры и перспективы их дальнейшего развития.

В ходе развития промышленной революции в капиталистических странах Западной Европы и Америки железнодорожный транспорт стал одним из важнейших факторов внезапного сильного расширения мирового рынка к середине XIX в. и становления капитализма в господствующую мировую систему хозяйства. В результате создалось новое «международное разделение труда, превращающее одну часть земного шара в область преимущественно земледельческого производства для другой части земного шара как области преимущественно промышленного производства»⁷. В этих условиях ставший могучим капитализм «под страхом гибели» принуждал «все нации принять буржуазный способ производства»⁸. Перед отсталыми феодальными странами Европы во всей своей остроте встала альтернатива: либо быстрее перестроить свою архаичную экономику путем ускорения промышленной революции и развития капиталистического способа производства, либо погибнуть как независимые державы. Одной из первоочередных задач было создание железнодорожной сети, чтобы связать отдельные изолированные и не связанные друг с другом области хозяйства. Приступ этих отсталых стран к строительству железных дорог натолкнулся на целый ряд неразрешимых противоречий и трудностей, связанных с неразвитостью производства и общей технико-экономической отсталостью, что потребовало известного вмешательства, помощи иностранных передовых капиталистических держав в плане внедрения прямых и косвенных инвестиций капитала, поставки квалифицированных кадров, продукции тяжелой индустрии и пр. Это условие неизбежно сохраняло неравноправное положение этих отсталых стран в международном разделении труда, в усилении их технико-экономической отсталости. В то же время механический паровой транспорт, широко вовлекая в мировое капиталистическое хозяйство страны с отсталыми формами производства, стимулировал их экономический рост, расширял их капиталистическую надстройку, ускоряя их «социальное и политическое размежевание»⁹.

Эта дилемма во всей своей остроконфликтной форме была характерна в первую очередь для отсталой царской России.

Состояние путей сообщения в феодально-крепостнической России во второй четверти XIX в.

В начале второй четверти XIX в. царская Россия была одним из самых крупных государств мира. В 1826 г. в стране насчитывалось 53 млн. жителей, что составляло около 1/5 насе-

⁷ Там же, стр. 462.

⁸ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 4, стр. 428.

⁹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 34, стр. 291.

ления Европы. Ее необъятная территория охватывала около 16,5 млн. кв. верст.

Размещение населения и производства в стране было крайне неравномерным, что свидетельствовало о чрезвычайно слабом процессе территориального разделения труда. Более 3/4 населения России было сосредоточено в центральных и западных районах, охватывавших менее 20% территории страны. На южных и восточных окраинах, включая степную Украину, Нижнее Поволжье, Урал, Сибирь, Европейский Север, проживала 1/5 часть населения России. Эти районы отличались слабым развитием экономики и резкой оторванностью от основных производительных центров страны. Здесь господствовало примитивное кустарное промышленное хозяйство и отсталое патриархальное земледелие.

Городское население Европейской России в середине 30-х годов XIX в. составляло около 9% жителей страны¹⁰.

Царская Россия первой половины XIX в. являлась отсталой аграрной страной, где господствовали феодально-крепостнические отношения, сковывавшие развитие производительных сил. Размеры и темпы развития промышленности в феодально-крепостнической России были крайне слабыми. В основе производства лежала низкая рутинная ручная техника, соответствовавшая слабой организации общественного труда при феодализме. В условиях замедленного промышленного производства накопление капитала проходило крайне медленно. Промышленности не хватало денежных ресурсов, свободных рабочих кадров, широкого рынка сбыта промышленной продукции. Крепостнические формы хозяйства в стране были оковами развития производительных сил в промышленности и в сельском хозяйстве.

Однако, несмотря на препятствия крепостнического режима, в стране шел неуклонно развивавшийся процесс складывания капиталистического производства. В этот период значительное развитие получил дальнейший рост товарно-денежных отношений в связи с растущим общественным разделением труда, специализацией районов и ростом внутреннего рынка. В стране шел рост промышленных городов и промысловых деревень, развивалась мобильность неземледельческого населения, что сопровождалось известными сдвигами в хозяйственной жизни деревни. Сельскохозяйственное производство все крепче связывалось с внутренним и внешним рынками, приобретая ярко выраженный товарный характер. В этот период значительно выросли обороты внешней и особенно внутренней торговли страны. Внутренний сбыт хлеба в 9 раз превосходил заграничную торговлю. Ежегодный вывоз хлеба за границу в период с 30-х по 60-е годы XIX в. вырос на 275%¹¹. В складывающемся мировом капита-

¹⁰ А. Г. Рашин. Население России за 100 лет. М., 1956, стр. 98.

¹¹ «Очерки экономической истории России первой половины XIX в.». М., 1958, стр. 263.

листическом рынке за царской Россией прочно закреплялась роль поставщика сельскохозяйственных товаров в индустриально-развитой страны Западной Европы.

Поступательный ход развития мирового капитализма неуклонно втягивал в свое русло феодально-крепостническую Россию. Развернувшаяся мировая промышленная революция способствовала ускорению разложения феодально-крепостнической системы хозяйства и развитию капитализма в стране.

В течение второй трети XIX в. в России продолжался процесс формирования промышленного капитализма, развивались производительные силы. За 35 лет (1825 по 1860 г.) количество крупных предприятий обрабатывающей промышленности и общая численность занятых здесь рабочих возросли втрое¹². Подъем промышленного производства был тесно связан с начавшейся перестройкой промышленности в связи с переходом от ручного труда к машинному. Техническая революция вначале захватила русскую текстильную промышленность, где была наивысшая доля вольнонаемного труда, составившая к 1825 г. 70—95%. Особенно быстрые темпы роста были в хлопчатобумажной промышленности, где применение капиталистических форм труда давало высокую производительность (до 140%) в отличие от крепостнических мануфактур. С 30-х годов XIX в. в хлопчатобумажной промышленности резко усилился процесс развития капиталистической фабрики с механизацией производства, что оказало влияние на централизацию и механизацию различных видов производства в других отраслях промышленности¹³.

В отличие от легкой промышленности, рано вступившей на рельсы технического переворота, в важнейшей отрасли народного хозяйства — металлургии наблюдался тяжелый кризис, связанный с общим кризисом феодально-крепостнического хозяйства страны. Господствующей формой производства в горнозаводской промышленности царской России являлась крепостная мануфактура. В 1825 г. общее количество вольнонаемного труда на железоделательных мануфактурах страны составляло всего лишь 22%. Основную массу металла производил Урал — главный центр металлургического производства России. Здесь вырабатывался 71% всего чугуна, на железоделательных предприятиях Центра производилось 15%, в Польше — 7%, на Севере — 2%, в Сибири — 1% и в прочих районах России — 4%¹⁴. Техническая революция в металлургическом производстве передовых капиталистических стран мира почти не затронула горнозаводскую промышленность Урала, основывавшую свое господство «на моно-

¹² А. Г. Рашин. Формирование промышленного пролетариата в России. М., 1940, стр. 23.

¹³ Г. С. Исаев. Роль текстильной промышленности в генезисе и развитии капитализма в России. 1760—1860. Л., 1970, стр. 306—309.

¹⁴ П. А. Хромов. Экономическое развитие России в XIX—XX веках. М., 1950, стр. 61.

полии и на своем владельческом праве»¹⁵, что способствовало застою в области производства и техники. Если в конце XVIII в. Россия по выработке чугуна стояла на первом месте в мире, то с начала XIX в., когда развернулась «революция угля и железа» в Западной Европе, удельный вес ее в мировом производстве чугуна стал резко падать, достигнув в 1830 г.—12%, а в 1860 г.—4%. Запретительный таможенный тариф 1822 г. на черные металлы, защищавший крепостную промышленность, не содействовал техническому прогрессу черной металлургии, среднегодовой прирост продукции которой составлял менее 1%¹⁶.

Средневековые водяные колеса являлись доминирующей энергетической установкой в черной металлургии страны. В то время как паровые машины в передовых капиталистических странах к середине XIX в. заняли основные позиции в мощности силовых установок в металлургии, в царской России пар занимал в энергетике ничтожное место. В начале 60-х годов XIX в. на Урале из всех двигателей мощностью в 36,9 тыс. л. с. паровые машины составляли всего лишь 2,6 тыс. л. с., или около 7%¹⁷.

Топливный баланс дореформенной России полностью базировался на древесном топливе, что соответствовало общему уровню экономики феодальной страны. К концу крепостной эпохи царская Россия по объему промышленного производства отставала в своем экономическом развитии более чем на 50 лет от передовых капиталистических стран мира.

Общая отсталость феодально-крепостнической России, противоречивость ее развития в полной мере отразились на работе и состоянии транспорта. К. Маркс отмечал, что каждой общественной форме производства соответствует характерный для нее способ транспортирования¹⁸. Для российского транспорта феодально-крепостнической России была характерна вопиющая отсталость сухопутных и водных путей сообщения. Бездорожье было подлинным бичом русского народного хозяйства. В начале XIX в. отсталый российский транспорт еще не вступил в стадию мануфактурного производства с его характерными усовершенствованиями в области путей и средств сообщения — шоссейными дорогами, регулярными рейсами почтово-пассажирских карет, строительством судоходных каналов и конно-бечевой тягой речных судов.

Основными путями сообщения в царской России были грунтовые дороги с гужевыми перевозками и ямским промыслом и водный

¹⁵ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 485—486.

¹⁶ С. Г. Струмилин. Черная металлургия в России и СССР. Технический прогресс за 300 лет. М.—Л., 1935, стр. 201.

¹⁷ С. П. Сигов. Очерки по истории горнозаводской промышленности Урала. Свердловск, 1936, стр. 37.

¹⁸ См.: К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 26, ч. 1, стр. 422.

путь со средневековыми парусными судами с бурлацкой бечевой тягой.

Система водных сообщений была главным видом грузовых перевозок, осуществляемых в летние месяцы. Протяженность водных путей в пределах Европейской России составляла свыше 200 тыс. верст. Судоходные реки составляли четвертую часть общего числа рек России, включая такие грандиозные водные магистрали с обширными бассейнами, как Волга, Днепр, Дон. По количеству водных путей, приходящихся на одного жителя, Европейская Россия шла на втором месте среди других европейских стран. Основная водная система, Волжская, связывала главнейшие промышленные центральные и уральские губернии, с одной стороны, с южными и восточными хлебородными губерниями, с другой стороны, с главными вывозными портами России, в первую очередь с Петербургом, на который приходилось 50% всех оборотов судов¹⁹. Для обеспечения важнейших торгово-промышленных и административных центров России непрерывным водным путем в конце XVIII в. началось строительство сети водных искусственных сооружений. В 1810—1811 гг. было закончено сооружение Мариинской и Тихвинской водных систем, что привело к созданию Волго-Балтийского водного пути, связывающего Петербург с главной торговой артерией страны — Волгой. Длина водного пути по Мариинской системе от Рыбинска до Петербурга составляла 1160 км. Этот путь суда проходили за 2,5 месяца, нередко зимую в пути. Несмотря на обилие водных путей речной транспорт России слабо удовлетворял запросы развивающегося народного хозяйства страны. Главным недостатком водных коммуникаций были непродолжительность срока навигации и слабая пропускная способность многих водных путей. Летом реки и каналы пересыхали, что вело к прекращению судоходства. Ранний ледостав приводил к тому, что каждую зиму на реках зимовали тысячи груженых судов. В то же время преобладание одностороннего течения рек Европейской России с севера на юг создавало большие препятствия транспортно-экономическому соединению областей и районов страны.

На водных коммуникациях России господствовали варварские формы эксплуатации ручного труда в виде бурлацкого промысла. Суда поднимались вверх против течения реки бурлацкой бечевой. Грузоподъемность судов, водимых бурлаками, не превышала 500 тонн. По данным доклада главноуправляющего путями сообщения герцога А. Виртембергского в начале 30-х годов XIX в. на каждую тысячу пудов груза, перевозимых водой, приходилось в среднем по 3,5 бурлака²⁰. Грузовые суда при бурлацкой тяге

¹⁹ И. Я. Горлов. Обзорение экономической статистики России. СПб., 1849, стр. 236—239.

²⁰ «Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798—1898)». СПб., 1898, стр. 53.

двигались со скоростью 5—10 верст в сутки. Общее количество бурлаков на русских реках в первой трети XIX в. составляло несколько сот тысяч человек, из них ежегодно только на Волге погибало до 7 тыс. человек²¹.

В 1814 г. впервые на Волге появились суда с конно-машинной тягой. Годом позже совершил свой первый рейс на Неве пароход петербургского заводчика Берда. С этого времени начинается история пароходства в России. К середине 30-х годов XIX в. число пароходов, выстроенных на казенных заводах, достигло 52. Несмотря на огромное прогрессивное значение пароходства, получившего большое признание в передовых общественных кругах России, все же паровое судоходство в первой половине XIX в. не получило широкого распространения. Чрезвычайная дешевизна труда крепостных рабочих-бурлаков длительное время препятствовала развитию механического судоходного транспорта. Реакционная бюрократия николаевской монархии выступала с защитой варварских методов эксплуатации ручного труда на водном транспорте, считая его экономически выгодным для крепостнической России. В этом отношении является характерным высказывание министра финансов Канкрин в 1845 г. в его работе «Экономия человеческих обществ» о том, что бурлацкий труд и «коноводство» имеют на русских реках все преимущества перед паровыми судами, так как «пароходы принесли бы мало пользы и обошлись бы слишком дорого»²². Эта позиция царского правительства способствовала усилению регресса и застоя в области техники на водном транспорте России.

Внутри страны основными путями сухопутного сообщения были грунтовые дороги, сеть которых в Европейской России была довольно разветвленной. Главные гужевые тракты соединяли обе столицы с основными районами европейской части страны. Москва была центром российской дорожной сети, от нее отходило 8 генеральных гужевых трактов, от Петербурга — 5 главных трактов. Уровень средств сухопутного транспорта был чрезвычайно отсталым и примитивным. Он состоял в основном из крестьянских подвод (3 млн.). Один из современников, автор транспортных проектов В. П. Гурьев писал, что в середине 30-х годов XIX в. «летние гужевые привозы всегда очень медленны и занимают около 800 000 человек. Зимний путь, столь важный, столь способный к быстрому движению, употребляет в течение пяти месяцев более 3 000 000 людей для размещения плодов общего труда по всем пунктам России»²³.

Состояние грунтовых дорог было крайне неудовлетворительным. Большую часть года грунтовые проселочные дороги из-за

²¹ В. С. Виргинский. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века. М., 1949, стр. 41.

²² Там же, стр. 49.

²³ В. П. Гурьев. Учреждение торговых дорог и сухопутных пароходов в России. СПб., 1837, стр. 15.

весенне-осенней распутицы становились настолько непроходимыми, что прекращалось полностью сообщение. На главных торговых дорогах, нередко в море грязи, застревали вереницы возов с товарами. Царское правительство боролось с бездорожьём бюрократически-крепостническими методами — введением тяжелой натуральной дорожной повинности для крестьянского населения страны. Эта крепостническая мера оказалась паллиативом, состояние грунтовых дорог ежегодно ухудшалось²⁴. Во всеподданнейшей записке «О состоянии государства в 1841 г.» генерал-адъютант Н. Кутузов вынужден был доложить Николаю I, что «пути сообщения, особенно водные, год от году приходят в худшее положение и при малейшей засухе грозят Петербургу голодом... Ныне при исправлении крестьянами дорог наблюдают одни светила небесные, или люди ничего не понимающие в сем предмете, отчего всякий год их чинят, но они остаются в прежнем дурном положении, особенно мосты, которые всякий год разрушаются весеннею водою и даже летом переправа через них трудна и опасна»²⁵.

Отсталость транспорта, бездорожье являлись подлинным бичом для развивающегося народного хозяйства России. Слабость и дороговизна транспорта приводили к «анархии цен» в области внутренней торговли сельскохозяйственными и промышленными товарами. Из-за дороговизны транспорта цена на уральское железо в ряде западных губерний России была такой высокой, что оно являлось предметом роскоши в хозяйстве.

По свидетельству крупного экономиста первой половины XIX в. Л. В. Тенгоборского дороговизна железа в николаевскую эпоху приводила к тому, что в западных губерниях крестьянские лошади не подковывались, при строительстве зданий вместо железных гвоздей употребляли деревянные; более 9/10 колес телег и повозок не были окованы железом, даже лопаты и бороны делались деревянными, обшиваясь по краям тонкой полоской железа²⁶.

На переброску товаров по Волге от Астрахани до Нижнего Новгорода в 30-х годах XIX в. требовалось около трех месяцев, от Твери до Петербурга — более двух месяцев. Грузы из Астрахани в Петербург к Балтийскому морю доставлялись в течение семи месяцев. Особенно труден для перевозки был путь из Рыбинска в Петербург из-за мелководья Волги.

²⁴ Великий русский поэт А. С. Пушкин, резко осуждая введение царской дорожной повинности для населения, писал в 1834 г. в своей работе «Путешествие из Москвы в Петербург»: «Поправка дорог одна из самых тягостных повинностей, не приносит почти никакой пользы и есть большей частью предлог к утеснению и взяткам» (А. С. Пушкин. Полн. собр. соч., т. VII. М., 1964, стр. 269).

²⁵ «Русская старина», 1898, т. IX, стр. 521—522.

²⁶ Л. В. Тенгоборский. О производительных силах России, т. I. М., 1854, стр. 322—323; ч. 2. М., 1858, отд. 2, стр. 510.

В начале 30-х годов XIX в. в стране действовало 3240 казенных почтовых станций, однако они систематически не справлялись с перевозками. В 1820 г. в России возникла первая акционерная транспортная компания по перевозке пассажиров в дилижансах между Москвой и Петербургом. В состав учредителей вошли придворный банкир Л. И. Штиглиц и видная петербургская аристократия — князь А. С. Меншиков, граф М. С. Воронцов, граф А. Д. Гурьев и др. Позднее эта акционерная компания расширила свои действия, открыв ряд филиальных транспортных контор в Киеве, Харькове, Одессе, Риге, Казани, Тифлисе. В начале 30-х годов возник еще ряд дилижансовых транспортных компаний в Петербурге, что привело к установлению относительно регулярных почтово-пассажирских рейсов. Однако данные компании могли удовлетворить потребности в перевозках лишь незначительной верхушки населения России. При этом скорость была крайне низкой. На проезд из Петербурга в Москву в дилижансе по шоссейной дороге в 680 верст приходилось затрачивать 80 часов. Из Тулы в Москву (180 верст) ехали более трех суток.

Интенсивный рост торговых оборотов и связанных с ним товаро-пассажирских перевозок, потребности военных передвижений с каждым годом все острее выдвигали вопрос о коренных преобразованиях в области транспортных средств страны. В 1833 г. царское правительство издало «Основные правила об устройстве и содержании дорог в государстве». Согласно этому закону все грунтовые дороги Российской империи были разделены на пять классов по их значимости: дороги главных сообщений, государственные; дороги больших торговых сообщений; дороги обыкновенных почтовых сообщений, губернские; дороги уездных торговых и почтовых сообщений; дороги сельские и полевые. В число государственных дорог первого класса входило шесть генеральных гужевых трактов: Петербург — Москва, Москва — Нижний Новгород, Москва — Киев, Петербург — Витебск — Киев, Петербург — Ковно, Москва — Брест-Литовск. Эти дороги было решено превратить в шоссе «за счет установленного особого сбора по 25 коп. с каждой ревизской души»²⁷. В 1834 г. было завершено строительство Московского шоссе, связавшего собой две столицы. Постройка этого первого в России шоссе с каменной насыпью осуществлялась трудом военно-дорожных рабочих батальонов Ведомства путей сообщения в течение 17 лет. Это шоссе общим протяжением в 680 верст обошлось казне 22,5 млн. руб.²⁸ К началу 40-х годов было выстроено еще несколько небольших шоссейных дорог в окрестностях Петербурга и в Царстве Польском. В 1835—1836 гг. было начато строительство двух важных

²⁷ «Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798—1898)», стр. 71—72.

²⁸ В. С. Виргинский. Возникновение железных дорог в России..., стр. 244.

шосейных путей — Смоленско-Рижского и Московско-Нижегородского, которые были закончены только в начале 50-х годов. Строительство казенных шосейных дорог в России шло крайне медленно и с чрезвычайно большими денежными затратами. Средняя стоимость одной версты правительственных дорог в дореформенной России достигала 10 тыс. рублей серебром. При проектировке шоссе царские чиновники Ведомства путей сообщения исходили в первую очередь из военно-стратегических соображений, поэтому подавляющее число шосейных дорог прошло мимо основных торгово-промышленных путей и районов, минуя важные уездные и сельские города и поселки. Впоследствии крупнейший русский ученый-экономист А. И. Чупров, исследуя вопрос о строительстве в России шоссе, писал, что «наши государственные и губернские шосейные дороги, вследствие условий их проведения, не смогли сделаться промышленными путями»²⁹.

В середине 40-х годов строительство шосейных дорог стало резко сокращаться, а после падения крепостного права в связи с развертыванием железнодорожного строительства оно было фактически сведено на нет. Всего с 1833 по 1855 г. было выстроено в России около 6,5 тыс. верст шосейных дорог³⁰. По докладу главного управляющего путей сообщения в 1855 г. в России было 5,4 тыс. верст шосейных дорог и около 2 тыс. верст в Царстве Польском. По сравнению с западноевропейскими странами в царской России приходилось на 1 кв. версту площади шосейных дорог меньше, чем в Англии — в 150 раз, Франции — в 190 раз, Германии — в 90 раз. В условиях необъятного бездорожья России ослабление темпов строительства шосейных дорог имело тяжелые последствия как для развития народного хозяйства, так и в военно-оборонительном отношении.

В слабом развитии путей сообщения свою регрессивную роль играла характерная для феодально-крепостнической России военно-бюрократическая централизация экономического управления страной. Созданный первоначально в 1798 г. при Сенате Департамент водяных коммуникаций был постепенно расширен и преобразован в 1809 г. в Управление водяными и сухопутными сообщениями, выполнявший функции военного учреждения. В 1810 г. при этом управлении был создан Институт корпуса инженеров путей сообщения, который впоследствии сыграл важную роль в формировании отечественных транспортно-инженерных кадров. В 1829 г. военно-бюрократическая централизация в области руководства русским транспортом была окончательно оформлена «высочайшим указом» Николая I в Главное управление путей сообщения с военизированной организацией кадров в форме Штаба корпуса инженеров путей сообщения. Военизированное

²⁹ ЦГАМ, ф. 2244, оп. 1, д. 9, лл. 66—73.

³⁰ С. Гулишамбаров. Итоги торговли и промышленности в царствование императора Николая I. СПб., 1896, стр. 22.

руководство ведомством путей сообщения довольно легко мирилось с транспортной отсталостью России. В условиях развертывания мировой транспортной революции, когда необходимость строительства нового вида транспорта — железных дорог все острее выдвигалась всем поступательным ходом экономического и социально-политического развития России, военно-бюрократический аппарат самодержавия резко отрицательно относился к новым видам транспорта, продолжая традиционный курс усиления водных коммуникаций страны.

Строительство первых отечественных заводских железных дорог

Со второй половины 20-х годов XIX в. одновременно с развитием мирового железнодорожного строительства в русской общественности и правительственных кругах начинает подниматься вопрос о необходимости сооружения широкой сети железных дорог для ликвидации транспортной вековой отсталости России. Этот вопрос возник не на пустом месте, а был подготовлен развитием зарубежной и отечественной техники, в том числе выдающимися достижениями русских инженеров, механиков и техников-строителей конца XVIII и начала XIX в. Элементы будущего железнодорожного транспорта впервые возникли и стали развиваться в горно-металлургической промышленности в XVIII в. В истории транспортной техники известны следующие этапы развития заводского механического транспорта в России. В 60-х годах XVIII в. выдающимся русским гидротехником и механиком, выходцем из среды уральских рабочих Кузьмой Дмитриевичем Фроловым (1728—1800) была построена одна из первых в России подъездная рельсовая дорога на Змеиногорском руднике Колывано-Воскресенских казенных заводов. Внутривозовские пути представляли собой деревянные рельсы с металлическим покрытием, по которым двигались вагонетки с рудой, приводимые в движение специальным гидросиловым устройством³¹. Это изобретение было значительным прогрессом в развитии заводского транспорта России. Опыт Колывано-Воскресенских горных заводов вскоре нашел широкое применение в русской горнозаводской практике. В 80-х годах XVIII в. на Александровском чугуноплавильном и пушечном заводе в г. Петрозаводске была создана первая заводская конно-чугунная дорога. Начальник завода горный инженер А. С. Ярцев был одним из образованных и талантливых специалистов своего времени, он был автором крупного труда «Российская горная история». Он

³¹ В. Данилевский. Русская техника. Л., 1948, стр. 260—269; он же. К. Д. Фролов.— «Уральский современник», вып. 7. Свердловск, 1943, стр. 21—31; В. С. Виргинский, Н. Я. Савельев. Строительство вододействующих устройств на Алтае в XVIII в. М., 1955.

энергично внедрял в производство новейшие прогрессивные методы и достижения мировой горно-металлургической техники, являясь одновременно изобретателем целой серии новых механизмов. Для строительства заводской чугунной дороги им был приглашен в качестве специалиста крупный шотландский инженер Чарльз Гаскойн и вызваны с уральских казенных заводов несколько талантливых мастеров по механике, в том числе А. Ф. Дерябин, который впоследствии стал известным специалистом по горнозаводскому транспорту. В 1788 г. чугунная дорога была выстроена. Она связала единой транспортной линией доменный, сверлильный и расточный цехи пушечного завода общей длиной в 173,5 м, что позволило резко повысить производительность труда. На этой дороге были использованы литые чугунные рельсы и вагонетки с чугунными колесами, где перевозился груз в 10 раз больше, чем на деревянных лежнях³². Использование рельсовых дорог вскоре стало широко внедряться в горнозаводской практике.

Опыт строительства чугунных дорог был обобщен в работе крупного русского инженера и ученого Л. С. Вакселя, издавшего в 1805 г. в Петербурге свой труд «Описание чугунной дороги». Эта работа была первой книгой в мировой печати, где подробно анализировались проблемы развития рельсового транспорта и его перспективы.

Решающая работа по созданию конно-рельсовой заводской дороги была осуществлена выдающимся русским горным инженером Петром Кузьмичем Фроловым (1775—1839), сыном известного гидротехника и строителя К. Д. Фролова. В 1806—1810 гг. по инициативе П. К. Фролова, по его тщательно разработанному проекту и под его личным руководством развернулось строительство первой значительной чугунной дороги между Змеиногорского рудника и доменным цехом Колывано-Воскресенских казенных заводов на Алтае. Выстроенная в 1810 г. эта дорога протяжением в 1 км 867 м представляла исключительно сложное для того времени сооружение, превосходившее по техническому уровню английские заводские рельсовые дороги. Дорога Фролова содержала в себе все технические элементы современного железнодорожного пути: мост, виадук, глубокую выемку, высокую насыпь, поворотный круг и устройство для механической бункерной погрузки и выгрузки перевозимой руды. Отказавшись от английского типа уголковых рельсов, П. К. Фролов лично спроектировал и отлил новый тип чугунных рельсов с круглой головкой, которые явились прообразом современных железнодорожных рельсов. Все эти усовершенствования явились смелым новаторским решением в развитии элементов нового вида рельсового транспорта.

³² «Горный журнал», 1835, ч. II, кн. IV, стр. 571—572; В. С. Виргинский *Возникновение железных дорог в России...*, стр. 57—60.

Движение на Змеиногорской чугунной дороге осуществлялось конной тягой. Три нагруженные рудой вагонетки везла по главной линии одна лошадь, заменявшая собой 25 лошадей, необходимых для перевозки данного груза по гужевой дороге. Докладывая в своем рапорте начальству о результатах деятельности новой дороги, П. К. Фролов писал, что Змеиногорская чугунная дорога заменила собой тяжелый труд 586 приписных крестьян и дала огромный экономический эффект производству³³. Несмотря на большую сложность сооружения, эта дорога в экономическом отношении себя оправдала. Она обошлась казне в 7,6 тыс. руб. за 1 км пути, что было в пять раз ниже стоимости английских конно-чугунных дорог в тот период.

Работа на Змеиногорской конно-рельсовой дороге проходила по технологическому процессу, разработанному П. К. Фроловым. Им был впервые в России составлен график работы рельсовой дороги. Впервые осуществлялась механическая погрузка руды в подвижной состав дороги и разработана переносная чугунная узкоколейка.

Творческая удача сооружения Змеиногорской чугунной дороги была официально признана в первые же годы ее деятельности. Дорога работала свыше 30 лет. К. Фролов в 1812 г. выступил в правительственных кругах с проектом сооружения крупной конно-рельсовой дороги между озером Эльтон и Волгой для перевозки соли. В истории русского транспорта это был первый сложный инженерный проект по постройке многоверстной чугунной дороги. Однако в условиях отсталого военно-бюрократического руководства самодержавной России, делавшей ставку на развитие гужевой повинности крепостного населения, это смелое инициативное предложение было отвергнуто и забыто. В дореволюционной литературе по истории транспорта не было опубликовано почти ни одной работы, посвященной выдающемуся русскому транспортному инженеру и изобретателю П. К. Фролову. Только в советской литературе, благодаря трудам В. С. Виргинского, многогранная творческая деятельность П. К. Фролова получила свое должное освещение, и он вошел в историю русского железнодорожного транспорта как один из основоположников железнодорожного проектирования и создатель целого ряда важных элементов железнодорожного пути³⁴.

Вопреки реакционной деятельности самодержавно-крепостнического режима, передовая новаторская инженерно-техническая мысль России пробивала себе дорогу. На смену П. К. Фролову шли новые талантливые деятели, видевшие, что дальнейшее развитие производительных сил и прогресс страны неотложно требу-

³³ В. С. Виргинский. Творцы новой техники в крепостной России. М., 1962, стр. 177—179; он же. Возникновение железных дорог..., стр. 67.

³⁴ В. С. Виргинский. П. К. Фролов. М., 1952.

ют механизации транспорта России. Среди них особо важное место в истории железнодорожного транспорта России занимают строители первого русского паровоза и заводской железной дороги замечательные русские крепостные-механики Ефим Алексеевич (1774—1842) и его сын Мирон Ефимович (1803—1849) Черепановы, которые работали на Нижне-Тагильском металлургическом заводе уральских магнатов Демидовых. Благодаря их многолетней плодотворной деятельности по созданию паровых машин летом 1834 г. была открыта первая в России заводская Тагильская железная дорога с паровой тягой. Вначале эта железная дорога длиной в 854 м действовала на Нижне-Тагильском металлургическом заводе, соединяя между собой отдельные цехи предприятия. На следующий год, в 1835 г. Тагильская железная дорога была продлена дальше на 2,5 версты, обеспечив перевозку руды с медных рудников горы Высокой на Выйский медеплавильный завод Колыванского округа Пермской губернии, расположенный в 2 верстах от Нижне-Тагильского завода.

Созданные Черепановыми два оригинальных паровоза открывают собой историю русского паровозостроения. Неудача с первым паровозом в феврале 1834 г. лишь усилила творческий поиск русских изобретателей. Второй паровоз Черепановых, созданный в марте 1835 г., превзошел по своей конструкции знаменитую «Ракету» Стефенсона. Талантливые русские конструкторы смело поставили в паровозный котел 80 дымогарных (парообразовательных) труб вместо 25 труб, характерных для английских паровозов, что резко увеличивало коэффициент полезного действия черепановской машины³⁵. Этот паровоз перевозил груженые рудой составы общим весом в 16 тонн со скоростью 19—20 км в час. Первые русские паровозостроители создали оригинальный механизм обратного хода машины с помощью эксцентрического колеса, приводящего в действие паровые золотники, что было тогда новым словом в мировой практике паровозостроения³⁶.

Постройка первой в России заводской железной дороги с паровой тягой на заре мирового железнодорожного строительства имела большое значение в развитии отечественной железнодорожной техники. Но в условиях феодально-крепостнического режима николаевской России выдающееся изобретение Черепановых не нашло должного развития и не вышло за пределы заводского транспорта. При этом уральские магнаты-горнозаводчики не собирались всерьез механизировать заводской транспорт, предпочитая использовать даровую крепостную гужевую повинность своих приписных крестьян.

³⁵ «Горный журнал», 1835, ч. II, кн. V, стр. 445—448.

³⁶ В. Данилевский. Е. А. и М. Е. Черепановы.— «Нижний Тагил». Свердловск, 1945, стр. 30—35; В. С. Виргинский. Жизнь и деятельность русских механиков Черепановых. М., 1956.

**Борьба за введение
железнодорожного транспорта в России
и постройка первой общественной
Царскосельской железной дороги
в 1836—1838 гг.**

В истории русской общественной жизни 30—40-х годов XIX в. большое место занимала острая борьба за введение нового железнодорожного транспорта. Эта борьба протекала в условиях углубляющегося кризиса феодально-крепостнической системы и развития капитализма в стране. Примитивная средневековая техника перевозки грузов и пассажиров по бескрайним водным путям и грунтовым дорогам, веками удовлетворявшая потребности феодально-крепостнической России, в начале XIX в. все более и более становилась тяжелым тормозом на пути экономического и социально-политического прогресса страны.

Начало транспортной машинной революции в Англии имело огромный общественный резонанс в России. Этому способствовало наличие развивающихся в тот период научных связей между русскими и зарубежными передовыми учеными, инженерами и техниками³⁷. На историческом открытии Ливерпуль-Манчестерской железной дороги 15 сентября 1830 г., открывшей эру железнодорожных сообщений на земле, представителем от России был профессор Института Корпуса инженеров путей сообщения Г. Ламе, который впоследствии представил обстоятельный отчет, подробно освещающий историю строительства этой дороги³⁸. Новый вид механического транспорта сразу завоевал себе горячих сторонников среди передовой инженерно-технической интеллигенции России.

Одним из первых вопросов о необходимости сооружения в России широкой сети железных дорог поднял профессор физики Петербургского университета Н. П. Щеглов. С 1830 г. он возглавил редакцию еженедельной газеты «Северный муравей», органа прогрессивных промышленных кругов России, где освещались важнейшие вопросы развития производительных сил в стране, пропагандировались передовые достижения науки и техники за ру-

³⁷ См. *М. И. Воронин*. Первые научные контакты русских, западноевропейских и американских ученых в области транспортной науки и техники (1800—1850 гг.). — «Труды XIII Международного конгресса по истории науки». Секция XI. История техники. М., 1974, стр. 178—181.

³⁸ Г. Ламе был крупным специалистом в области теоретической и прикладной механики и математики. Выступая сторонником внедрения передовых научно-технических идей и нового вида транспорта в отсталой России, он вызвал резко отрицательное отношение военно-бюрократического руководства Института путей сообщения и как «вольнодумец» вынужден был покинуть Россию и уехать во Францию. Его отчет о постройке Ливерпуль-Манчестерской железной дороги хранится в рукописном фонде библиотеки Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта.

бежом. В первых же двух номерах этой газеты была помещена блестящая научно аргументированная статья Н. П. Щеглова «О железных дорогах и преимуществах их над обыкновенными дорогами и каналами», где он подчеркивал, что вопрос о железнодорожном строительстве в России «имеет первенствующее значение для экономического развития России», где «пути сообщения доселе еще весьма затрудняют обращение внутренних произведений и сбыт их, а тем самым чрезвычайно много замедляют ход промышленности к усовершенствованию»³⁹. Глубоко аргументируя передовые достижения зарубежного и отечественного опыта в строительстве первых рельсовых дорог, в частности конночугунной дороги П. К. Фролова, передовой русский ученый от имени широкого круга прогрессивных русских деятелей выступил с конкретным предложением строительства экономически важной железнодорожной линии Петербург — Тверь — Нижний Новгород для соединения столицы с волжскими пристанями основной торговой артерии страны.

В начале 30-х годов борьба за механизацию русского транспорта стала принимать все более широкий общественный характер. В числе сторонников нового вида транспорта выступали видные ученые, инженеры, писатели и журналисты, в том числе крупнейшие русские поэты А. С. Пушкин, П. А. Вяземский, В. Ф. Одоевский. Из далекой Сибири доносился голос декабриста — писателя Н. А. Бестужева, который в труднейших условиях царской каторги продолжал свои научно-публицистические труды, посвященные проблемам экономического прогресса России. В одном из своих писем родным он писал, что «по нашему, нет лучше способа для просвещения, как легкие и быстрые сообщения всех частей государства между собой». При этом Н. А. Бестужев подчеркивал, что в России «чугунные дороги не новы, они существуют на многих железных заводах для перевозки руды, бог знает с какой поры»⁴⁰. Страстным поборником парового транспорта всегда выступал великий русский критик и революционер В. Г. Белинский. Считая исторически необходимым введение передового железнодорожного транспорта не только для современной, но и для будущей России, он прозорливо писал, что железные дороги это великая победа века над пространством и временем⁴¹.

К этому периоду относится разработка целого ряда технических проектов железнодорожного строительства в России, выдвинутых прогрессивными предпринимателями, сторонниками капиталистического развития России — Н. М. Гамалеем, В. П. Гурье-

³⁹ Н. Щеглов. О железных дорогах и преимуществах их над обыкновенными дорогами и каналами.— Газета «Северный муравей». СПб., 1830, № 1—2, стр. 4—15.

⁴⁰ Н. А. Бестужев. Статьи и письма. М.— Л., 1933, стр. 256—257.

⁴¹ В. Г. Белинский. Полн. собр. соч., т. VII. М., 1955, стр. 478.

вым, Е. И. Фейгиным, А. В. Абазой, А. Голиевским, Н. Н. Муравьевым и др.

Горячим поборником введения нового вида парового транспорта в России выступил президент Вольного Экономического общества граф Н. С. Мордвинов. Среди резко отрицательного отношения реакционного военно-бюрократического руководства самодержавной России его голос как видного экономиста и государственного деятеля звучал трезво и предостерегающе. «Я утверждаю,— писал он в одной из своих многочисленных записок в правительство,— что без железных дорог, ускоряющих движение, Россия каждый год все более и более удаляется от цивилизации и прогресса». Мордвинов один из первых поднял вопрос об организации акционерных компаний под государственным покровительством для сооружения разветвленной сети железных дорог, для соединения Петербурга и Москвы с Екатеринбургом, Одессой, Астраханью и Кавказом ⁴².

Важную роль среди поборников введения железнодорожного транспорта играли передовые инженеры-путейцы и ученые из Корпуса инженеров путей сообщения и Корпуса горных инженеров — такие, как П. П. Мельников, Н. О. Крафт, М. С. Волков, А. И. Баландин, С. В. Кербец, Н. И. Липин, С. В. Гурьев и др.

Выдающееся место среди первых борцов за введение железных дорог в России по праву принадлежит Павлу Петровичу Мельникову (1804—1880). Воспитанник и профессор Института путей сообщения, он с середины 30-х годов в тяжелых условиях реакционного руководства смело ввел в свой курс прикладной механики специальный раздел, посвященный строительству железных дорог. В 1835 г. он опубликовал свой крупный теоретический труд по железнодорожному вопросу «О железных дорогах». В своих многочисленных статьях, опубликованных в «Журнале путей сообщения», Мельников внимательно анализировал и пропагандировал передовой английский опыт развития железнодорожного транспорта. В 1835 г. он писал, что «в Англии весьма деятельно занимаются усовершенствованием подвижных паровых машин... По сие время достигли уже значительных результатов, и полагать должно, что в непродолжительном времени сей способ сообщения получит еще большее распространение» ⁴³. Основное и главное преимущество нового вида транспорта, указывал Мельников, заключается в его скорости и регулярности. Скорость движения станет основным стимулом развития промышленности и торговли, подчеркивал он, явится фактором упрочения безопасности государства.

Передовые русские инженеры и ученые, смело борясь за введение нового вида транспорта, выдвигая ценные транспортные проекты и изобретения, закладывали основы железнодорожной

⁴² В. С. Виргинский. Возникновение железных дорог в России..., стр. 76—78.

⁴³ «Журнал путей сообщения», 1835, кн. 34, стр. 36.

науки в России, готовили опытные кадры для будущего железнодорожного строительства в стране. Однако, несмотря на многочисленные проекты и предложения передовой русской общественности о развитии парового транспорта в России, этот острый злободневный вопрос длительное время в царском правительстве сознательно предавался полному забвению.

Тормозом в развитии нового вида транспорта являлось наличие феодально-крепостнического строя в стране и враждебная оппозиция бюрократического аппарата царизма во главе с Комитетом министров к строительству железных дорог. Сменявшие друг друга руководители Главного управления путей сообщения — ярые крепостники герцог А. Виртембергский (1826—1833), граф К. Ф. Толь (1833—1842), граф П. А. Клейнмихель (1842—1855) легко мирились с вопиющей транспортной отсталостью страны. Они проводили политику дискредитации и дискриминации как передовой русской транспортной научно-технической мысли и достижений, так и внедрения прогрессивных зарубежных транспортных методов в русскую практику. Реакционная политика руководства этого путейского ведомства царизма была серьезной помехой в деятельности новаторов транспортной техники. В этом отношении характерно выступление против введения железных дорог в России ведущего советника по делам транспорта при герцоге А. Виртембергском генерал-майора М. Дестрема. В 1831 г. им была прочитана публичная лекция, впоследствии опубликованная под тенденциозным названием «О причинах неприменимости железных дорог к средствам и потребностям в России», которая служила своего рода официальным ответом на выступления русской прогрессивной общественности, требовавшей развития нового вида транспорта. Откровенно искажающий технические расчеты и результаты железнодорожного строительства за рубежом, этот контрвыпад М. Дестрема, получив «высочайшее» одобрение, был принят как руководящее указание к действиям путейского ведомства царизма, направленного «на сокращение издержек, потребных на провоз»⁴⁴. После выступления Дестрема инженерам и специалистам, работающим в ведомстве путей сообщения, было категорически запрещено писать и выступать в защиту развития железных дорог в России. П. П. Мельников впоследствии с горечью писал, что предубеждение против железных дорог «сильно вкоренилось особенно в понятиях влиятельных по управлению путями сообщения людей, которые поэтому тормозили всякое стремление к испытанию железных дорог в нашем отечестве»⁴⁵.

В начале 1835 г. вопрос о развитии парового транспорта в России впервые стал предметом специального обсуждения в царском правительстве. Он был поднят в связи с докладной запис-

⁴⁴ В. С. Виргинский. Возникновение железных дорог в России..., стр. 82—84.

⁴⁵ П. П. Мельников. Сведения о русских железных дорогах.— «Красный архив». М., 1940, № 2 (99), стр. 141—142.

кой на «высочайшее имя», поданной строителем первой австрийской конно-железной дороги между Будвейсом и Маутгаузенем, инженером Францем Антоном фон Герстнером. Он приехал в Россию в 1834 г. по рекомендации своих знакомых (генерал-адъютанта принца П. А. Ольденбургского, С. И. Мальцова и начальника Горного ведомства К. В. Чевкина) для обследования состояния уральских казенных горных заводов. После внимательного ознакомления на месте с состоянием русской промышленности и выяснения в беседах с крупными предпринимателями насущных нужд России в перестройке транспорта, Герстнер решил заняться железнодорожным делом, сулившим ему наибольшие выгоды как первооткрывателю. Первое ходатайство Герстнер подал царю в начале января 1835 г., где он ставил вопрос о предоставлении ему концессии на строительство целой сети русских железных дорог, в первую очередь линии Петербург — Москва — Нижний Новгород — Казань и Москва — Одесса. Объявляясь в течение ближайших шести лет выстроить всего лишь 100 верст железных дорог, Герстнер в то же время требовал беспрецедентной в истории привилегии вечной собственности выстроенной в будущем железнодорожной сети и 20-летнюю монополию на железнодорожное строительство в России. Одновременно Герстнер, оговаривая свои многочисленные условия, указывал, что первоначально им будет произведен первый опыт постройки железной дороги на небольшом участке и, если выяснится фактическая возможность железнодорожного строительства в России, он приступит к сооружению линии между Петербургом и Москвой.

Для обсуждения предложения Герстнера в январе 1835 г. была образована при Главном управлении путей сообщения первая железнодорожная комиссия под председательством директора Института путей сообщения К. И. Потье, куда также вошел и майор П. П. Мельников.

В рапорте комиссии категорически отрицалась приемлемость проекта Герстнера. Однако в выводе комиссии указывалось, что «рельеф страны и климат вообще не препятствуют устройству в России железных дорог». Более того, в своем заключении комиссия, вопреки мнению главноуправляющего, подчеркивала, что «в России существует много пунктов, учреждение чугунной дороги между которыми содействовало бы весьма много развитию хлебопашества, торговли и мануфактурной промышленности...»⁴⁶.

Для обсуждения проекта Герстнера в конце февраля 1835 г. был образован Особый комитет, где руководящая царская бюрократия отнеслась отрицательно к самой идее о начале строительства в России железных дорог. Руководители экономических ведомств царизма министр финансов Е. Ф. Канкрин и главно-

⁴⁶ В. С. Виргинский. Возникновение железных дорог в России..., стр. 135.

управляющий путями сообщения граф К. Ф. Толь категорически утверждали, что постройка железных дорог явится опасной мерой, способной поколебать систему крепостного права в России. Для министра финансов николаевской эпохи Канкрин основной финансовой системы являлся экономический и социальный консерватизм крепостной России. Выступая в роли решительного противника развития железных дорог и коммерческого кредита, он опасался, что эти рычаги капиталистического производства могут уничтожить консервативную финансовую систему крепостного государства.

Представив в Особый комитет свои возражения, Канкрин доказывал, что для экономики феодально-крепостной России железные дороги «составляют скорее зло, чем благодеяние», так как делают «еще более подвижным и без того недостаточно оседлое население». По глубокому убеждению этого реакционера «только одно уже предположение о сооружении железной дороги от Казани до Петербурга можно признать на несколько веков преждевременным»⁴⁷.

Выступая ярким противником нового вида транспорта, Канкрин прямо заявлял, что развитие железных дорог в стране приведет к потрясению основ крепостнической системы, к «уравнению сословий» и уничтожению «столь необходимой общественной иерархии». Впоследствии свое отрицательное отношение к развитию железнодорожного транспорта Канкрин «теоретически» обосновал в книге «Очерки политической экономии и финансов», где он подчеркивал, что «всякая затрата огромных капиталов на пути сообщения предосудительна... бесплодна и вредна»⁴⁸.

Реакционная позиция Канкринна находила большую поддержку у главноуправляющего путями сообщения графа Толя, который, зная о глубокой ненависти Николая I ко всем прогрессивным начинаниям, специально подчеркивал в своих «всеподданнейших» докладах, что «железные дороги есть самое демократическое учреждение», какое только можно придумать с целью преобразовать государство. В результате враждебной оппозиции ведущей царской бюрократии к железнодорожному строительству проект Герстнера был отклонен. Но опытный капиталистический делец не терял надежды. Благодаря покровительству принца П. А. Ольденбургского он добился личной аудиенции Николая I, во время которой, учитывая военно-стратегические интересы царизма, особенно упирал на выгоды в этом плане железных дорог, заявляя: «Если б Петербург, Москва и Гродно или Варшава были соединены железной дорогой, можно было бы покорить мятежных поляков в четыре недели». Ссылаясь на опыт Англии, он

⁴⁷ В. М. Верховский. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно, вып. 1. СПб., 1898, стр. 26.

⁴⁸ «Граф Канкрин и его очерки политической экономии и финансов». СПб., 1894, стр. 44—45.

указывал, что тамошнее правительство во время беспорядков в Ирландии за два часа перебросило войска из Манчестера в Ливерпуль для отправки их в Ирландию⁴⁹. Эти аргументы оказали свое влияние на русского царя. Олицетворяя собой безудержную реакцию, «всероссийский самодержец» Николай I был ярким противником социально-экономических и политических преобразований в стране, но под давлением острой военно-стратегической потребности страны он был вынужден дать свое «высочайшее» согласие на опытное строительство железных дорог, ссылаясь на те неисчислимыя выгоды, которые они принесут «особенно для внезапных, когда понадобится, передвижений войск»⁵⁰.

В июне 1835 г. фон Герстнер добился «высочайшего» разрешения на постройку первой опытной железнодорожной линии от Петербурга до Павловска общей длиной в 25 верст. В марте 1836 г., после длительных переговоров, было утверждено положение об организации акционерной компании Царскосельской железной дороги, учредителями которой совместно с фон Герстнером стали немецкий делец из Франкфурта Иван Конрад Плит, директор Первого страхового от огня общества и Российско-Американской компании, крупный петербургский промышленник Бенедикт Крамер и видный представитель придворной знати, церемонимейстер императорского двора граф А. А. Бобринский. Участие последнего, взявшего крупный пакет акций на 250 тыс. рублей серебром (или около 25% акционерного капитала) сыграло решающую роль в ускорении утверждения этой концессии царем. Акционерный капитал этой первой железнодорожной компании первоначально составлял 3,5 млн. рублей ассигнациями, или 4050 тыс. рублей серебром. Половина акций была реализована в России. В число пайщиков вошли представители придворной аристократии и крупного петербургского купечества. Другая половина акционерного капитала была реализована банкирскими домами Дрездена и Берлина.

Постройка дороги производилась акционерной компанией с чисто спекулятивной целью, а не в соответствии с потребностями страны. На строительство дороги была затрачена огромная по тому времени сумма — около 5 млн. рублей ассигнациями. По условиям концессии Герстнер как технический директор получал учредительский барыш в размере 17,5% от общей суммы строительного капитала. Все строительные материалы, железные рельсы, стрелки, подвижной состав, включая даже гвозди, Герстнер закупил в Англии и Бельгии по завышенным ценам. В начале 1837 г. правление, израсходовав весь строительный капитал, вынуждено было сделать у царского правительства заем в

⁴⁹ В. С. *Виргинский*. Возникновение железных дорог в России..., стр. 131.

⁵⁰ М. А. *Корф*. Император Николай в совещательных собраниях.— «Сборник Русского исторического общества» (далее — «Сборник РИО»), т. 98. СПб., 1896, стр. 125.

1,5 млн. рублей для завершения строительства дороги⁵¹. Первоначальная поверстная стоимость этой дороги достигла 57,5 тыс. рублей серебром⁵².

Строительство Царскосельской железной дороги началось в начале мая 1836 г. и продолжалось полтора года. Дорогу строили 3 тыс. крепостных крестьян-оброчников и рабочих-мастеровых, приходивших в Петербург на сезонные работы. Для строительства земельной насыпи царское правительство направило несколько военизированных строительных батальонов (1,5 тыс. солдат), находившихся в ведении Главного управления путей сообщения. Уже с момента строительства этой первой общественной железной дороги особенно остро проявилось крайне тяжелое, несправное положение рабочих, трудившихся вручную, по колено в воде и грязи. Несмотря на большие технические трудности в постройке этой первой железной дороги, строители-железнодорожники в относительно короткий срок успешно завершили работы. На дороге было выстроено значительное количество искусственных сооружений, в том числе большой железнодорожный мост (длиной в 25,6 м) через Обводный канал.

Дорога была выстроена однопутной с шириной колеи в 6 футов (1829 мм). Для дороги были закуплены в Англии локомотивы-гиганты фирмы Гакворда (вдвое больше стейфенсоновских), экипажи, шарабаны, кареты, omnibusы и прочие железнодорожные повозки, которые впоследствии стали называться общим наименованием — вагон. Пробные поездки на дороге первоначально с конной тягой начались в сентябре 1836 г. Позднее прибыли закупленные в Англии паровозы. В правительственных кругах вопрос о возможности отечественной постройки подвижного состава, использовании опыта уральских паровозостроителей Черепановых был совершенно исклнчен. Однако среди передовой технической молодежи Петербургского технологического института была создана творческая инициативная группа, построившая в 1837—1838 гг. русский паровоз «Проворный» оригинальной конструкции, который стал работать на Царскосельской железной дороге⁵³.

Торжественное открытие железной дороги на участке Петербург — Царское Село состоялось 30 октября 1837 г. Первый поезд, украшенный флагами, состоявший из восьми пассажирских вагонов, где находился Николай I со своей свитой, под управлением

⁵¹ П. П. Мигулин. Русский государственный кредит, т. I. Харьков, 1899, стр. 252—254.

⁵² Впоследствии поверстная стоимость Царскосельской железной дороги постоянно возрастала, достигнув к 80-м годам XIX в. 125 тыс. руб. («Записки Московского отделения Русского технического общества», вып. IV. М., 1886, стр. 13).

⁵³ В настоящее время паровоз «Проворный», построенный первыми русскими железнодорожными инженерами, демонстрируется в Музее железнодорожного транспорта в Ленинграде.

фон Герстнера шел с огромной для того времени скоростью — 60 верст в час. Расстояние в 21 версту этот поезд прошел за 35 минут. Этот первый железнодорожный маршрут положил начало железнодорожным сообщениям в России. 4 апреля 1838 г. дорога была официально открыта на всем 25-верстном протяжении от Петербурга до Павловска. На дороге было введено регулярное паровозное движение.

Прогрессивная общественность России придавала огромное значение постройке и открытию первой железной дороги в стране. «Царскосельская железная дорога будет первым шагом в нашем отечестве этих путей сообщения, — писала газета «С.-Петербургские ведомости», — они произведут благотворные последствия, которых даже нельзя предвидеть»⁵⁴.

Обществу Царскосельской железной дороги по концессии были предоставлены большие льготы — полная свобода в установлении тарифов на перевозку, бессрочное владение дорогой, беспроцентный ввоз рельсов, железнодорожных материалов и подвижного состава для ремонта.

Исследователь промышленной политики николаевской эпохи Н. С. Киняпина справедливо указывает, что «столь льготные неповторимые условия строительства Царскосельской дороги явились свидетельством непродуманности правительственной программы по железнодорожному вопросу, когда царизм еще не имел ясного плана железнодорожного строительства»⁵⁵.

В первые годы эксплуатации дорога ежегодно перевозила до 600 тыс. человек, принося значительный доход акционерам. Герстнер в начале 1838 г. уехал из России в США, так и не добившись большой концессии. Во главе правления Царскосельской дороги стал президент управления — начальник III отделения, шеф жандармов А. Х. Бенкендорф, которого сменил затем его преемник граф А. Ф. Орлов. Эта придворная железнодорожная линия стала играть роль рекламной, увеселительной железной дороги. Основное внимание управление дорогой уделяло не экономическим проблемам эксплуатации, а разнообразным развлечениям придворной знати. Отсутствие правильного технического контроля за эксплуатацией дороги стало приводить к частым авариям⁵⁶.

Постройка Царскосельской железной дороги не имела экономического значения для страны, но на опыте ее постройки и эксплуатации была доказана возможность бесперебойной работы железных дорог во все времена года. Развитие коммерческой эксплуатации этой дороги также на опыте показывало целесообразность и выгодность нового вида парового транспорта. Одно-

⁵⁴ «Санкт-Петербургские ведомости», № 247, 31 октября 1837 г., стр. 2.

⁵⁵ Н. С. Киняпина. Политика русского самодержавия в области промышленности (20—50 е годы XIX в.). М., 1968, стр. 166.

⁵⁶ См.: П. А. Вяземский. Крушение Царскосельского поезда. — П. А. Вяземский. Собрание сочинений, т. II. СПб., 1879, стр. 277—280.

временно, явившись первым опытом в организации железнодорожного дела в дореформенной России, Царскосельская железная дорога стала существенным толчком для развития широкой постановки железнодорожного вопроса в стране.

Постройка первой русской магистрали — Петербургско-Московской железной дороги (1842—1851 гг.)

После постройки первой общественной железной дороги между Петербургом и Павловском царское правительство продолжало проявлять свою непримиримо отрицательную позицию в вопросе развития железнодорожного транспорта в России. Многочисленные проекты создания железнодорожной сети в стране категорически отвергались правящей царской бюрократией. В течение многих лет в центре внимания русской общественности продолжал стоять наиболее важный вопрос о проведении необходимой железной дороги между двумя столицами — Петербургом и Москвой. Важным звеном в зондировании этого вопроса в правительственных кругах в период 1838—1839 гг. являлись пять докладных записок на «высочайшее имя» новгородского губернатора Н. Н. Муравьева, отражавшего интересы крупного капиталистического предпринимательства в сельском хозяйстве России. Эти записки содержали реальные предложения о давно назревшей задаче постройки в стране широкой сети важнейших железных дорог. Хорошо осведомленный о западноевропейском опыте строительства железных дорог, Н. Н. Муравьев один из первых поставил вопрос о необходимости государственного руководства в железнодорожном деле страны. Им были подняты вопросы об организации в России отечественной паровозостроительной и рельсопрокатной базы для обеспечения будущего строительства железных дорог. Он впервые предложил схему будущей железнодорожной сети России с центром в Москве, общим протяжением в 21 тыс. верст, которая практически была осуществлена только в 70-х годах XIX в. Н. Н. Муравьев один из первых с большой прозорливостью поставил вопрос о постройке железной дороги в Сибири и развитии собственной сибирской паровозостроительной базы на казенных и частных железоделательных заводах⁵⁷. Все проекты Муравьева были переданы по приказу Николая I на рассмотрение главноуправляющему путями сообщения, которые затем были им категорически отвергнуты, в первую очередь за самую постановку вопроса о широком железнодорожном строительстве в стране. С молчаливого согласия русского царя вскоре всех сторонников проведения железных дорог в России царский реакционер граф Толь стал открыто обвинять в неблагонадежности и вольнодумстве, что было равносильно политическому обвинению.

⁵⁷ «Красный архив», 1936, т. 3 (76), стр. 122—126.

Петербургский управляющий конторой уральских магнатов Демидовых Ф. Вейер в начале 40-х годов предостерегал своего единомышленника француза Монтье, пытавшегося заручиться концессией на строительство Коломенской железной дороги. Он указывал, ссылаясь на достоверные источники, «что каждый раз, когда ставится вопрос о железных дорогах, император проявляет своего рода неприязнь»⁵⁸. Николай I в своей резолюции на «всеподданнейшем» докладе главноуправляющего путями сообщения за 1839 г. принципиально согласился с категорическим утверждением реакционера Толя о первоочередном значении развития в России водных путей, а не рельсовых, которые, по его мнению, были преждевременны. Это положение аргументировалось первоочередным значением дешевизны, а не скорости при перевозках. Одновременно, для большей убедительности своих позиций, Толь ссылался на авторитет известного французского экономиста М. Шевалье, видевшего в железных дорогах «самое демократическое учреждение, какое только можно бы придумать для преобразования государств»⁵⁹. Напоминание Толя о «демократизации страны» в результате железнодорожного строительства показалось Николаю I особенно важным: вопросы о постройке частных железных дорог в ближайшие годы больше не обсуждались.

Категорически отклоняя многочисленные проекты и предложения о постройке железных дорог в стране, махровый реакционер Толь в то же время с большим вниманием в течение четырех лет с 1838 по 1841 г. трижды рассматривал дикие проекты прусского советника из г. Касселя Фридриха Фика, который разработал полный технический расчет о применении человеческой тяги на русских рельсовых дорогах. С большой убежденностью этот мракобес писал Толю, что «положение большей части Российской империи, а именно между С.-Петербургом, Москвой, Варшавой и Мемелем... особенно благоприятно для применения на оной человеческой силы на железных дорогах и извлечения наибольшей пользы от переменности падений...». К своему проекту каторжного труда русского рабочего Ф. Фик приложил скрупулезные технические расчеты сопротивления движения, вычисления человеческой скорости в зависимости от подъемов, мощности живых двигателей, расчеты о необходимом количестве рабочих единиц, подсчеты минимальной и максимальной нагрузки на человеческую силу, расчеты трансмиссий и пр. Мракобес Ф. Фик не осмелился выступить со своим диким проектом у себя на родине, в Пруссии.

Проекты Фика чрезвычайно заинтересовали ярого царского крепостника Толя. По его глубокому убеждению использование на

⁵⁸ В. С. *Виргинский*. Возникновение железных дорог в России..., стр. 198—199.

⁵⁹ В. М. *Верховский*. Указ. соч., вып. 1, стр. 49.

сухопутном транспорте даровой силы крепостных крестьян было гораздо выгоднее для феодально-крепостнической России, чем ввозить из-за границы или строить собственные паровозы в стране⁶⁰.

Стремительный темп транспортной революции в передовых капиталистических странах, показавший всему миру гигантское экономическое, политическое и военно-стратегическое значение железных дорог, заставил царское правительство вплотную заняться железнодорожным вопросом в России. Еще в конце 30-х годов ведущие инженеры путей сообщения П. П. Мельников, С. В. Кербедз и Н. О. Крафт были командированы в заграничные командировки для всестороннего изучения железнодорожного дела в Западной Европе и Америке. На основе глубокого изучения мирового опыта постройки железных дорог ими были написаны многотомные теоретические труды в форме «отчетов», которые явились крупнейшим событием в истории мировой железнодорожной литературы. В этих трудах ими был дан всесторонний анализ состояния железнодорожного транспорта и его роли в экономической жизни ведущих капиталистических стран, делались глубокие аргументированные выводы о применении передового мирового опыта для развития русского транспорта⁶¹. В этот период в Институте инженеров путей сообщения стал вести курс «Железные дороги» крупный ученый Н. И. Липин, подготавливая будущие кадры железнодорожников. В его периодически публикуемых работах были впервые глубоко теоретически разработаны вопросы о постоянной ширине рельсового пути, о способах выделки железных рельсов, о сооружении земельного полотна, устройстве выемок, насыпей, трубопроводов, развязов, стрелочной службы, поворотных кругов и т. п. Он впервые дал научное определение термина «паровоз»⁶². Благодаря большой теоретической работе русских ученых-инженеров в дореформенной России были заложены основы отечественной железнодорожной научно-технической школы.

С 40-х годов XIX в. начинается новый этап в государственной политике по железнодорожному вопросу, определяющим моментом которой был переход к казенному железнодорожному строительству, выразившийся в сооружении Петербурго-Московской магистрали.

После возвращения из Северной Америки в июле 1840 г. инженеры-путейцы П. П. Мельников, Н. О. Крафт при поддержке

⁶⁰ Д. И. Каргин. Подготовительный период к постройке нашей первой магистральной железной дороги между столицами.— «Технический журнал НКПС», 1923, № 9-10, стр. 419.

⁶¹ П. П. Мельников. О работах при устройстве железных дорог в Северо-Американских штатах (Из отчета путешествия полковника Мельникова по Америке).— «Журнал путей сообщения», т. 3, кн. 1. СПб., 1842, стр. 1—70.

⁶² В. С. Виргинский. Возникновение железных дорог в России..., стр. 256.

передовой русской общественности смело продолжали свою борьбу за осуществление строительства в России крупной магистрали между Петербургом и Москвой. Минуя реакционные военно-бюрократические руководящие инстанции, им удалось добиться непосредственно от Николая I разрешения на официальную разработку проекта этой дороги. Известную роль в получении «высочайшего» согласия сыграл главный пайщик Царскосельской железной дороги граф А. А. Бобринский, преследовавший свои корыстные интересы. Царским указом от 7 марта 1841 г. был создан под председательством начальника III отделения А. Х. Бенкендорфа «Особый комитет для предварительного составления и рассмотрения проекта железной дороги от Петербурга до Москвы в отношении техническом и расчетов коммерческих». В Особом комитете с самого начала возникли серьезные разногласия. Придворные аристократы — дельцы А. А. Бобринский и А. Х. Бенкендорф — решили передать постройку магистрали на откуп иностранному капиталу в лице немецких банкиров из Лейпцига — А. Дюфур-Феррону и Г. Гаркору, надеясь на крупные барыши в посредничестве при учредительстве этого железнодорожного предприятия. Но в результате разногласия членов комитета эти предложения были отвергнуты. В сентябре 1841 г. на имя Николая I был представлен проект строительства Петербурго-Московской магистрали, разработанный П. П. Мельниковым, Н. О. Крафтом и при участии начальника Штаба корпуса горных инженеров генерала К. В. Чевкина, предусматривающий постройку дороги казной. Технический проект строительства этой магистрали, разработанный русскими инженерами, по своей сложности и монументальности превзошел в тот период лучшие достижения английской железнодорожной школы. Отвергая систему американских однопутных слабых линий, инженеры-новаторы наметили двухпутный путь по трассе наикратчайшего направления для развития бесперебойного движения на дороге. Впервые в истории мировой железнодорожной практики намечалось строительство значительного количества искусственных сооружений, включая целую систему водоотводных труб и многопролетных мостов, в том числе наиболее крупные — Волжский, Волховский и Мстинский. Проект с самого начала предусматривал устройство железной дороги с паровой, а не конной тягой, ибо последняя, как подчеркивали авторы, была бы впятеро медленнее и втрое дороже паровой. По предварительным расчетам авторов проекта, для будущей дороги требовалось 362 паровоза и 9100 вагонов. Общая сумма строительных расходов по проекту составляла 43 млн. рублей серебром, или на версту пути по 72 тыс. рублей⁶³.

После многократного обсуждения и дополнительной переделки проекта на заключительном заседании Комитета министров от

⁶³ С. А. Уродков. Петербурго-Московская железная дорога. История строительства. Л., 1951, стр. 65.

13 января 1842 г. большинством голосов ведущая царская бюрократия выступила против сооружения магистрали, считая ее «невозможной и бесполезной». Однако председательствующий в заседании «российский самодержец» выступил в защиту строительства дороги за счет казны. Основным аргументом Николая I были в первую очередь военно-стратегические соображения. Железная дорога, соединив две столицы Российской империи, должна была укрепить боеспособность государства и его самодержавного строя. Вызвав в тот же день в Зимний дворец отсутствующих на решающем заседании авторов проекта инженеров П. П. Мельникова и Н. О. Крафта, он развил перед ними свои аргументы в пользу строительства линии. «Как только Московская дорога будет окончена,— заявил Николай I,— я перевезу гвардию в Москву, где содержание ее будет стоить гораздо дешевле, а в Петербурге оставлю одни кадры полков; в случае же надобности буду иметь всегда возможность перевезть по железной дороге такую часть войска, какую пожелаю»⁶⁴. В то же время выражая свое отрицательное отношение к проблеме широкого железнодорожного строительства в стране, Николай I на заседании Комитета министров от 1 февраля 1842 г. четко определил свои позиции в этом вопросе, заявив, что «насколько он убежден в пользе и необходимости сооружения железной дороги между столицами, настолько же он считает ненужным пролагать теперь железные дороги в других местностях России»⁶⁵. Это указание Николая I в области железнодорожного дела впоследствии твердо выполнялось правящей крепостнической бюрократией России, затормозив на несколько десятилетий развитие передового транспорта в стране. 1 февраля 1842 г. был учрежден специальный «Комитет по устройству железной Петербурго-Московской дороги», председателем которого был назначен наследник престола, будущий царь Александр II. В состав комитета вошла почти вся правящая николаевская военная бюрократия. Вскоре фактически главой комитета и главноуправляющим путейским ведомством был назначен любимец Николая, бывший адъютант А. А. Аракчеева невежественный генерал П. А. Клейнмихель. Последний организовал при Главном управлении путей сообщения Департамент железных дорог для централизованного контроля за строительством. П. П. Мельников впоследствии писал, что этот департамент, возглавляемый невежественными бюрократами К. И. Фишером и И. В. Кролем, «лег тяжелым тормозом на строителей» магистрали, внедряя аракчеевский режим. Известный инженер А. И. Дельвиг, долго работавший с Клейнмихелем, впоследствии писал о нем: «Клейнмихель не только ничего не знал о финансо-

⁶⁴ В. С. Виргинский. Возникновение железных дорог в России..., стр. 223.

⁶⁵ А. Штукенберг. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская дорога между Петербургом и Москвою в 1842—1852 гг.— «Русская старина», 1885, май, стр. 315.

вых и технических вопросах по устройству железных дорог, но по недостатку образования не мог никогда приобрести о них никакого понятия»⁶⁶.

Техническое руководство строительством магистрали целиком было возложено на выдающихся русских инженеров П. П. Мельникова и Н. О. Крафта. По их рекомендации техническим консультантом строительства этой дороги был приглашен видный американский инженер-строитель, майор Георг Вашингтон Уистлер, обладавший большим опытом в железнодорожном строительстве. Прибыв летом 1842 г. в Петербург, американский инженер привез с собой новинки строительной техники — паровой копер для забивки свай, паровой землекоп и маневровый паровоз для перевозки грунта при земляных работах. Вместе с русскими инженерами Г. Уистлер принял самое деятельное участие в разработке структуры будущего путевого хозяйства этой магистрали. В тяжелых условиях невежественного Клейнмихельского руководства русским транспортом Г. Уистлеру принадлежит бесспорная заслуга внедрения новейших для того времени технологических норм в железнодорожном строительстве. Один из крупных инженеров строительства дороги А. И. Штукенберг впоследствии писал, что советы инженер-майора Уистлера, крупного американского строителя железных дорог, «были всегда ясны, определены, полны знания и полезны»⁶⁷. Его энергичная деятельность вызвала всеобщее уважение в среде русских инженеров — строителей первой русской магистрали. Жизнь Георга Уистлера оборвалась трагически в 1849 г., когда он, посланный Клейнмихелем на инспектирование строительства магистрали, умер во время эпидемии холеры. На его место был приглашен вскоре по рекомендации П. П. Мельникова известный американский специалист Г. Браун, близкий к Стефенсону. Однако, несмотря на значительную помощь иностранных специалистов, основная работа по техническому руководству строительством первой русской магистрали выполнялась русскими железнодорожными инженерами и техниками. В период постройки дороги развернулся интенсивный процесс формирования русской национальной инженерно-технической школы, блестяще справившейся со сложнейшими задачами строительства, впервые поднимавшимися в России. Здесь основная заслуга принадлежала Институту инженеров путей сообщения — главному центру подготовки инженерно-технических кадров на русском транспорте. В период постройки Петербурго-Московской железной дороги свои ежегодные выпуски специалистов этот институт целиком направлял на данное строительство. К числу выдающихся инженеров этого института, осуществлявших техническое руководство по строительству Петербурго-

⁶⁶ А. И. Дельвиц. Мои воспоминания, т. II, М., 1912, стр. 10.

⁶⁷ А. И. Штукенберг. Указ. соч.— «Русская старина», 1885, май, стр. 319.

Московской железной дороги были П. П. Мельников, Н. О. Крафт, Н. И. Липин, Д. И. Журавский, С. В. Кербец, П. П. Зуев, Н. И. Антонов, А. Н. Загоскин, С. Ф. Крутиков, В. И. Граве, И. Ф. Кениг, К. И. Шернваль, Н. И. Миклуха и др. Для подготовки железнодорожных технических кадров механиков, кочегаров, кондукторов в Горной школе при Петербургском технологическом институте было открыто специальное отделение, на котором обучались преимущественно дети кантонистов.

Строительство Петербурго-Московской железной дороги началось в марте 1843 г. одновременно с двух сторон — с северного участка, начиная от Петербурга и Чудова, и с южного — между Вышним Волочком и Тверью. Начальником Северной дирекции был назначен П. П. Мельников, Южной — Н. О. Крафт. В кратчайший срок под их руководством русские путейцы провели изыскательные работы будущей трассы в крайне трудных топографических и климатических условиях. Инженерно-технические работы на строительстве осуществлялись исключительно фундаментально, что явилось большой заслугой первых русских железнодорожников-строителей.

Работой по прокладке самого тяжелого по природным условиям северного участка трассы руководил молодой инженер-путеец Н. И. Миклуха, отец будущего великого русского ученого-этнографа Н. Н. Миклухо-Маклая. (Позднее Н. И. Миклуха был назначен первым начальником пассажирской станции и вокзала Петербурго-Московской железной дороги⁶⁸.)

Постройка Петербурго-Московской железной дороги, общей протяженностью с ветвями в 656 верст, длилась в течение девяти лет — с 1843 по 1851 г. Официально дорога была открыта 1 ноября 1851 г., хотя ряд объектов еще был не достроен.

В период строительства был принципиально решен вопрос о постоянной стандартной ширине русской железнодорожной колеи. В 1843 г. Николай I утвердил предложение П. П. Мельникова и Г. Уистлера о введении на русских дорогах пятифутовой ширины (1524 мм) железнодорожной колеи в отличие от более узкой 4,85-футовой (1435 мм) общепринятой степенсоновской колеи западноевропейских стран, исходя из технико-экономических и военно-оборонительных соображений⁶⁹.

Строительство Петербурго-Московской железной дороги проводилось в труднопроходимых условиях болотистой местности, ручным способом при помощи конной и тачечной возки. Земляное полотно сооружалось для двух рельсовых путей. Откосы полотна делались двойными для предупреждения обвалов и ополз-

⁶⁸ М. С. Колесников. Миклухо-Маклай. М., 1965, стр. 15.

⁶⁹ Д. И. Каргин. Ширина железнодорожной колеи.— «Техника и экономика путей сообщения», 1920, № 2, стр. 85—86; П. Е. Гронский. Очерк возникновения и развития железных дорог в России.— «Записки Московского отделения Русского технического общества», вып. IV, стр. 17.

ней, характерных для глинистого грунта. Насыпь сооружали из двух балластных слоев: нижний — из песка, верхний — из кирпичного щебня и гравия. Для укрепления полотна на балластный слой вдоль дороги укладывались в четыре ряда толстые сосновые доски, а на них — непропитанные еловые шпалы, засыпаемые щебнем. На шести шпалах располагалось каждое звено 18-футовых рельсов, стыки которых входили в особые чугунные «подушки».

Ручная работа по постройке полотна потребовала колоссального напряжения строителей. Самые трудные земляные работы были на Валдайской возвышенности, где при разработке громадной выемки была применена выписанная из Америки паровая землекопная машина.

Дорога прокладывалась сквозь густую чащу непроходимых лесов, топей и болот, при помощи примитивных технических средств. Сооружение дороги потребовало возведения многочисленных искусственных сооружений, в том числе 184 железнодорожных мостов с каменными устоями и 19 путепроводов. В историю отечественного мостостроения вошло создание первого сквозного деревянного Веребьинского моста (инженер Д. И. Журавский), который состоял из девяти пролетов длиной в 61 м (в 60-х годах этот мост был заменен новым, металлическим).

Самоотверженный труд рабочих-строителей, высокое мастерство и блестящие технические достижения русских инженеров-путейцев тормозились крепостнической системой организации труда.

Петербургско-Московская железная дорога строилась методом жесточайшей эксплуатации ручного труда нескольких сотен тысяч крепостных крестьян и мастеровых. Для производства строительных работ царское правительство использовало кабальную подрядную систему, где наиболее ярко проявились крепостнические устои в формировании кадров рабочих-строителей и условиях труда при сооружении магистралей. Рабочие строительных артелей были связаны круговой порукой и типовыми договорами о найме, которые постоянно и безнаказанно нарушались подрядчиками. На земляные работы по устройству железнодорожного полотна были завербованы крепостные крестьяне-обручники из голодных западных губерний России — Витебской, Могилевской, Смоленской и Псковской. Плотники и каменщики вербовались в центральных губерниях — Тверской, Калужской и Владимирской. Авансы, полагавшиеся крестьянам при подписании договора о найме, как правило, целиком удерживались помещиком в счет оброка, на покрытие недоимок, податей и пр. Крестьяне, пригоняемые партиями по 1—2 тыс. человек в глухие места строительства, попадали под полный произвол и невыносимый гнет эксплуатации. Условия работы на строительстве, узаконенные «Урочным положением» Главного управления путей сообщения и публичных зданий в 1838 г., были чудовищно тяжелыми. В погоне за прибылями подрядчики сокращали число рабочих за счет увели-

чения норм выработки, усиливая эксплуатацию труда бесправных рабочих-строителей. Даже в официальных отчетах инженеров постоянно отмечались вопиющие факты жесточайшей эксплуатации рабочих, включая малолетних детей и подростков, в виде непосильных «урочных» заданий, постоянного обмана подрядчиками строителей при денежных расчетах, выдачи гнилых продуктов по завышенным ценам, отсутствия элементарно пригодных жилищ, лазаретов и медицинской помощи во время массовых эпидемий⁷⁰.

Рабочий вопрос был передан шефом жандармов на полное усмотрение начальника Особого полицейского управления на строительстве железной дороги князя Э. А. Белосельского-Белозерского, который усовершенствовал метод «облав» на беглых и зверские истязания рабочих-строителей. По подсчетам П. П. Мельникова, в среднем ежегодно на строительстве Петербурго-Московской железной дороги работало до 40 тыс. человек⁷¹. В течение семи основных лет в постройке приняло участие около 300 тыс. рабочих-строителей, большинство из которых погибло в результате непосильного труда, голода и эпидемий. Первая русская магистраль, построенная ценой жизни десятков тысяч крепостных рабочих-строителей, стала подлинным памятником героического труда первых русских железнодорожников.

Наиболее трудноразрешимой проблемой, возникшей при строительстве Петербурго-Московской железной дороги, явились вопросы организации ее материально-технического снабжения. К моменту постройки дороги в России еще не существовало ни одного завода, вырабатывающего рельсы, железнодорожные принадлежности и подвижной состав. Представленные П. П. Мельниковым в Строительную комиссию данные о зарубежных издержках на железнодорожное оборудование показывали, что на каждую линию пути железных дорог в конце 30-х годов за рубежом требовалось до 250 тонн железа (4 тыс. пудов), цена которого составляла в среднем 50 долларов за тонну. Для отсталой России эти требования для организации внутреннего снабжения железнодорожного строительства были практически невозможными. Общая производительность чугуна в России в начале 40-х годов едва достигала 11 млн. пудов, выделка железа соответственно составляла около 7 млн. пудов в год, при этом стоимость последнего вдвое превосходила заграничную цену. По смете, разработанной инженерами Строительной комиссии во главе с генералом К. В. Чевкиным, на удовлетворение потребностей строящейся двухколейной магистрали требовалось 4836 тыс. пудов рельсов (в расчете по 4,2 тыс. пуда на одноколейную версту), 320 тыс. пудов рельсовых скреплений и подкладок, более

⁷⁰ С. А. Уродков. Указ. соч., стр. 126–128; А. И. Штукенберг. Указ. соч. — «Русская старина», 1885, ноябрь, стр. 327.

⁷¹ ЦГИА СССР, ф. 207, оп. 1, д. 144, л. 13.

150 тыс. пудов гвоздей, болтов, костылей и сотни пудов разного рода чугунных труб, стрелок, поворотных кругов, крестовин и других железнодорожных материалов.

Щедро финансируемые казной, эти железнодорожные заказы должны были стать по идее одной из основ для развития внутренней материально-технической базы снабжения вновь организуемого железнодорожного производства. Однако в условиях технически отсталой крепостнической России это оказалось крайне сложной и практически невыполнимой задачей. Первоначально для снабжения строящейся магистрали железнодорожными рельсами была предпринята активная попытка создать внутреннее производство рельсов, окончившаяся неудачей. Эта история связана с организацией в 1842 г. «Особого общества горнозаводчиков для поставки рельсов и металла к устройству Санкт-Петербурго-Московской железной дороги», куда вошли все основные российские железозаводчики во главе с крупным южноуральским магнатом генерал-адъютантом Н. О. Сухозанетом, владельцем Юрезаньского чугуноплавильного завода в Оренбургской губернии. Финансово-хозяйственная сторона этого общества с самого начала сосредоточилась в руках группы Бенкендорфа—Белосельского-Белозерского, интересующейся исключительно спекулятивной стороной этого дела. Большинство участников общества, владельцы крепостнических железоделательных мануфактур, были против внедрения новых технологических процессов, требовавших известных издержек производства и привлечения квалифицированной наемной рабочей силы. Одновременно возникли неразрешимые трудности с транспортировкой уральского металла с места его добычи в Петербург, где обществом было открыто «Образцовое рельсовое заведение» на основе переданного из казны старого Петербургского чугуноплавильного завода за Нарвской заставой.

Несмотря на то что российским железозаводчикам был предоставлен весьма льготный казенный заказ первоначально на все количество требуемых рельсов в объеме 4836 тыс. пудов на сумму в 6,9 млн. руб., превосходивший на 65% цену импортных рельсов, указанное общество оказалось к 1843 г. несостоятельным выполнить этот заказ. Следует отметить, что технический директор общества генерал С. И. Мальцов совместно с английским инженером Томасом Белем все же добился организации рельсового производства и в апреле 1844 г. была прокатана первая партия русских железных рельсов в количестве 33,5 тыс. пудов в «Образцовом рельсовом заведении» в Петербурге. Но ввиду полного прекращения поставок металла уральскими железозаводчиками этот первый русский рельсовый завод был осенью 1844 г. закрыт⁷². С конца 1846 г. С. И. Мальцовым была налажена

⁷² А. А. Келлен. Материалы для истории рельсового производства в России. СПб., 1899, стр. 10—11.

незначительная прокатка рельсов на вновь организованном Людиновском железодельном заводе в Жиздринском уезде Калужской губернии.

Всего на строительство Петербурго-Московской железной дороги было поставлено около 50 тыс. пудов рельсов отечественного производства на сумму в 70 тыс. руб., что составляло всего лишь 1% от всего количества требуемых рельсов для магистрали.

Несостоятельность российских железозаводчиков организовать внутреннее рельсовое производство, что в известной степени было связано и с чрезвычайно сжатыми сроками поставок рельсов в казну, заставило царскую правящую бюрократию заключить в Англии контракт с ливерпульской фирмой «И. Гест и К°» на поставку рельсов в течение 1843—1844 гг. по цене 83 коп. серебром с пуда с доставкой в Кронштадт.

Следует отметить, что первые русские железные рельсы, доставленные в Южную дирекцию, выдержав все технические испытания, не уступали по качеству английским, но тем не менее были уложены не на главную магистраль, а на подъездные пути⁷³.

Известным противником организации отечественного рельсо-прокатного производства являлся глава Путейского ведомства, ярый реакционер граф П. А. Клейнмихель. Считая, что железнодорожное строительство в России завершится с постройкой Петербурго-Московской магистрали, что неоднократно высказывалось и самим Николаем I, Клейнмихель упорно противодействовал первым начинаниям в области развития внутреннего производства железнодорожных материалов, доказывая на заседаниях правительства финансовые выгоды покупки дешевых английских рельсов. С. И. Мальцов, отмечая впоследствии бесхозяйственность клейнмихельского руководства, указывал, что, ввиду затянувшейся стройки, английские рельсы, закупленные в середине 40-х годов, пролежали длительное время без употребления и капитал, затраченный на них, вместе с процентами в конечном итоге значительно превысил цену русских рельсов⁷⁴. В этом сказалась косность хозяйственного управления феодально-бюрократического аппарата царизма, где широко процветали взяточничество и коррупция. Так, доминирующее количество казенных заказов (80%) на поставку рельсовых скреплений, болтов, гвоздей, костылей и прочих железнодорожных материалов на сумму более 1 млн. рублей было передано племяннику Клейнмихеля, адъютанту великого князя Михаила Павловича полковнику Н. А. Огареву, который совместно с заводчиком Л. Э. Нобелем организовал производство этой продукции на казенном Петербургском чугуноплавильном заводе (бывшем «Образцовом рельсовом

⁷³ С. П. Уродков. Указ. соч., стр. 84—86.

⁷⁴ «Записки Московского отделения Русского технического общества», вып. IV, стр. 41.

заведении»), переданном ему в начале 50-х годов царизмом безвозмездно в полную собственность⁷⁵.

Частично казенные заказы по производству стрелок, сигналов, крестовин и разного рода приборов производились на вновь организованном в 1848 г. механическом заводе герцога Лейхтенбергского в Петербурге.

В первый год строительства Петербурго-Московской железной дороги в правительственных кругах было принято принципиальное решение об обеспечении ее исключительно подвижным составом отечественного производства. Первой базой русского транспортного машиностроения должен был стать казенный Александровский завод Горного ведомства, расположенный у Шлиссельбургской городской заставы на Неве. На практике решение царского правительства о развитии транспортного машиностроения приняло другой оборот. В ноябре 1843 г. в Департаменте железных дорог состоялись торги на организацию поставки подвижного состава для Петербурго-Московской железной дороги, где приняли участие исключительно иностранные капиталисты.

В результате торгов Александровский механический завод вместе с оборудованием и мастеровыми-рабочими согласно контракту, заключенному 27 декабря 1843 г. царским правительством, передавался в аренду сроком на шесть лет, с 1844 по 1850 г., американской компании капиталистов из г. Балтимора — Гарри-сону, Иствику и братьям Фоме и Вильяму Уайненсам для поставки подвижного состава и организации обучения рабочих для создания будущих эксплуатационных кадров железнодорожников на Петербурго-Московской железной дороге⁷⁶. Однако проектируемая первоначально в правительственных кругах цель развития отечественного транспортного машиностроения не была достигнута, отчасти от неразвитости внутреннего производства составных частей паровозостроения, отчасти от нежелания американских контрагентов создавать в России конкуренцию своей промышленности, которая снабжала русских материалами. Александровский завод фактически был превращен в ремонтно-сборочное предприятие. Из импортных американских материалов, получаемых беспошлинно, на этом заводе с 1844 по 1856 г. было изготовлено 196 паровозов, 253 пассажирских и 2600 товарных вагонов и платформ. Из них на казенную Петербурго-Московскую железную дорогу было поставлено 162 паровоза, 157 пассажирских и 2 тыс. товарных вагонов⁷⁷. Паровозы и вагоны этого завода были низкого качества, слабо обеспечивали потребности возрастающего развития этой дороги. После окончания сроков контракта директор Департамента железных дорог А. В. Каменский по приказу

⁷⁵ А. А. Кеннен. Указ. соч., стр. 19—20.

⁷⁶ ЦГИА СССР, ф. 258, оп. 2, д. 3, лл. 505—514.

⁷⁷ М. Х. Рейтерн. О мерах к упрочению в России внутреннего производства паровозов и вообще подвижного состава. СПб., 1877, стр. 2.

Клейнмихеля 25 августа 1850 г. вновь сдал Александровский механический завод в шестилетнюю аренду американским предпринимателям Гаррисону и Ф. и В. Уайненсам с целью организации ремонта и смазки подвижного состава открываемой Петербурго-Московской магистрали. Утвержденные царским правительством условия этого контракта были крайне невыгодными и кабальными для будущей дороги, наносящими ущерб как развитию отечественного транспортного машиностроения, так и техническому прогрессу на железнодорожном транспорте в целом. Пункты контракта фиксировали определенную скорость движения поездов, которая не должна была превышать для пассажирских — 37,5 верст в час, товарных — 15 верст в час с грузом по 500 пудов на каждый вагон.

Грабительские условия контракта гарантировали американским контрагентам огромные прибыли при их полной безответственности. Пункт 83 подчеркивал, что контрагенты «не несут никакой судебной ответственности за несчастный случай на железной дороге из-за повреждения локомотива или вагонов»⁷⁸.

Выплачивая иностранным арендаторам огромные вознаграждения в виде попутной и поверстной платы за смазку и ремонт подвижного состава, царская казна брала на себя все убытки. Контрагенты широко использовали хищнические условия контракта, систематически предъявляя претензии в казну о доплате им «расходов» по ремонту из-за превышения скорости движения, увеличения нагрузки составов и других многочисленных причин. В 1855 г. их претензии достигли 3,5 млн. рублей. Царское правительство по условиям контракта обязано было вновь продлить срок договора и расплачиваться «звонкой монетой». После смерти своих компаньонов фактически во главе этой американской компании встал единолично В. Уайненс, который в результате хищнического хозяйничанья на первой русской магистрали уехал к себе на родину через четверть века мультимиллионером, сыграв отрицательную роль в развитии технического прогресса на русском транспорте.

Одним из наиболее трудных вопросов, с которым столкнулась царская Россия при сооружении своей первой железнодорожной магистрали, была проблема финансирования строительства. Постройка государственной железной дороги в отсталой аграрной стране была неизбежно связана с крупными импортными поставками оборудования, которые потребовали больших денежно-валютных расходов. Для феодально-крепостнической России с ее застойно-консервативным характером бюджета это было непосильной задачей. Ежегодно подавляющая часть расходов России шла на возрастающие военно-морские нужды, на уплату процентов по угрожающе растущим государственным долгам и на

⁷⁸ ЦГИА СССР, ф. 258, оп. 8, д. 1597, лл. 564—581.

содержание разбухшего бюрократического аппарата феодально-крепостнического государства.

Главный источник обыкновенных доходов царской России — крепостнические подати, несмотря на самые бесчеловечные методы выколачивания их из нищего крепостного крестьянства, прогрессирующе снижался в результате роста недоимок. Бюджетные дефициты в николаевскую эпоху стали хроническими, составляя ежегодно до 25%. Задержка капиталистического развития тяжело отражалась на денежном хозяйстве царской России, вовлеченной в мировой рынок. Все прорехи в платежном балансе страны покрывались вывозом увеличивающейся добычи золота, что спасало русскую валюту от краха⁷⁹. Временная стабилизация валюты в результате денежной реформы 1839—1843 гг. дала возможность царскому правительству обратиться на иностранный денежный рынок. Реализация внешних займов была поручена банкирскому дому придворного банкира Штиглица. В течение 1842—1847 гг. были размещены пять четырехпроцентных русских государственных займов на Амстердамском, Лондонском и Берлинском денежных рынках на 42 млн. руб. В 1849 г. для окончания строительства железной дороги был произведен через Лондонский банкирский дом «Беринг и К^о» новый (шестой) значительный заем на сумму в 5,5 млн. фунтов стерлингов, или 35,2 млн. руб.⁸⁰ Таким образом, на финансирование железнодорожного строительства было реализовано на иностранных денежных рынках внешних займов на номинальную сумму 77,2 млн. руб., из которых при реализации было получено около 70,3 млн. руб. Одновременно царское правительство для изыскания средств для строительства железной дороги и оплаты очередных платежей по внешнему долгу несколько раз проводило внутренние займы. Так, в 1846 и 1849 гг. из Государственного заемного банка было позаимствовано в счет «будущих доходов железной дороги» 10 млн. руб. серебром, а в 1847 г. было выпущено четыре серии билетов Государственного казначейства на 12 млн. руб. серебром⁸¹. Всего в период с 1842 по 1852 г. было реализовано на строительство Петербурго-Московской железной дороги около 92,3 млн. руб. и было выплачено около 14 млн. руб.

Клейнмихельская система руководства транспортом с ее лихоимством, мародерством и подлогами, покрываемая «секретностью» отчетов, не давала возможности определить общую величину стоимости работ на постройке магистрали. Ревизионный департамент

⁷⁹ А. Д. Дряжн. Очерки по истории денежного обращения в России в XIX в. М., 1941, стр. 39—44.

⁸⁰ П. П. Мигулин. Русский государственный кредит, т. I. Харьков, 1899, стр. 122—130, 168—173.

⁸¹ П. И. Георгиевский. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX в. М., 1887, стр. 14; А. Головачев. Вопросы государственного хозяйства. СПб., 1873, стр. 120.

был отстранен от контроля за постройкой дороги. Вся отчетность по строительству дороги утверждалась лично царем. Характерно, что когда Николая I спросили, во что обошлась постройка дороги, он лаконично ответил: «Это известно одному богу и Клейнмихелю»⁸².

После увольнения П. А. Клейнмихеля в отставку в октябре 1855 г. новый главноуправляющий путями сообщения и публичных зданий генерал-адъютант К. В. Чевкин, нуждаясь в подробных сведениях, ввиду проектируемого широкого развития железных дорог, потребовал от Департамента железных дорог точного отчета о строительной стоимости сооружения Петербурго-Московской железной дороги (с 1855 г. — Николаевской железной дороги). Сведения ему были предоставлены с данными денежных затрат на сооружение с 1842 по 1856 г. Эта ведомость, включающая общую строительную стоимость (в руб.) сооружения Петербурго-Московской железной дороги, распределялась по отдельным статьям следующим образом:

Изыскания и составление проектов	223 314
Штатные расходы на содержание управления, прогоны, почтовые расходы	3 367 818
Вознаграждение за отчуждение земель	1 150 013
Земельное полотно	17 092 019
Верхнее строение пути (балласт, лесные материалы, рельсы, скрепления, поворотные круги, стрелки, костыли и пр.) . .	16 080 770
Искусственные сооружения (мосты, трубопроводы, проезды)	11 901 915
Устройство путевого хозяйства (станции, депо, водоснабжение и пр.)	15 055 307
Подвижной состав	6 955 920
Устройство и содержание телеграфа	544 705
Всего	72 371 781 руб.

В конце ведомости была сделана приписка рукой Чевкина: «Остается доплатить еще 1700 тыс. [руб.]; всего по 124 тыс. руб. на версту кроме процентов»⁸³.

Таким образом, цифра общей строительной стоимости дороги в 74 млн. руб., принятая Чевкиным, потом вошла в дореволюционную литературу по истории русского железнодорожного транспорта⁸⁴.

⁸² Б. Великин. Петербург — Москва. Постройка дороги (1842—1851). М. — Л., 1935, стр. 126.

⁸³ ЦГИА СССР, ф. 207, оп. 1, д. 136, лл. 1—2.

⁸⁴ В. В. Салов. Начало железнодорожного дела в России. 1836—1855. — «Вестник Европы», 1899, кн. 5, стр. 132. Советский исследователь С. А. Уродков на основании данных «Сборника сведений о железных дорогах в России» (СПб., 1868) определил строительную стоимость в 66,8 млн. руб., так как ограничивался суммой затрат на постройку до декабря 1851 г., не считая дополнительных расходов на достройку дороги (см.: С. А. Уродков. Указ. соч., стр. 96—97).

Эта огромная сумма по постройке первой русской магистрали превышала расходы по сооружению альпийских железных дорог с их многоверстными туннелями по снеговым хребтам. В Германии средняя стоимость одного километра железных дорог в этот период равнялась 50—70 тыс. руб. Буржуазные историки дороговизну строительства дороги объясняли исключительно тяжелым профилем пути, прочностью сооружения объектов и новизной дела. В действительности же огромные перерасходы были по таким статьям, как заготовка балласта, шпал, сооружения верхнего строения пути, которые официально утверждались царскими чиновниками по контрактам с подрядчиками-хищниками, завышавшими действительную стоимость в шесть раз. Огромные суммы были перерасходованы по заказам иностранных контрагентов. Высокая строительная стоимость первой казенной железной дороги легла тяжелым бременем на бюджет царской России⁸⁵.

Петербурго-Московская железная дорога в середине XIX в. в техническом отношении по праву заняла выдающееся первое место среди железных дорог всех стран мира, став образцом в сложном деле железнодорожного строительства в России.

Связав рельсовым путем две столицы России, став дорогой большого государственного значения, Петербурго-Московская магистраль имела большое экономическое значение. В первые годы ее эксплуатации она доказала большой экономический эффект железнодорожного транспорта, способствуя концентрации и росту торговых оборотов и развитию обрабатывающей промышленности в дореформенной России⁸⁶.

В 1848 г. в годы строительства первой русской магистрали было завершено строительство 308-верстной казенной Варшавско-Венской железной дороги. Первоначально строительство этой линии было разрешено царским правительством в начале 1839 г. акционерной компании, во главе которой стояли варшавский банкир П. А. Штейнкеллер и управляющий Польским банком граф П. Лубенский. В правительственных кругах этот проект энергично защищал наместник Царства Польского фельдмаршал граф И. Ф. Паскевич. Несмотря на значительные казенные субсидии, Общество Варшавско-Венской железной дороги в начале 40-х годов оказалось финансово несостоятельным и постройка этой стратегически важной дороги продолжалась силами военизированных «чинов строительной службы» Главного управления путей сооб-

⁸⁵ С 1852 г. по решению Комитета финансов «все займы, сделанные для Николаевской железной дороги, причислить к долгам Государственного казначейства, платежи по ним ежегодно вносить в смету, а доход дороги ставить по государственным росписям в приход» («Исторический очерк развития путей сообщения в России». Под ред. П. Х. Спасского. СПб., 1913 г., стр. 10).

⁸⁶ По официальным данным, в первые пять лет эксплуатации дороги, с 1852 по 1856 г., валовой доход от товарного движения вырос почти в три раза, с 1,3 млн. до 3,7 млн. руб. (ЦГИА СССР, ф. 207, оп. 1, д. 136, лл. 16, 23—29).

щения. На постройку дороги было израсходовано казной около 7 млн. руб. Дорога была построена в один путь, хотя земляное полотно и искусственные сооружения строились в расчете на два пути. Ширина рельсовой колеи была принята по принципу западноевропейской — в 4 фута. Со строительством этой линии связана организация в 1845 г. казенного металлургического завода в Домброве «Гута-Банкова», заводууправлению которого Горный департамент Царства Польского предложил наладить выделку железных рельсов. Организация казенного рельсового производства на этом заводе оказалась крайне нерентабельной. За три года, с 1846 по 1848 г., было выработано всего лишь 7 тыс. пудов рельсов, заводская себестоимость которых в три раза превосходила цену английских рельсов. В результате все железнодорожное оборудование для этой дороги было заказано английской фирме «И. Гест и К°». С 1849 по 1853 г. рельсовое производство на заводе «Гута-Банкова» было прекращено и снова возобновлено с 1854 г. в связи с поставками рельсов на строящуюся Петербурго-Варшавскую железную дорогу. Производительность завода составила за период с 1854 по 1857 г. 155 тыс. пудов рельсов. С 1858 г. рельсовое производство на этом заводе было вновь прекращено, и в 1862 г. он был продан частному капиталу⁸⁷.

Открытие Петербурго-Московской магистрали стало началом создания русской железнодорожной сети общегосударственного значения. Оно убедительно продемонстрировало экономическую, политическую и военно-стратегическую важность железнодорожного строительства в стране и наметило поворот в правительственных кругах в плане понимания необходимости сооружения сети железных дорог в России. Это стимулировалось примером гигантского развития железнодорожного строительства в передовых европейских странах, которое сопровождалось резким усилением их военно-промышленного потенциала.

В начале 1852 г. в Управлении железных дорог группой передовых транспортных инженеров во главе с П. П. Мельниковым был разработан технически обоснованный проект первого плана строительства широкой сети «неотложных» железных дорог в России. По этому проекту намечалось строительство ряда линий к Балтийскому и Черному морям, к Волге до Нижнего Новгорода и Саратова и на запад до Варшавы общим протяжением в 3 тыс. верст⁸⁸. Николай I, ознакомившись с этим проектом, отверг его в целом, утвердив строительство только стратегической Петербурго-Варшавской магистрали протяжением в 1,2 тыс. верст. А в то время экономические и военно-политические интересы России непреклонно требовали скорейшего протяжения Петербурго-Московской магистрали на юг для соединения центра страны с Черным морем.

⁸⁷ А. А. Кеппен. Указ. соч., стр. 18.

⁸⁸ ЦГИА СССР, ф. 229, оп. 3, д. 880, л. 29.

В ходе постройки Петербурго-Варшавской дороги царизм вновь продемонстрировал свою полную несостоятельность, ориентируясь в деле материально-технического снабжения строительства на иностранный рынок. Приступив в 1852 г. к сооружению этой линии, путейское ведомство Клейнмихеля заключило контракт с той же ливерпульской фирмой «И. Гест и К^о» на беспошлинную поставку железнодорожного оборудования в течение четырех лет. После начала Крымской войны английская фирма прекратила поставку рельсов и оборудования. Клейнмихель вынужден был констатировать, что «сооружение С.-Петербург-Варшавской железной дороги по подготовленному уже и устраиваемому полотну останавливается на неопределенное время за неимением рельсов, а таким образом полотно это, приходя в разрушение, потребует новых издержек на его восстановление»⁸⁹.

Царское правительство предложило выполнить казенный заказ на рельсы на крайне льготных финансовых условиях уральским горнопромышленникам. В 1854—1855 гг. были заключены контракты на поставку в казну 4,5 млн. пудов рельсов в течение пяти лет с наследниками уральских заводоладельцев Демидова и Яковлева по цене, в два с половиной раза превосходившей импортную. Это явилось основой для организации на Алапаевских заводах Яковлева и Нижне-Салдинском заводе Демидовых рельсопрокатного производства из уральского железа, выделяемого на древесном топливе⁹⁰. За четыре года строительства Петербурго-Варшавской железной дороги за 1855 г. был закончен лишь Гатчинский участок длиной в 42 версты, хотя в целом на постройку было к этому времени израсходовано более 18 млн. руб.⁹¹

В 1855 г. постройка этой дороги казной была окончательно прекращена «за неимением средств и материалов». На примере железнодорожного строительства наглядно проявилась вся отсталость экономики и тормозящая роль военно-бюрократического аппарата феодально-крепостнической России.

Расходы на железнодорожное строительство в условиях отсталой экономики России были неизбежно большими, чем в капиталистических странах Западной Европы и США. Касаясь этого вопроса, известный железнодорожный инженер Д. И. Журавский в 1861 г. в своей докладной записке «Об обстоятельствах, имеющих влияние на стоимость построения железных дорог», справедливо указывал, что Россия слабо развита в промышленном отношении, поэтому значительную часть необходимых для строительства материалов приходится привозить из-за границы: рельсы, выписанные из Англии, стоят в русских портах на

⁸⁹ А. А. Кеппен. Указ. соч., стр. 20.

⁹⁰ Производство рельсов на Алапаевском заводе в 1861 г. было прекращено после выполнения заказа и впоследствии не возобновлялось (там же).

⁹¹ В. М. Верховский. Указ. соч., стр. 69—72.

20% дороже, чем в Англии, а перевозка внутри России увеличивает их стоимость на 40%. Кроме того, в России мало людей, знающих железнодорожно-строительное дело, а иностранные инженеры стоят крайне дорого. Поэтому, заключал Д. И. Журавский, железные дороги в России должны стоить дороже, чем в других государствах⁹².

Экономическая отсталость феодально-крепостнической России особенно наглядно проявлялась в темпах развития металлургической промышленности. Если в капиталистических странах Европы и США с развитием железнодорожного транспорта за 20 лет, с 1830 по 1850 г., производство черной металлургии выросло в гигантских масштабах: в Англии — на 244%, в Бельгии — на 217%, в США — на 171%, во Франции — на 141%, в Австрии — на 130% и в Германии — на 60%, то в царской России добыча чугуна возросла всего лишь на 25%, составляя около 4% мировой выплавки⁹³.

Феодально-крепостническая система хозяйства царской России препятствовала развитию железнодорожного транспорта и капиталистической промышленности, что наносило огромный урон развитию производительных сил страны.

Начало частного железнодорожного строительства в России.

Учредительство Главного общества российских железных дорог и крах железнодорожного предпринимательства в начале 60-х годов XIX в.

Трехлетняя Крымская война 1853—1856 гг. явилась для России безнадежной борьбой «нации с примитивными формами производства против наций с современным производством»⁹⁴. Позорное банкротство николаевского самодержавного режима было связано прежде всего с крайне слабым военно-экономическим потенциалом страны.

Вместе с тем одним из наиболее важных факторов поражения являлось то, что в стране не было ни одной железнодорожной линии, соединяющей центральные губернии России с Черным морем. Бездорожье в осенне-весенний период практически полностью отрезало русскую армию, сосредоточенную на Крымском полуострове, от регулярного снабжения тыла. На переброску англо-французских воинских частей с берегов Атлантического океана на территорию России, при наличии европейской системы каналов, железных дорог и парового флота, требовалось значительно меньше времени, чем переправить на расстояние

⁹² ЦГИА СССР, ф. 207, оп. 1, д. 321, лл. 6—8.

⁹³ «Историко-статистический обзор промышленности России». Группа IX. СПб., 1882, стр. 22.

⁹⁴ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 38, стр. 398.

2,5 тыс. верст слаботранспортабельные русские дивизии с вооружением по непроезжим проселочным дорогам от Петербурга к Севастополю.

Военный разгром царизма, показавший всему миру «гнилость и бессилие крепостной России»⁹⁵, имел огромные социально-экономические и политические последствия для страны. Уроки поражения в Крымской войне заставили правящие круги царской России пересмотреть весь курс государственной экономической политики. 3 января 1856 г. на совещании Комитета министров под председательством Александра II, где обсуждалась записка генерал-адъютанта Д. А. Милютин о реальных возможностях продолжения войны, было признано угрожающее экономическое положение в стране, что оказало определяющее влияние в решении начать мирные переговоры. Милютин указывал, что Россия исчерпала свои людские и продовольственные ресурсы, запасы оружия, пороха, снарядов, а расстройство финансов и крайнее несовершенство путей сообщения усугубляют эти тяготы⁹⁶. В правящих кругах было окончательно уяснено, что отсутствие современно организованной промышленно-транспортной базы влечет за собой тяжелые последствия для военной мощи и безопасности царской России. Этот вывод неизбежно был связан с вопросом о ликвидации крепостного права как главного препятствия на пути экономического прогресса страны. После заключения мирного договора царское правительство широко известной речью Александра II 30 марта 1856 г. в Москве официально заявило о приступе к уничтожению крепостного права путем реформы «сверху».

Вынужденное расчищать дорогу экономическому развитию, царское правительство самодержавной России, олицетворяя интересы крепостников-помещиков, в то же время старалось сохранить максимум старых порядков — сохранить свою власть и доходы. Это неизбежно влекло за собой острые противоречия в социально-экономическом и политическом развитии страны.

Одним из самых неотложных и трудных вопросов в деле экономической перестройки отсталой России стали проблемы железнодорожного строительства. Прежний курс николаевского режима на постройку казенных железных дорог был абсолютно неприемлем. Ибо катастрофическое состояние государственных финансов, огромные затраты казначейства в годы войны и на предстоящую выкупную крестьянскую реформу, непрерывный рост внутреннего и внешнего долга совершенно исключали возможность приступа к широкому государственному строительству железных дорог. К середине 50-х годов XIX в. отставание феодально-крепостнической России в развитии передового железнодорожного транспорта становилось с каждым годом все более угрожающим.

⁹⁵ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 20, стр. 173.

⁹⁶ «Исторический архив», 1959, № 1, стр. 206—208.

В 1855 г. в стране насчитывалось 980 верст железных дорог, которые составляли около 1,5% мировой железнодорожной сети. В Англии в этот период было 13,5 тыс. км железных дорог, в Германии — 8,3 тыс. км, во Франции — 5,5 тыс. км, в США — 29,6 тыс. км. Общая мировая длина железных дорог составляла 67 тыс. км⁹⁷.

Весной 1856 г. в правительственных кругах царской России стали усиленно разрабатываться планы широкого привлечения иностранного предпринимательского капитала в железнодорожное дело. Этому способствовала общая экономическая конъюнктура того периода. Ускорившийся темп развития мирового капитализма с его быстрым ростом банковской системы, огромной экспансией кредита, грюндерского ажиотажа, биржевой спекуляции в значительной степени захватил и предреформенную крепостническую Россию. Крымская война, усилив с одной стороны разруху и нищету страны, вместе с тем стала источником огромного обогащения многочисленных мародеров тыла — военных поставщиков, подрядчиков, военных интендантских крупных чиновников, капиталы которых после войны были вовлечены в сферу биржевой спекуляции. Одной из виднейших фигур петербургского финансового мира и денежной биржи был придворный банкир барон А. Л. Штиглиц⁹⁸. Еще летом 1853 г. он в угоду императорской семье решил выстроить на свой капитал в 2 млн. руб. пригородную железную дорогу из Петербурга в Петергоф. Издержки по строительству он решил возместить себе после постройки путем выпуска акций. Николай I по ходатайству шефа жандармов графа А. Ф. Орлова устно разрешил постройку, обещая Штиглицу, что «дарует» ему все льготные права Царскосельской дороги. Но Штиглиц из-за войны не в состоянии был организовать строительство дороги. После воцарения Александра II Штиглиц вновь стал ходатайствовать об официальном утверждении концессии на строительство Петергофской железной дороги с продолжением ее до Красного Села и Ораниенбаума — в дачные места петербургской придворной знати⁹⁹. По личному ходатайству графа А. Ф. Орлова Штиглиц получил обещанные льготы, и концессия была утверждена царем. Петергофская железная дорога длиной в 50 верст строилась в течение восьми лет, открываясь по частям с 1857 по 1864 г.

Одновременно весной 1856 г. барон Штиглиц по желанию правящей верхушки царизма выступил инициатором организации в России крупного частногосударственного железнодорожного пред-

⁹⁷ «Мировые экономические кризисы», т. I. М., 1937. Приложения.

⁹⁸ Барон А. Л. Штиглиц был сыном гамбургского банкира, основавшего в Петербурге в 1803 г. банкирский дом. С 1846 по 1860 г. — председатель Петербургского биржевого комитета; с 1860 по 1866 г. — управляющий Государственным банком России («Биографический словарь». Под редакцией А. А. Половцева. СПб., 1911, т. 23, стр. 425—427).

⁹⁹ ЦГИА СССР, ф. 207, оп. 1, д. 37, лл. 105—114, 120—125.

приятия — Главного общества российских железных дорог. Задачей этого общества являлось монопольное руководство всем частным железнодорожным строительством и эксплуатацией железных дорог в России.

Опыт железнодорожного строительства западноевропейских стран, где в этот период уже шел интенсивный процесс концентрации и централизации частных железных дорог в железнодорожные монополистические объединения под эгидой банковского капитала, неразвитая феодально-экономическая система хозяйства со ставкой на иностранный предпринимательский капитал способствовали тому, что первым шагом царизма в области развития частного железнодорожного строительства стало создание крупной акционерной компании монопольного типа.

Во время поездки Штиглица в мае 1856 г. в Париж была образована крупная синдикатская группа французских и амстердамских банкиров по учреждению вновь образуемого русского железнодорожного общества, к которой примкнул лондонский банкирский дом «Беринг и К°»¹⁰⁰. Руководящая роль в этой группе принадлежала крупнейшему французскому банку «Креди мобилъе», от имени которого действовали парижские капиталисты — глава данного банка Эмиль Перейра и его брат железнодорожный делец, директор Общества Парижско-Лионской железной дороги Исакий Перейра. Одновременно возникло несколько конкурирующих групп, самой значительной из которых была ротшильдовская. Последняя, объединяя действия парижских и лондонских Ротшильдов, имела очень крупное влияние в финансовом мире. Для переговоров с русским правительством от имени ротшильдовской группы в мае 1856 г. в Россию прибыл английский полковник Малколм, принятый благосклонно в Петербурге. Вскоре прибыли иностранные железнодорожные инженеры для производства изысканий в первую очередь по Саратовской и Нижегородской трассе¹⁰¹. Реальное изучение железнодорожного вопроса в России показалось Ротшильдам малоперспективным в плане будущих доходов. И, желая возместить огромные первоначальные капиталовложения на будущие железнодорожные постройки, Ротшильд и К° потребовали от царского правительства в качестве гарантии передачи им на откуп или продажи Николаевской железнодорожной магистрали. Предложение ротшильдовской группы в начале октября 1856 г. было категорически отклонено царским правительством. 10 октября 1856 г. на заседании Комитета министров был обсужден проект учреждения Главного общества российских железных дорог, представленный Штиглицем. Этот проект длительное время вызывал сомнения у царской правящей аристократии, впервые открыто столкнувшейся с требованиями международного капитала. Добиваясь утверж-

¹⁰⁰ ЦГИА СССР, ф. 258, оп. 8, д. 296, лл. 12—13.

¹⁰¹ Там же, д. 299, л. 5.

дения льготных условий концессии, в первую очередь повышенной правительственной страховой гарантии акционерных капиталов, банкирская группа «Перейра и К^о» откровенно намекала царизму, что в случае уступки русское «правительство найдет в ней мощного компаньона, усилия которого отразились бы прямо и самым действенным образом на финансовых оборотах правительства». А на случай отказа, «правительство не должно забывать, что иностранные капиталы не будут притекать в Россию, доколь им не представится пример первого успеха»¹⁰².

Одновременно в ход был пущен и дипломатический нажим. Французский посол герцог Шарль де Морни, являясь одним из крупнейших акционеров «Креди мобилъе», предпринял ряд активных действий в правительственных кругах и в личной беседе с Александром II убедил его в необходимости укрепления тесных экономических взаимоотношений между Россией и Францией¹⁰³. Одним из первых актов русского правительства в этом плане должны были стать предоставление железнодорожной концессии группе Перейра, Штиглица и К^о и отмена тарифных ограничений на ввоз в Россию иностранного железа и железнодорожного оборудования.

В период упорного торга по условиям концессии между главноуправляющим путями сообщения К. В. Чевкиным и И. Перейра в начале сентября 1856 г. появилась новая конкурирующая немецко-бельгийская компания, представлявшая интересы синдиката 17 банков во главе с крупным прусским банкиром Оппенгеймом, предлагавшая на крайне льготных для русского правительства условиях приступить к развертыванию железнодорожного строительства в России¹⁰⁴.

Последний проект стала усиленно поддерживать группа «константиновцев» из окружения великого князя Константина Николаевича. В результате на обсуждении проектов в указанном выше заседании Комитета министров от 10 октября 1856 г. мнения большинства членов комитета разошлись. Однако барон Штиглиц действовал стремительно. На следующий день, 11 октября 1856 г., в Английском кабинете Зимнего дворца под председательством Александра II было проведено экстренное заседание Комитета министров, где К. В. Чевкин зачитал записку Штиглица от имени иностранных банкиров о необходимости срочно решить вопрос об учредительстве Главного общества ввиду «гнетущего положения» на денежных биржах Запада.

Александр II в целях быстрого решения дела поставил перед Комитетом министров ряд принципиальных вопросов, главные из которых были следующие: «1) Железные дороги составляют ли неотложную необходимость для России? 2) Можем ли достигнуть

¹⁰² Там же, д. 296, лл. 41—43.

¹⁰³ Там же, д. 299, лл. 6, 7—19, 31, 49—56; д. 296, л. 8—10.

¹⁰⁴ Там же, д. 301, лл. 1—2, 11—15.

скорого их сооружения одними собственными средствами без содействия иностранцев? 3) Буде нет: то выгодны ли предлагаемые банкирами Перейра и К^о условия? 4) Достаточно ли обеспечено своевременное выполнение тех условий?»¹⁰⁵ Принципиальное согласие Александра II положило конец сомнениям правящей бюрократии, и предложение банкирской группы Штиглица, Перейра и К^о было утверждено большинством голосов. В ближайшие три дня были закончены все переговоры о финансовой стороне будущей концессии, и 16 октября 1856 г. Александр II подписал журнал Комитета министров к исполнению. Из-за тяжелого финансового положения на западных биржах иностранные учредители попросили отсрочки обнародования указа об организации общества до следующего года.

26 января 1857 г. был издан царский указ об учреждении Главного общества российских железных дорог для постройки и эксплуатации первой сети русских железных дорог, которая должна была состоять из четырех магистральных линий длиной в 4 тыс. верст. В указе говорилось, что «сеть эта будет простирается от С.-Петербурга до Варшавы и прусской границы, от Москвы до Нижнего Новгорода, от Москвы через Курск и низовье Днепра до Феодосии и от Курска или Орла через Динабург до Ливавы,— и таким образом непрерывным через 26 губерний железным путем соединяются взаимно: три столицы, главные судоходные реки наши, средоточие хлебных наших избытков и два порта на Черном и Балтийском морях, почти весь год доступные; облегчится сим образом вывоз заграничный, обеспечится провоз и продовольствие внутреннее»¹⁰⁶. Таким образом, в состав первой сети железных дорог России должны были войти линии, запроектированные в первом плане строительства, составленные еще в 1852 г. инженерами Управления железных дорог во главе с П. П. Мельниковым, в том числе линии: Петербурго-Варшавская железная дорога с ветвью от г. Вильны на Кенигсберг длиной в 1042 версты, Московско-Нижегородская железная дорога в 409 верст, Южная, Московско-Феодосийская железная дорога в 1368 верст, Курско-Ливавская железная дорога в 1100 верст¹⁰⁷.

¹⁰⁵ ЦГИА СССР, ф. 258, оп. 8, д. 298, л. 5.

¹⁰⁶ «Главное общество российских железных дорог. Указ его императорского величества о сооружении первой сети железных дорог в России». СПб., 1857, стр. 2.

¹⁰⁷ Передовая общественность России с большим энтузиазмом встретила решение правительства, считая его важным шагом в развитии производительных сил страны. Н. Г. Чернышевский в своем еженедельном обозрении внутренних событий страны писал в начале 1857 г. в «Современнике»: «...Самой важной, самой утешительной новостью в январе месяце, без сомнения, был высочайший указ 26 января о железных дорогах в России, которые, как изображено в самом указе, „признаны ныне всеми сословиями необходимостью для империи и сделались потребностью народной, желанием общим, настоятельным“» («Современник», 1857, т. 61, стр. 338).

Главному обществу был передан отстроенный казной участок до Гатчины Петербурго-Варшавской железной дороги за 18 млн. рублей в счет будущих доходов дороги. Все линии предполагалось строить однопутными по упрощенной системе. Срок постройки всех линий был назначен в 10 лет — до 1867 г. В состав учредителей Главного общества российских железных дорог вошли семь человек, в том числе барон А. Штиглиц, варшавский банкир С. А. Френкель, лондонский банкир Ф. Беринг, амстердамский банкир Гоге, парижский банкир Готтингер, директор французской Компании Западных железных дорог А. Турнейсен и железнодорожно-банковский делец И. Перейра, который выступал в качестве доверенного лица от целой группы парижских банкиров, банка «Креди мобиле» и от берлинского банкирского дома «Мендельсон и К^о»¹⁰⁸.

Устав Главного общества российских железных дорог по доверенности от всех учредителей подписал барон Штиглиц, от русского правительства — министр финансов Н. Ф. Брок и главноуправляющий путями сообщения К. В. Чевкин. Царское правительство предоставило Главному обществу 5-процентную страховую гарантию всего капитала (на акции и облигации) в течение 85 лет со дня открытия движения на дороге¹⁰⁹. Право казны на выкуп дороги наступало через 20 лет после окончания строительства (с 1887 г.)¹¹⁰.

Основной капитал Главного общества первоначально составлял 275 млн. руб. серебром, т. е. по 68,7 тыс. руб. на версту.

Главному обществу было «высочайше» предоставлено монопольное право постройки в течение 20 лет всех новых параллельных или соприкасающихся в одном из пунктов новых железных дорог, а также возможность присоединить «через уступку, покупку или иные способы» другие железные дороги в полном их составе, либо частями, как выстроенных, так и в проекте, разрешенных для строительства, или «могущих получить такое разрешение впоследствии» (§ 11 и 25). Параграф 23 Положения давал гарантию Совету управления Главного общества от вмешательства правительственных чиновников во внутренние финансовые дела. При этом подчеркивалось, что «ответственность за действия или упущения на железных дорогах по их управлению или движению может падать только на служащих общества, но ни в коем случае не на членов Совета управления оного». Особый юридический смысл имела следующая формулировка Поло-

¹⁰⁸ «Главное общество российских железных дорог. Указ...», стр. 28.

¹⁰⁹ «Положение об основных условиях устройства первой сети железных дорог в России». СПб., 1857, стр. 6.

¹¹⁰ Положение о выкупе концессионных железных дорог в казну было заимствовано из французской железнодорожной практики (см.: *П. И. Георгиевский. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и западноевропейских государствах.* СПб., 1887, стр. 125—141).

жения: «Ответственность по гражданским искам может быть отнесена к обществу только в совокупном его составе, а не лично к членам Совета управления или акционерам». Впоследствии этот параграф развязал руки заправилам Главного общества, сняв с них всю ответственность за расхищение строительного капитала.

На основании § 18 Устава руководство всеми финансовыми и технико-строительными операциями Главного общества было возложено на Совет управления, который состоял из 20 членов и делился поровну на два комитета: русский и парижский. Каждый член Совета имел 100 неотчуждаемых акций, хранящихся в кассе общества. Члены Совета выбирались общим собранием акционеров сроком на пять лет. Члены Совета управления получили вознаграждение («дарики») по 2,5 тыс. руб. серебром в год. Председатель Совета управления назначался царем.

Первый состав русского Совета управления был следующим: председатель — товарищ министра внутренних дел сенатор А. И. Левшин (до середины 1858 г.); затем был избран обер-гофмейстер императорского двора, член Государственного совета и Комитета министров барон П. К. Мейендорф. Вице-председателем был барон А. Л. Штиглиц. Член Совета — член Государственного совета экономист Л. В. Тенгоборский, сенатор Б. К. Данзас, начальник Штаба корпуса жандармов и управления III отделения собственной императорской канцелярии генерал-майор А. Е. Тимашев, флигель-адъютант императорской свиты граф В. А. Бобринский, князь С. В. Кочубей, гофмейстер А. А. Абаза, избранный в 1858 г. вице-председателем, статс-секретарь императорской канцелярии князь Д. А. Оболенский и крупные петербургские капиталисты С. В. Гвейер и Д. М. Полежаев. В состав парижского комитета Совета управления вошли девять представителей, в том числе лондонские банкиры Фома Беринг (вице-президент) и Франц Беринг, амстердамские банкиры Е. Силем и В. Борски, парижские банкиры Г. Готтингер, Селлер, саксонский банкир барон Зебах и французские железнодорожно-банковские дельцы А. Турнейсен и И. Перейра¹¹¹.

Парижскому комитету царское правительство фактически с момента организации передало подлинный контроль над строительством и финансовым руководством общества. Царизм надеялся с помощью международного банковского капитала разрешить проблему развития широкого железнодорожного строительства в условиях кризиса феодально-крепостнической системы России. В системе мирового капиталистического рынка с его международными биржевыми спекуляциями и жестокой конкуренцией накануне всеобщего кризиса 1857 г. эта попытка царской России была обречена на провал. Ф. Энгельс, указывая на спекулятивный разгул международного банковского капитала в связи с бес-

¹¹¹ «Отчет Совета управления Главного общества российских железных дорог». СПб., 1858, стр. 17.

прецедентной организацией Главного общества российских железных дорог, прозорливо писал К. Марксу в своем письме от 14 апреля 1856 г.: «Россия импортирует капитал и спекуляцию; а при ее расстояниях и строительстве железных дорог протяженностью в сотни миль спекуляция получит, видимо, такое развитие, что скоро приведет к краху»¹¹².

Несостоятельность этой первой русской железнодорожной монополии заключалась в значительной степени в самой системе финансовой организации этого общества. По условиям концессии основной капитал Главного общества в общей сумме в 275 млн. руб. распределялся между международными банкирами в следующей пропорции: на долю России приходилось 37,5%, Англии — 28,3%, Франции — 21%, Пруссии — 1,2% акционерного капитала¹¹³. Основной капитал реализовывался постепенно, по мере потребности, путем выпуска ценных бумаг в акциях и облигациях. Цена, форма и условия реализации основного капитала устанавливалась Советом управления. Первый выпуск акций на сумму в 75 млн. руб. (600 тыс. штук) был распределен между учредителями без их фактической оплаты для дальнейшей продажи на биржах Петербурга, Лондона и Парижа. Глава Петербургской биржи А. Л. Штиглиц, заручившись небескорыстной поддержкой председателя Государственного совета и Комитета министров А. Ф. Орлова, министра финансов П. Ф. Брока и главноуправляющего путями сообщения К. В. Чевкина, добился весной 1857 г. правительственного решения о значительном понижении процентных ставок по вкладам в казенных и городских общественных банках, чтобы привлечь внутренние русские капиталы в Главное общество российских железных дорог. Процентная ставка по частным вкладам была снижена до 3%, а по казенным вкладам — до 1,8%¹¹⁴. На акции же Главного общества было дана правительственная гарантия в 5% дохода. К. А. Скальковский, хорошо осведомленный об истории этого вопроса, впоследствии писал, что «понижение банковских процентов произошло по совету Чевкина, управляющего тогда путями сообщения и не видевшего другого способа привлечь капиталы к реализации подписки на учреждавшееся, по инициативе Перейры, Главное общество российских ж. д. На заседании Чевкин взял верх, так как за него стояли председатель Комитета министров гр. Ростовцев и барон Штиглиц, бывший банкиром князя Орлова, князя Меншикова, гр. Нессельроде»¹¹⁵.

4 мая 1857 г. на Петербургской бирже была открыта подписка на 150 тыс. акций (из числа учредительских акций, принадлежавших Штиглицу). 5-процентная правительственная га-

¹¹² К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 29, стр. 31.

¹¹³ «Главное общество российских железных дорог. Указ...», стр. 17.

¹¹⁴ С. Я. Боровой. Кредит и банки России. М., 1958, стр. 276—277.

¹¹⁵ К. С. Скальковский. Наши государственные и общественные деятели. СПб., 1890, стр. 473—474.

рантия дохода вызвала огромный спрос на акции Главного общества на бирже. За 10 дней были распроданы все 150 тыс. штук; желающих было еще на такое же количество акций. В числе крупных акционеров Главного общества были такие видные царские сановники, как князь В. Ф. Орлов, князь Н. Б. Юсупов, граф Э. Г. Баранов, члены императорской фамилии и сам «все-российский самодержец» Александр II, лично владевший 1200 акциями Главного общества¹¹⁶. В число акционеров вошли крупные откупщики того периода В. А. Кокорев, Д. Е. Бенардаки и др.¹¹⁷ Учредительская премия на 125-рублевую акцию составила в среднем 14 руб. серебром, что привело к усиленной биржевой игре, всячески поощряемой Штиглицем и К°. Следует указать, что согласно уставным правилам (§ 10 Устава) оплата акции при подписке производилась постепенно — первоначально 10% стоимости акции, после завершения первой разверстки доплачивалось еще 20%, остальные 70% оплачивались частями в период строительства по требованию Совета. К концу 1857 г. после завершения разверстки первой части акций на Петербургской бирже был собран капитал для строительства всего лишь на сумму 22,5 млн. руб.¹¹⁸ Гораздо сложнее обстояло дело с реализацией 375 тыс. акций, принадлежавших иностранным учредителям. Угнетенное состояние мирового денежного рынка усугублялось развернувшейся враждебной кампанией в печати против разверстки акций Главного общества, муссируемой агентами Ротшильдов. Осенью 1857 г., когда тяжелый финансовый кризис охватил капиталистические страны Европы и Америки, акции Главного общества угрожающе стали падать в цене. По решению русского Совета управления агенты Министерства финансов скупали на иностранных биржах подавляющую часть котирующихся акций, что вызвало значительную утечку русской золотой валюты. Финансовое положение общества еще более ухудшилось к концу 1858 г., когда вице-президент Совета управления лондонский банкир Ф. Беринг от имени парижского комитета заявил об истощении капиталов Главного общества в лондонской кассе конторы «Беринг и К°» и просил разрешения русского Совета управления делать траты на петербургскую кассу общества в сумме до 250 тыс. фунтов стерлингов¹¹⁹. Получив официальное разрешение Совета управления от 15 декабря 1858 г., Ф. Беринг переслал Штиглицу в Петербург подавляющее количество акций заграничных учредителей, где они были проданы по высокому курсу на Петербургской бирже.

В результате получилось, что все акции Главного общества фактически были размещены в России. К осени 1859 г. из оп-

¹¹⁶ ЦГАОР СССР, ф. 551, оп. 1, д. 105, лл. 1—3.

¹¹⁷ ЦГИА СССР, ф. 258, оп. 4, д. 2257, лл. 18—26.

¹¹⁸ «Памятная книжка Главного общества российских железных дорог на 1859 г.». СПб., 1859, стр. 26.

¹¹⁹ ЦГИА СССР, ф. 258, оп. 3, д. 2244, лл. 88—89.

лаченных полностью 320 тыс. акций только 17 тыс. было размещено за границей, т. е. около 5% всего количества, вместо предполагаемых по уставу 62,5%¹²⁰.

Расчет царского правительства на привлечение иностранного капитала в русское железнодорожное строительство путем размещения акций Главного общества на зарубежных денежных рынках полностью провалился. Это тяжело отразилось на состоянии платежного баланса России.

Обогатившись на спекулятивной биржевой игре с акциями, заправили Совета управления Главного общества полностью устранились от руководства строительством железных дорог, передав всю исполнительную власть Главному центральному управлению во главе с главным директором Карлом Коллиньи¹²¹.

Пересмотр тарифной политики в 1857 г. способствовал беспопытному ввозу всех необходимых железнодорожных рельсов, материалов и подвижного состава. Все заграничные железнодорожные заказы были полностью сосредоточены в руках заправили парижского комитета, подавляющее число которых было распределено на английских металлургических заводах. Английские поставки Главному обществу в 1858—1859 гг. составляли более 8,5 млн. пудов рельсов на сумму в 6 млн. руб., что составляло около 72 коп. за пуд¹²². В России на уральских Нижне-Тагильском и Алапаевском заводах Демидовых и Яковлева были с трудом изготовлены около 2,5 млн. пудов рельсов по цене 1 руб. 33 коп. за пуд, что составляло менее 5% требуемых для строительства рельсов. Огромные железнодорожные заказы за границей, оплата золотом услуг иностранных специалистов, приглашенных для руководства строительством дорог Главного общества, привели к резкому падению актива платежного баланса предреформенной России. За трехлетие, с 1857 по 1859 г., из царской России было выкачано более 73 млн. рублей в золотой валюте против 14 млн. руб. за предыдущее трехлетие¹²³.

Н. А. Скальковский, давая яркую характеристику финансового положения России в конце 50-х годов XIX в., писал: «Сильный отлив капиталов, ежедневно увеличивавшийся, быстро истощал банковские кассы, поглощал новые выпуски бумажных денег и с непреоборимой силой влек банки, а вместе с ними и финансовое управление страны к банкротству... Иностранные спекуляторы массами стали высылать [в Россию] наши бумаги на продажу по высоким ценам, требуя взамен высылки столь же значительного количества звонкой монеты... Кредит государственный

¹²⁰ «Памятная книжка Главного общества российских железных дорог на 1860 г.». СПб., 1860, стр. 25—27.

¹²¹ К. Коллиньи, тесно связанный с банком «Креди мобилье», являлся главным инспектором мостов и дорог Французской империи.

¹²² ЦГИА СССР, ф. 258, оп. 3, д. 2244, л. 87—88.

¹²³ Л. А. Мендельсон. Теория и история экономических кризисов и циклов, т. II. М., 1959, стр. 571.

находился в самом опасном положении... само правительство должно было банкам 553 млн. руб., уплатить которые не имело вовсе средств»¹²⁴.

В 1859 г. в России под влиянием резкого падения цен на мировом рынке разразился биржевой кризис, сопровождавшийся большим количеством банкротств. Резкий бюджетный дефицит сопровождался денежной инфляцией. Катастрофически падал курс кредитных билетов, государственная денежная система царской России оказалась под угрозой¹²⁵. Начиная с 1858 г. на краю банкротства постоянно находилось Главное общество российских железных дорог, которое фактически еще не приступало к строительству железных дорог. Строительный капитал в результате биржевых спекуляций и авансов на поставку материалов был израсходован. Чтобы спасти положение, царское правительство с 1858 г. срочно выпустило внутренний облигационный заем на сумму в 35 млн. руб. По «высочайшему» повелению облигации на 17 млн. руб. были приобретены Министерством внутренних дел в счет капиталов приказов общественного призрения. Остальная сумма займа была распределена за счет капиталов казенных управлений¹²⁶.

На деньги, полученные от реализации облигационного займа, началось строительство Московско-Нижегородской железной дороги (410 верст). Темпы постройки были чрезвычайно замедленными. Эта линия строилась в течение пяти лет. Строительство велось оптовым подрядным способом. Подряды выдавались в результате торгов, хотя принцип конкуренции был весьма условен, так как определяющим фактором была сумма взятки оптового подрядчика членам Совета управления и главному директору¹²⁷. На строительстве попеременно использовался труд 50 тыс. оброчных помещичьих и государственных крестьян. Подрядчики, применяя на стройках вольнонаемный труд на старой феодальной основе, широко использовали методы внеэкономического принуждения, жесточайшую эксплуатацию и крепостническую дисциплину. Участившиеся накануне крестьянской реформы 1861 г. волнения рабочих-строителей жестоко подавлялись царскими войсками.

Так, в конце декабря 1857 г. на строительстве Петербурго-Варшавской железной дороги начались волнения рабочих-зем-

¹²⁴ К. А. Скальковский. Указ. соч., стр. 475—476.

¹²⁵ См.: А. Д. Друян. Указ. соч., стр. 47—48.

¹²⁶ «Отчет, представленный Советом управления Главного общества российских железных дорог первому общему собранию акционеров за 1857 г.». СПб., 1858, стр. 37.

¹²⁷ Основными подрядчиками на строительстве Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог были купцы Г. И. и В. И. Гладины, И. А. Бусурин, камергер барон А. Б. Фитингоф, полковник Д. П. Шилов совместно с французскими железнодорожными дельцами Ж. Б. Жераром и П. А. Дерошем (ЦГИА СССР, ф. 258, оп. 1, д. 1597, лл. 271—284).

лекопов. На земляных работах на участке между г. Лугой и Псковом подрядчик Г. И. Гладин использовал 1360 рабочих, которые в подавляющей массе являлись оброчными крестьянами из Виленской и Витебской губерний, в том числе «за порукою помещиков» — 895 человек и «по обоюдному согласию и словесному договору» — 465 человек. Особенно тяжелые условия работы были на 78-й версте от г. Луги, при возведении насыпи на Пискалевском болоте, где свирепствовала холера. 27 декабря 1857 г. голодные, раздетые, жестоко притесняемые приказчиком Черняевым 350 строителей бросили работы и разбежались по своим деревням ¹²⁸.

Назначенному для расследования этого дела Александром II флигель-адъютанту императорской свиты и члену Совета управления Главного общества В. А. Бобринскому были предоставлены широкие полномочия «для немедленного возвращения к работам всех самовольно оставивших оные крестьян». В деревнях, принадлежащих графине Нирод Островского уезда Витебской губернии, помещикам Шахно, Гаевскому, Соколовской, Жуковской в Невельском и Людинском уездах, была проведена массовая жестокая экзекуция крестьян, которые затем вновь были отправлены этапом на строительные железнодорожные работы.

На строительстве Московско-Нижегородской железной дороги расследования царскими чиновниками причин массовых волнений показали, что большинство рабочих-строителей, пришедших из смоленских и могилевских деревень, работали в условиях тяжелого изнурительного труда по 15—18 часов в сутки, безнаказанно обкрадывались приказчиками, десятниками. В то же время подрядчики барон А. Б. Фитингоф, Д. П. Шипов и П. А. Дерош, строившие участок Владимир — Нижний Новгород, нажили свыше 2 млн. руб. барышей при крайне низком качестве постройки и зверской эксплуатации строительных рабочих ¹²⁹.

Хищническое хозяйничанье международных банкиров во главе с Перейра, Штиглицем, Берингами и К^о совместно с русской придворной камарильей привело Главное общество российских железных дорог в начале 60-х годов к полному финансовому банкротству, что вызвало падение курса рубля в России.

В июне 1860 г. на общем собрании акционеров выяснилось, что в главной кассе осталось только 74 тыс. руб. Биржевая цена акций упала ниже номинала. Избранная ревизионная комиссия констатировала в отчете полное отсутствие контроля за расходованием денежных средств, отпускаемых по открытым кредитам строительным инженерам. Предвидя скандал, директор счетоводства Ж. Остер с прямого согласия главного директора К. Коллиньи немедленно взял расчет и срочно уехал во Францию, отка-

¹²⁸ «Рабочее движение в России в XIX веке», т. I, ч. 1. М., 1951, стр. 804—807.

¹²⁹ «Мнение общего посредника по делу Дерош и К^о с Главным обществом российских железных дорог». СПб., 1866, стр. 20.

завшись дать какие-либо объяснения ревизионной комиссии. При проверке счетов было установлено, что только за 1859 г. было фактически похищено из главной кассы строительства более 3,5 млн. руб. Комиссия констатировала наличие огромных убытков Главного общества за счет биржевой спекулятивной игры вице-председателя барона А. Л. Штиглица на колебаниях курса русского кредитного рубля во время международного денежного кризиса 1858—1859 гг. «Переводы» Штиглица в Лондонский банкирский дом «Бр. Беринг и К°» в 1859 г. акций на 650 тыс. фунтов стерлингов в русском золоте обошлось Главному обществу российских железных дорог в 4,5 млн. руб. убытка¹³⁰. Всего в 1859 г. было переведено за границу в счет оплаты железнодорожных заказов и купонов по акциям более 11 млн. руб. золотом из разменного фонда.

Денежный кризис привел к тому, что в России к 1 января 1860 г. в обращения оставалось золота и серебра на сумму не более 60 млн. руб., вызвав резкую инфляцию бумажной валюты¹³¹.

Потерпев финансовое банкротство, Совет управления подал в правительство ряд прошений об оказании льгот и выдачи денежных субсидий для продолжения строительства. 9 июня 1860 г. на заседании Комитета министров обсуждались основные меры по спасению обанкротившегося Главного общества. Заправила Совета управления видели выход из положения в первую очередь в передаче им в долг казенной Николаевской железной дороги в целях поднятия курса акций с помощью дополнительного облигационного займа.

На передаче-«продаже» Николаевской железной дороги особенно настаивал новый министр финансов А. М. Княжевич — старый сторонник заграничных займов еще со времен Николая I¹³². Он указывал, что выполнение этого требования Совета управления, куда входят все главнейшие банкирские дома западноевропейских стран, позволит восстановить вексельный курс, усилить прилив золота в страну, что поднимет курс акций Главного общества¹³³. Требование передачи-«продажи» Николаевской железной дороги вначале было временно отклонено и затем осуществлено в 1868 г.

В мае 1861 г., когда биржевой курс акций Главного общества упал на Парижской бирже до 112 руб. (при номинальной цене в 125 руб.) и парижские банкиры из парижского комитета стали срочно выбрасывать все принадлежавшие им акции, Совет управления вновь потребовал от царского правительства предоставления новых льгот, в первую очередь отсрочки на 15 лет

¹³⁰ «Донесение ревизионной комиссии и объяснение Совета управления Главного общества российских железных дорог по отчету за 1859 г.». СПб., 1861, стр. 58.

¹³¹ А. Д. Друян. Указ. соч., стр. 68.

¹³² К. А. Скальковский. Указ. соч., стр. 477—488.

¹³³ В. М. Верховский. Указ. соч., стр. 94—95.

строительства Южной и Либавской железных дорог и 28-миллионной беспроцентной денежной субсидии из фондов Государственного казначейства. В решении Комитета министров от 16 июня 1861 г. была признана полная несостоятельность Главного общества. Из 4 тыс. верст, намеченных к строительству за пять лет, было выстроено только 755 верст (20% от плана), в строительстве находилось еще 800 верст. К строительству Южной и Либавской железных дорог Общество еще не приступало. Однако весь наличный строительный капитал был израсходован. Александр II был вынужден признать, что «просимые обществом льготы чрезмерные» и являются опасной мерой для государственного кредита. Масштаб деятельности Главного общества был резко сокращен; в ноябре 1861 г. был утвержден новый устав, по которому общество освобождалось от строительства Южной и Либавской линий; для окончания строительства Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской железных дорог была выдана просимая Советом 28-миллионная ссуда из Государственного казначейства. Парижский комитет был упразднен. Все руководство сосредоточилось в Петербургском совете, во главе которого сначала стал близкий к царю граф Э. Т. Баранов, затем его сменил крупный вельможа граф Г. А. Строганов (муж сестры царя — великой княгини Марии Николаевны). В состав совета вошли крупные акционеры: генерал-майор Н. М. Ламздорф, А. И. Левшин, С. В. Кербедз, Е. Е. Брандт и С. И. Гвейер, от иностранных акционеров — представители лондонского и парижского банкиров Беринга и Готтингера. В Совет были официально введены четыре правительственных чиновника от министерств Императорского двора, финансов, путей сообщения и Военного ведомства. Но и изменение устава и состава Совета управления не улучшили тяжелого финансового положения Главного общества, которое ежегодно требовало от правительства новых денежных ссуд на улучшение эксплуатации дорог и гарантированных доплат из казны по страховой гарантии доходов по акциям и облигациям. Назначенный в октябре 1862 г. новый главноуправляющий путями сообщения инженер П. П. Мельников, характеризуя тяжелые последствия хозяйничанья банковских заправил Главного общества российских железных дорог, докладывал Александру II, что банкиры-учредители выехали из России с большими премиями, бросив дело неоконченным, обремененным процессами и огромным долгом (до 80 млн. руб.), оставив «значительное число искусственных сооружений, требовавших перестройки по неудовлетворительному их исполнению, чем они нанесли вред дальнейшим предприятиям, ослабив кредит наших железных дорог на главных рынках Европы»¹³⁴.

В конце 1862 г. обе железные дороги — Петербурго-Варшавская (1207 верст) и Московско-Нижегородская (410 верст) были

¹³⁴ ЦГИА СССР, ф. 229, оп. 3, д. 880, лл. 33—34.

открыты для правильного движениѣ. Стоимость обеих линій Главнаго общества составила 112 млн. руб.

Поверстная стоимость Петербурго-Варшавской желѣзной дороги достигла 104 тыс. руб., что на 57% превышало сметную стоимость. Стоимость одной желѣзнодорожной версты Московско-Нижегородской желѣзной дороги составляла 88 тыс. руб., что на 41% превышало первоначальную сметную стоимость¹³⁵.

Таким образом, организация и деятельность перваго частно-монополистическаго желѣзнодорожнаго предприятия, бешено обогатив банковских дельцов и русскую придворную плутократію, легли тяжелым бременем на государственную казну Россіи.

Грюндерская спекулятивная горячка в предреформенное пятилетіе вызвала организацию еще ряда желѣзнодорожных акціонерных компаній. В первую очередь началось желѣзнодорожное строительство в Прибалтійском краѣ. Проектируемая первоначально постройка Курско-Либавской линіи Главным обществом российских желѣзных дорог вызвала серьезное опасение у рижских торговцев, которые боялись, что Либава подрвет торговое значеніе Рижскаго порта. В 1857 г. по просьбе Рижскаго биржеваго общества сятельным ходатаем в правительственных кругах выступил лифляндскій, эстляндскій и курляндскій генерал-губернатор князь А. А. Суворов, добываясь разрѣшенія на постройку желѣзной дороги от станціи Динабург Петербурго-Варшавской линіи до Риги. В январѣ 1858 г. Александр II удовлетворил это ходатайство, разрѣшив концессию на строительство Риги-Динабургской желѣзной дороги.

Учредителем акціонернаго общества этой дороги стал англійскій банкир Г. Робинсон. Англійские инженеры-проектировщики по его просьбе составили крайне завышенную смету строительной стоимости дороги. Рекламирая выгодность новаго русскаго желѣзнодорожнаго предприятия, Г. Робинсон откровенно писал в лондонской газетѣ «Таймс», что будущіе акціонеры получают огромные барыши, так как «компанія этой желѣзной дороги дарована правительством гарантія дохода в 4% с капитала в 12 млн. руб., что равняется 5% с той суммы, которая действительно нужна»¹³⁶. Акціи Общества Риги-Динабургской желѣзной дороги были пущены на продажу Лондонской биржей по пониженному курсу — 86 фунтов стерлингов за 100, что вызвало большой спекулятивный ажиотаж. Ввиду того что биржевая игра с акціями Риги-Динабургской желѣзной дороги мешала реализаціи пошатнувшихся акцій Главнаго общества российских желѣзных дорог, царское правительство через банкира Ф. Беринга попросило фондовый комитет Лондонской биржи временно исключить акціи этой дороги из котировки. Акціонеры общества Риги-

¹³⁵ «Историческій очерк развития путей сообщенія в Россіи». Под редакціей П. Х. Спасскаго. СПб., 1913, стр. 11.

¹³⁶ В. М. Верховскій. Указ. соч., стр. 74.

Динабургской железной дороги, угрожая банкротством, потребовали тогда от царского правительства разрешения на дополнительный выпуск облигационного капитала на 2 млн. руб. Однопутная Риго-Динабургская железная дорога длиной в 204 версты строилась в течение четырех лет, с 1858 по 1861 г. Строительство велось подрядным способом под руководством английских инженеров. Все железнодорожное оборудование было заказано в Англии. Впоследствии при пересмотре в Главном управлении путей сообщения строительной сметы этой дороги было выяснено, что вместо 12 млн. руб. на строительство требовалось максимум 8,3 млн. руб.¹³⁷ Остальное составило учредительский барыш английского концессионера. Риго-Динабургская железная дорога с момента ее открытия приобрела огромное экономическое значение, создав широкие возможности развития хлебного экспорта на Балтийском море. Заправили Рижского биржевого комитета, стремясь к монополизации вывозной торговли, в последующие годы энергично боролись против постройки новых конкурирующих железных дорог в Прибалтийском крае¹³⁸.

В предреформенные годы в железнодорожное дело стали включаться русские капиталисты. В 1859 г. представителями московской буржуазии в лице бывших откупщиков И. Ф. Мамонтова, Н. Г. Рюмина, Д. П. и В. П. Шиповых и строителя первого московского водопровода инженера барона А. И. Дельвига была получена концессия на строительство Московско-Ярославской железной дороги. Постройка этой небольшой линии протяжением в 262 версты осуществлялась частями в течение 10 лет и была завершена в 1870 г. Летом 1858 г. крупным откупщикам В. А. Кокореву и Н. А. Новосельскому была разрешена концессия на организацию общества для постройки Волго-Донской железной дороги между Царицыным на Волге и хутором Калач на Дону длиной в 74 версты. Одновременно обществу было разрешено основать пароходство на Дону и Азовском море.

Учредители добились 4,5% правительственной страховой гарантии на восьмимиллионный акционерный капитал. Сорвав большой учредительский барыш на биржевой игре, Кокорев и К^о взяли курс на строжайшую «экономию» строительного капитала, что позволило им получить дополнительно более 3 млн. руб. По официальным данным, на постройку Волго-Донской железной дороги было израсходовано только 4,5 млн. руб., по 61,5 тыс. руб. на версту пути¹³⁹.

Постройка Волго-Донской железной дороги вскоре потрясла всю русскую передовую общественность своей страшной картиной жестокого истязания бесправных рабочих-строителей. Все работы

¹³⁷ «Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Риго-Орловской железной дороги». Рига, 1911, стр. 8—28.

¹³⁸ «Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров», т. I, стр. 83—85.

¹³⁹ П. П. Мигулин. Указ. соч., т. I, стр. 272.

по устройству земельного полотна учредители Кокорев и К° сдали оптовому подрядчику купцу Г. И. Гладину за 1,2 млн. руб. Последний, в свою очередь, сдал их субподрядчику И. И. Головкину за меньшую сумму. Получив подряд, И. И. Головкин нанял для земляных работ «по словесным договорам» (без официального оформления контракта) около 2 тыс. оброчных крестьян из голодных деревень Тверской, Смоленской и Вологодской губерний. Пришедшие на место работ в конце апреля 1859 г. рабочие-строители нашли лишь голую степь. В течение полугодовой изнурительной работы, сопровождавшейся постоянными экзекуциями царицынской полиции, погибло от тяжелого труда и болезней более 800 рабочих. Еще более тяжелая картина на постройке дороги повторилась в следующем, 1860 г., вызвав волнения среди строительных рабочих. На этот раз по «словесным договорам» подрядчик нанял 2,5 тыс. строителей из числа государственных крестьян Рязанской, Тамбовской и Воронежской губерний. Чиновник Министерства внутренних дел Ю. К. Арсеньев, занимавшийся впоследствии расследованием, доносил, что подрядчик для рабочих-строителей вновь «не заготовил ни жилищ, ни пищи, он приготовил им казацкую нагайку с прибавлением розги царицынской городской полиции». В конце мая 1860 г. в контору подрядчика в Царицыне пришли 100 крестьян, уполномоченных строителями, с просьбой выдать им денежный аванс для посылки в деревню голодающим семьям. В ответ подрядчик, договорившись с царицынским городничим Трескиным, окружил крестьян солдатами и устроил массовую порку. «Зачинщикам» было нанесено по 150 ударов розгами. Один из старых крестьян умер во время избиения. На строительстве началось массовое бегство рабочих. В погоню за ними была направлена рота солдат с исправником, которая, встретив в волжской степи группу воронежских крестьян в 140 человек, открыла по безоружным огонь. В результате несколько десятков рабочих было убито и искалечено. Остальных беглых крестьян насильственно, под конвоем, возвратили из деревень на строительство Волго-Донской железной дороги ¹⁴⁰.

Массовое истязание рабочих-строителей вызвало гневный протест прогрессивной общественности России, требовавшей расследования и наказания виновных. Великий русский революционер-демократ Н. А. Добролюбов в своей статье «Опыт отучения людей от пищи», опубликованной на страницах журнала «Современник», смело выступил в защиту рабочих-строителей, гневно разоблачая жестокую эксплуатацию и издевательство капиталистов-подрядчиков и царских властей ¹⁴¹.

Замяв это кровавое преступление, царское правительство вынуждено было приступить к разработке законодательства о най-

¹⁴⁰ «Рабочее движение в России в XIX в.», т. I, ч. 1, стр. 877—902.

¹⁴¹ См.: Н. А. Добролюбов. Собр. соч., т. 7. М., 1963, стр. 453.

ме рабочих. В марте 1861 г. в России были впервые изданы «Временные правила о найме рабочих для казенных, общественных или государственных работ», которые продолжали носить ярко выраженный крепостнический характер.

Железнодорожное грядущее конца 50-х годов XIX в. сопровождалось рядом банкротств крупных акционерных обществ. К числу наиболее крупных относилось Общество Московско-Саратовской железной дороги, основанное в 1858 г. Строительству линии Москва—Саратов придавалось огромное экономическое и политическое значение. Она должна была связать низовье Волги и Каспийское море с двумя столицами и обеспечить сбыт хлебной торговли плодородных юго-восточных губерний России. Кроме того, эта железнодорожная магистраль должна была стать ключом для усиления экономических и политических связей России в Средней Азии и на Кавказе.

Состав сиятельных учредителей общества Московско-Саратовской железной дороги был весьма весомым. В их число входили государственный контролер генерал Н. Н. Анненков, близкий к царю генерал С. А. Юрьевич, гофмейстер императорского двора А. И. Сабуров, крупнейшие промышленники и банкиры В. И. Жадимеровский, К. Г. Капгер, Г. А. Марк, К. Т. Солдатенков и Ф. М. Вогау. Крупнейшими акционерами этого общества стали сиятельные придворные — князья А. Ф. и Н. А. Орловы, граф В. П. Орлов-Давыдов, светлейший князь Л. А. Чернышев и члены царствующего дома Романовых. По указу Александра II на акции общества подписались наследник престола и великие князья¹⁴².

Общество Московско-Саратовской железной дороги с гарантированным основным капиталом в 45 млн. руб. должно было в течение шести лет выстроить однопутную дорогу от Москвы через Рязань до Саратова длиной в 725 верст.

Однако взявшиеся за финансирование этого железнодорожного предприятия русские капиталисты не справились с этой задачей. Сиятельные акционеры, сорвав учредительный барыш, внесли только 30% от общей суммы акций. Опасаясь банкротства, они отказались от взноса остальных 70%. Бездоходные акции Московско-Саратовской железной дороги не котировались на бирже¹⁴³. В 1861 г. первоначально собранный строительный капитал был израсходован, а рельсы были проложены только на первом участке строительства — до Коломны (117 верст). Дальнейшая постройка была остановлена за неимением средств. Пытаясь спасти общество, царское правительство по ходатайству главноуправляющего путями сообщения К. В. Чевкина повыси-

¹⁴² ЦГИА СССР, ф. 207, оп. 1, д. 190, лл. 475—476; «Краткий очерк развития сети общества Московско-Казанской железной дороги». М., 1913, стр. 1—5.

¹⁴³ По уставу правительственная гарантия дохода вступала в силу только после постройки дороги.

ло гарантию дохода на акции до 5% с момента постройки¹⁴⁴. Но и эта льгота не помогла. В 1863 г. обанкротившееся Общество Московско-Саратовской железной дороги было ликвидировано. На его месте возникло Общество Московско-Рязанской железной дороги, которое должно было завершить постройку начатых участков этой линии.

В 1862 г. в связи с финансовым крахом Главного общества российских железных дорог и других железнодорожных обществ Комитет министров принял решение о прекращении выдачи концессий на строительство широкой сети железных дорог. Впредь концессии должны были выдаваться на постройку незначительных участков железных дорог.

В начале 1861 г. в России действовало восемь акционерных железнодорожных компаний с капиталом в 178 млн. руб. Всего к этому периоду было выстроено 1,5 тыс. верст железных дорог.

Железные дороги с каждым годом становились неотъемлемым условием хозяйственной жизни капиталистически развивающейся страны. Но широкое железнодорожное строительство требовало организации современного капиталистического промышленного производства, развития коммерческого кредита, создания квалифицированных кадров железнодорожников-строителей и эксплуатационников и организации отечественной топливно-металлургической базы для материально-технического снабжения железнодорожного транспорта. Между тем в дореформенный период феодально-крепостническая казенно-бюрократическая система хозяйства царской России была не в силах организовать и удовлетворять неотложные задачи развивающейся экономики страны в деле создания железнодорожной сети.

Создание первой железнодорожной сети
в пореформенной России
в 60—70-х годах XIX в.

**Роль железнодорожного транспорта
в мировом капиталистическом хозяйстве
в третьей четверти XIX в.**

Период 50—70-х годов XIX в. явился кульминационным пунктом в истории развития мирового домонополистического капитализма. В эти годы произошли крупнейшие сдвиги в развитии производительных сил, вызвав глубокие преобразования в производственно-экономической структуре ведущих капиталистических стран. Победа промышленной революции в Англии стимулировала ее бурное развитие в основных капиталистических государствах Европы и США. Прогрессирующее развитие машинной техники и рост производительности труда вызвали действие объективных закономерностей расширенного воспроизводства капиталистического общества, выразившихся в опережающем росте производства средств производства по сравнению с производством предметов потребления¹.

Прогрессивное преобразование экономики стран капитализма, осуществляемое в условиях промышленной революции, было связано с созданием новейшей технической основы производства, развитием широкого внутреннего рынка, расширением внешнеторговых связей, интенсивным освоением природных ресурсов и глубокими сдвигами в территориальном размещении производительных сил. Центральное место в этом генеральном процессе принадлежало железнодорожному транспорту. Став общим условием производственного процесса в капиталистическом хозяйстве, железные дороги стали играть относительно самостоятельную роль мощного фактора, стимулирующего быстрый рост основных отраслей тяжелой индустрии в странах капитализма.

Революция транспорта, вызвав гигантское распространение железных дорог и парового флота, явилась важнейшей основой циклических подъемов производства мирового капитализма. Железнодорожное строительство в этот период было главной сферой

¹ См.: *К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч.*, т. 24, стр. 556—596.

массового расширения основного капитала капиталистического производства в международном масштабе.

В течение четверти века, с 1850 по 1875 г., во всех ведущих капиталистических странах крупнейшей сферой вложения основного капитала были железные дороги. Темпы прироста железнодорожной сети прогрессирующе возрастали по десятилетиям.

В течение третьей четверти XIX в. мировая железнодорожная сеть выросла в гигантских масштабах, с 38,6 тыс. км в 1850 г. до 294 тыс. км в 1875 г.— всего на 255,4 тыс. км, или почти в 8 раз (см. табл. 2). Железнодорожное строительство потребовало огромных капиталовложений и роста продукции тяжелой индустрии. В этот период постройка 1 км железных дорог стоила в среднем около 80—100 тыс. руб. золотом и требовала до 100 тонн железа.

Гигантский подъем железнодорожного строительства в странах капитализма неизбежно вел к расширению производства, к резкому увеличению производственного аппарата многочисленных отраслей промышленности.

Ведущее место в железнодорожном строительстве в этот период принадлежало английскому капитализму. Пережив мощный железнодорожный бум 40-х годов XIX в., когда прирост железнодорожной сети составил около 10 тыс. км, в последующие десятилетия темпы строительства железных дорог в Англии значительно замедлились. Но «мастерская мира» в эти годы поставляла всему миру рельсы, паровозы и капиталы для железнодорожных инвестиций. По свидетельству К. Маркса, «английские капиталисты широко участвуют в основании железнодорожных и других компаний во Франции, Италии, Испании, Швеции, Норвегии, Дании, Германии и Бельгии...» и США². В 50-х годах XIX в. подавляющая часть крупных капиталов, истраченных на железнодорожное строительство в Европе, «была английского происхождения». По утверждению английского экономиста Ч. Гобсона, «английские финансисты, директора компаний и инженеры кишели по всей Европе. Англичане преобладали среди директоров континентальных железнодорожных обществ»³. Мировое железнодорожное строительство поглощало в эти годы до 40% общего прироста промышленной продукции Англии. В итоге тяжелая индустрия Англии, резко увеличив продукцию, создавала новые производственные мощности, значительно превосходившие производство всех остальных стран мира, вместе взятых. Выплавка чугуна за годы мирового железнодорожного бума 50-х годов XIX в. увеличилась в Англии на 1,7 млн. тонн, во всех других же странах, вместе взятых, максимум на 900 тыс. тонн. В 1860 г. Англии принадлежало более половины мирового производства чугуна, 70% мировой добычи каменного угля и почти половина мировой пе-

² К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 8, стр. 519.

³ Ч. К. Гобсон. Экспорт капитала. М., 1928, стр. 119, 125.

переработки хлопка. Сферой крупных капитальных инвестиций было машиностроение, которое выросло в огромную и важную отрасль производства Англии. Прогрессирующе возрастал экспорт английского подвижного железнодорожного состава — с 0,06 млн. фунтов стерлингов в 1851 г. до 0,23 млн. фунтов стерлингов в 1860 и до 0,48 млн. фунтов стерлингов в 1870 г. В годы мирового экономического кризиса 1873—1875 гг. экспорт английских

Т а б л и ц а 2

Развитие мировой сети железных дорог с 1860 по 1875 г. *
(в тыс. км)

Страна	1860 г.	1865 г.	1870 г.	1875 г.
Весь мир	108	145	210	294
В том числе:				
США	49,3	56,5	85,2	119,7
Англия	16,8	21,4	25,0	26,8
Франция	9,5	13,7	17,9	21,6
Германия	11,1	13,9	18,7	28,0
Австро-Венгрия	4,5	6,4	9,6	16,8
Россия	1,6	3,8	10,7	18,9

* «Мировые экономические кризисы», т. I. М., 1937, приложение.

паровозов держался стабильно на уровне 0,37—0,44 млн. фунтов стерлингов⁴.

В 60-х годах XIX в. Англия приступила к железнодорожной экспансии в своих колониях, построив 5 тыс. км железных дорог в Индии и 1 тыс. км в Австралии, что явилось мощным средством усиления колониальной эксплуатации этих стран английским капитализмом.

Наиболее мощные темпы железнодорожного строительства в указанный период были в США. За четверть века железнодорожная сеть страны выросла в 8 раз — с 14,5 тыс. км в 1850 г. до 119,7 тыс. км в 1875 г. Американские железные дороги строились в основном на английских импортных металлах и капиталах. В период железнодорожного бума 50-х годов в США было вложено в развитие железнодорожного транспорта свыше 1 млрд. долларов, что почти в три раза превысило сумму, вложенную за предшествующее двадцатилетие с начала железнодорожного строительства в стране. 4/5 этой суммы падало на долю

⁴ Л. А. Мендельсон. Теория и история экономических кризисов и циклов, т. II. М., 1959, стр. 549.

английских инвестиций. К 1873 г. доля иностранных капиталов в американских ценных бумагах достигла 1,5 млн. долларов при общем национальном доходе в 6,5 млн. долларов⁵. В обмен на американские ценные бумаги в США усиленно экспортировалась продукция тяжелой индустрии Англии — рельсы, паровозы, станки и пр. Наводняя американский рынок продукцией британской тяжелой промышленности, английский экспорт тормозил развитие ряда жизненно важных отраслей промышленности США. Перелом наступил в конце 60-х — начале 70-х годов, в период гигантского железнодорожного бума в США.

Железнодорожное строительство стимулировалось общим ускорением роста американского капитализма, быстрой колонизацией западных штатов, золотой лихорадкой и колоссальным расхищением государственных земель (отнятых у индейцев) железнодорожными компаниями. Строившие трансконтинентальные железные дороги акционерные компании «Юнион Пасифик» и «Сентрал Пасифик» и другие получали бесплатно от центрального правительства по 20 кв. миль земли на каждую милю железных дорог. Так, «Юнион Пасифик» получил более 8 млн. га, «Нозерн Пасифик» — более 19 млн. га. В целом площадь всех государственных и общественных земель, безвозмездно переданных железнодорожным компаниям правительством США и администрацией отдельных штатов, составила более 84 млн. га, или почти 1/10 всей территории страны. Получив землю, железнодорожные магнаты становились собственниками огромных лесных богатств и минеральных ресурсов, развивая на льготных условиях промышленное предпринимательство. Кроме фактического грабежа земельных богатств, железнодорожные дельцы США получали еще огромные денежные субсидии от правительства на строительство железных дорог. Так, правительственные субсидии указанным железнодорожным компаниям «Сентрал Пасифик» и «Юнион Пасифик» составили от 16 до 48 тыс. долларов на каждую милю построенной дороги в зависимости от условий местности. Общая сумма денежных субсидий, отпущенных на финансирование железнодорожного строительства во второй половине XIX в., составила более 700 млн. долларов⁶. Уильям Фостер, отмечая эту особенность железнодорожного строительства США, писал, что «фактически дороги были построены правительством, которое затем передало их частным компаниям. Американский парод заплатил за железные дороги в несколько раз больше их действительной стоимости, но они все-таки принадлежат капиталистам»⁷.

Крайне низким было качество постройки американских железных дорог. Большие уклоны, резкая кривизна железнодорожного полотна, однопутность линий, временные мосты, слабая обо-

⁵ Л. А. Мендельсон. Теория и история экономических кризисов и циклов, т. II, стр. 570—571.

⁶ Там же, стр. 44.

⁷ Уильям Фостер. Очерк политической истории Америки. М., 1953, стр. 317.

рудованность паровозных депо и станционных построек были характерны для американской железнодорожной сети. Скорость поездов не превышала 15—25 км в час.

Американские железные дороги, опоясав густой сетью страну, вовлекли в орбиту международного товарооборота огромные внутренние районы, стимулируя рост американского капитализма. В начале 70-х годов XIX в. в США ежегодно сдавалось в эксплуатацию около 10 тыс. км новых железных дорог. Мощное железнодорожное строительство способствовало резкому расширению производственного аппарата металлургии. Только в 1872 г. на строительство новых железных дорог потребовалось 572 тыс. тонн железа, а на ремонт и реконструкцию старых железных дорог — 966 тыс. тонн. Внутреннее производство металла в США в эти годы составило 1,7 млн. тонн чугуна и 70 тыс. тонн стали. Резко возросший рынок средств производства способствовал расширению основного капитала в горно-металлургической промышленности США. Железнодорожный бум 70-х годов XIX в. стал источником большого роста американской металлургии. За весь цикл было построено в США свыше 200 домен, работавших на минеральном топливе. Мощность угольных шахт удвоилась. Значительный рост тяжелой индустрии США был обусловлен быстрым развитием новых, прогрессивных производств — сталелитейной и нефтяной промышленности. За десятилетие с 1866 по 1875 г. добыча нефти в США увеличилась более чем в 3,5 раза.

В мировом капиталистическом производстве США в 70-е годы заняли первое место как по темпам, так и по абсолютным размерам увеличения мощности двигателей промышленности. В результате США в этот период вплотную приблизились к Англии по абсолютным размерам прироста продукции тяжелой индустрии и превзошли ее по масштабам роста производственного аппарата. Этот прогрессирующий процесс свидетельствовал о действии объективного закона неравномерного развития капитализма.

В основных капиталистических странах континентальной Европы, Франции и Германии в 50—70-е годы XIX в. в широких масштабах завершался процесс промышленной революции. Внедрение машинной техники в производство, происходившее до сих пор в легкой промышленности, стало интенсивно охватывать главные решающие отрасли экономики. Во Франции промышленное производство за этот период выросло почти в 2 раза, хотя оно значительно отставало от Англии. Крупную роль в развитии французской металлургии сыграл спрос на металл в результате интенсивного железнодорожного строительства. Постройка 15 тыс. км железных дорог во Франции в 1850—1870 гг. сопровождалась резким увеличением производства железа и стали с 417 тыс. тонн до 1,3 млн. тонн — почти в 3 раза.

На железнодорожном транспорте Франции в этот период развернулся процесс концентрации производства и централизации

капитала. Многочисленные французские железнодорожные компании в конце 50-х годов слились в шесть крупнейших железнодорожных обществ — Северное, Восточное, Парижско-Орлеанское, Парижско-Лионско-Средиземноморское, Южное и Западное. С этого периода они становятся постепенно монополистами в железнодорожном деле Франции, имея тесные связи с банковским капиталом страны.

Для Германии третья четверть XIX в. явилась важнейшим этапом в процессе превращения страны из экономически отсталой в передовую промышленную державу мира. Решающая фаза этого процесса имела место в начале 70-х годов после победы во франко-прусской войне. В этот период в германской промышленности развивались глубокие процессы, которые потом сыграли крупнейшую роль в создании индустриального могущества страны. Первоначально, в 50—60-х годах темпы и объем железнодорожного строительства в Германии были несравнимо меньшими, чем в США, и крупной роли в оживлении промышленности играть не могли. Стимулирующую и решающую роль в завершении промышленной революции сыграл германский государственный капитализм. После объединения Германии правительство с помощью контрибуционного «дождя» французских миллиардов способствовало развитию беспрецедентной в своей истории железнодорожной грюндерской горячки 1870—1873 гг. За пятилетие было сдано в эксплуатацию около 10 тыс. км новых железных дорог. В середине 70-х годов капиталы, инвестированные в германские железные дороги, достигли гигантской цифры 7,5 млрд. марок против 4,1 млрд. марок в конце 1869 г. Таким образом, в германские железные дороги в период грюндерской горячки было вложено около 3,5 млн. марок. Поощрение железнодорожного строительства сопровождалось финансовой и таможенной поддержкой ведущих отраслей тяжелой индустрии и кредитной системы страны. Защищенная запретительным протекционизмом германская металлургия, впитав в себя новейшие мировые достижения науки и техники, вскоре выступила конкурентом английской промышленности на мировом рынке. Растущая индустриально-техническая мощь Германии стала широко использоваться германским милитаризмом для реакционных и агрессивных целей.

Развитие сталелитейной промышленности Германии, обслуживающей в первую очередь потребности мирового железнодорожного транспорта, стало базой для массового производства вооружения. На миллионных прибылях от железнодорожных заказов крепла финансовая мощь будущего крупновского военного концерна. Родоначальник династии пушечных королей Альфред Крупп в 1887 г. писал одному из директоров своей фирмы: «Только благодаря производству бандажей железнодорожных колес, находившемуся под защитой нескольких патентов, наши предприятия стали приносить столько прибыли, что можно было построить оружейный завод». Недаром первой торговой эмбле-

мой крупновского концерна в 1875 г. стали три сцепленных кольца, символизирующие бандажные железнодорожных колес. В начале XX в. она была заменена зловещим изображением зияющих жерл трех пушек⁸.

Бурное развитие железнодорожного строительства в третьей четверти XIX в. способствовало тому, что железные дороги стали главным видом транспорта в основных капиталистических странах, вызвали глубокие сдвиги в размещении производительных сил, стимулируя развитие национальных рынков и мирового капиталистического хозяйства.

Размах железнодорожного строительства в ходе транспортной революции был важным рычагом развития промышленного капитализма в странах Европы и Америки. Этот процесс сопровождался глубочайшими социально-экономическими переменами, крутым переломом в развитии капиталистического общества.

В этот исторический период царская Россия, интенсивно втягиваемая в орбиту мирового капитализма, также направила свои усилия на создание разветвленной железнодорожной сети. Транспортная революция, развернувшаяся в широких масштабах в 70-х годах XIX в., став мощным фактором интенсивного развития территориального межрайонного разделения труда в стране, непосредственно способствовала завершению формирования внутреннего капиталистического рынка.

Казенное железнодорожное строительство в России в 60-х годах XIX в.

После отмены крепостного права в 1861 г. Россия встала на путь капиталистического развития. Переход от крепостничества к «свободному труду», к капитализму носил в стране замедленный и тяжелый характер. Аграрная реформа не уничтожила всех важнейших помех общественному развитию, сохранив господство реакционного помещичьего класса в ведущей сфере хозяйства под эгидой царского самодержавия. В первое пореформенное десятилетие приспособление к новым капиталистическим условиям хозяйства происходило в наиболее замедленной форме, а в ряде отраслей промышленности наблюдалось длительное сокращение численности рабочих и продукции производства. Это явление было особенно характерно для тех отраслей, на предприятиях которых прежде широко использовался принудительный труд крепостных рабочих, в первую очередь — на горнозаводских и суконных мануфактурах.

В начале 60-х годов падение производства распространилось почти на все ведущие отрасли тяжелой и легкой промышленности. Снизилось производство продукции металлообрабатывающих

⁸ Уильям Манчестер. Оружие Круппа. История династии пушечных королей. М., 1971, стр. 63, 64, 122.

и текстильных предприятий. На особенно низком уровне находились горно-металлургическая и топливная промышленности — главные показатели общего уровня развития экономики страны. Выплавка чугуна достигла критического уровня — в среднем 18 млн. пудов, составляя всего 4% мировой выплавки (против 32% общей мировой выплавки в конце XVIII в.). Добыча каменного угля находилась в зародышевом состоянии, давая в среднем 20 млн. пудов, т. е. менее 1% от общей мировой добычи каменного угля. Русская обрабатывающая промышленность находилась в начале пореформенного периода на мануфактурной стадии развития. В 1866 г. фабрично-заводская статистика насчитывала в России 644 крупных предприятия фабричного типа (с численностью рабочих не менее 100 человек) по 71 производству, с общей суммой капитала в 201 млн. руб. и 232 тыс. рабочих. Из этого числа менее половины (около 48%) предприятий (307 фабрик) имели паровые двигатели⁹. В остальных господствовал всецело ручной труд.

Под влиянием мирового капиталистического рынка экономика пореформенной России все сильнее втягивалась в мировое капиталистическое хозяйство. Во второй половине 60-х годов мировой циклический подъем облегчил России размещение на внешних рынках быстро возрастающей товарной продукции ее сельского хозяйства. За десятилетие, с 60-х по 70-е годы XIX в., экспорт России увеличился в 2 раза — со 181 до 360 млн. руб. Рост экспортной торговли был важным рычагом роста внутреннего рынка страны.

В начале 60-х годов XIX в. в правительственных и военных кругах, в среде торгово-промышленной буржуазии и помещиков, в общественной печати одним из самых острых и злободневных вопросов стал вопрос о срочных мерах к скорейшему созданию сети железных дорог в стране. Крупная земельная аристократия, стоявшая во главе Императорского общества сельского хозяйства Южной России, во «всеподданнейшей» записке, поданной Александру II в апреле 1862 г., с тревогой указывала на угрожающую тенденцию падения доли участия России в хлебном экспорте в Англию по сравнению с гигантским ростом экспорта хлеба из США и Австро-Венгрии. Экспорт русской пшеницы, писали они, на английском рынке упал с 22% в 1859 г. до 15% в 1861 г. В то же время за эти три года экспорт пшеницы из США вырос с 1 до 36%. Обеспокоенные падением своих доходов, русские земельные магнаты указывали царю, что «Россия выпускает из своих южных портов около 3 млн. четвертей пшеницы, тогда как Венгрия, устроив до 2 тыс. верст железных дорог, отправляет до 4 млн. четвертей, а по окончании строящихся еще дорог может, как полагают, отправлять до 10 млн. четвертей... Чем далее мы будем откладывать дело устройства

⁹ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 510.

железных дорог, тем более будем терять надежду в будущем участвовать нашими земледельческими произведениями в европейской торговле»¹⁰.

Председатель Комитета железных дорог граф С. А. Строганов в своей объяснительной записке царю от 2 октября 1861 г., указывая на неотложную необходимость принятия правительственных мер для развития железных дорог, тревожно писал, что «в настоящее время большей частью государств Европы достигнуты уже такие результаты [в развитии железных дорог], при которых Россия быстро отстает от других держав в торговом и промышленном движении. Далее нам медлить невозможно, иначе мы лишимся многих рынков Европы для наших произведений и можем утратить свое политическое значение»¹¹.

Чтобы сдвинуть железнодорожное дело России с мертвой точки, новый главноуправляющий путями сообщения и публичных зданий энергичный генерал-лейтенант П. П. Мельников организовал в путейском ведомстве разработку проекта строительства «сети главных линий железных дорог Европейской России» общим протяжением в 4,5 тыс. верст.

В основу этого плана, составленного опытными русскими инженерами Главного управления путей сообщения, легли первоочередные требования экономического развития страны. «Сеть главных линий» должна была связать кратчайшим путем земледельческие внутренние губернии с промышленными центрами страны и с вывозными портами на Балтийском и Черном море. В объяснительной записке к проекту говорилось, что «сеть главных линий железных дорог в Европейской России должна удовлетворять следующим главным условиям: 1) открыть произведениям земледелия и скотоводства юго-восточной, южной и юго-западной частей России кратчайшие пути для сбыта к главным портам Балтийского, Черного и Азовского морей, именно: к Петербургу, Риге и Либаве на Балтийском море; к Одессе, Севастополю или Феодосии на Черном море и к Таганрогу на Азовском море или Ростову близ устья реки Дона; 2) учредить кратчайшие сообщения плодородного Юго-Востока, Юга и Юго-Запада с северо-западными губерниями, часто нуждающимися в средствах продовольствия; 3) связать со столицами и между собой главные центры населения страны; 4) обеспечить всю систему железных дорог топливом, преимущественно каменным углем из Донецкого бассейна, и тем же путем ввести это топливо в доступной цене для употребления в безлесной части России». Одновременно проектируемая железнодорожная сеть должна была отвечать военно-стратегическим задачам — «возможности быстрого передвижения и сосредоточения войск на границах империи, особенно на юго-западной границе»¹².

¹⁰ ЦГИА СССР, ф. 207, оп. 3, д. 162, лл. 90—92, 138.

¹¹ Там же, л. 17.

¹² Там же, лл. 138—143; ф. 1272, оп. 1, д. 19, л. 3.

В состав «сети главных линий» входили пять магистральных железных дорог, в том числе: Южная линия (Москва — Тула — Орел — Курск — Харьков — Екатеринослав — Севастополь) длиной 1439 верст; Юго-Западная (Одесса — Балта — Киев — Чернигов — Брянск) длиной 1067 верст; Восточная (Орел — Тамбов — Саратов) длиной 680 верст; Западная (Орел — Смоленск — Витебск — Динабург и Либава на Балтийском море) длиной в 945 верст; Юго-Восточная (каменноугольная) линия от Екатеринослава до Грушевских каменноугольных месторождений в Донбассе длиной 380 верст.

При обсуждении этого проекта в Комитете министров в январе 1863 г. П. П. Мельников выдвинул предложение о необходимости строительства сети главных линий железных дорог непосредственно государством. Однако это предложение было отклонено большинством ввиду тяжелого финансового положения казначейства. Тогда вновь была предпринята попытка привлечь иностранный предпринимательский капитал в русское железнодорожное дело. Строительство ведущей линии главной сети — Московско-Севастопольской — было предоставлено царским правительством на крайне льготных условиях английским банкирам совместно с крупной придворной знатью во главе с министром императорского двора А. В. Адлербергом, графами Г. А. Строгановым и Э. Т. Барановым. Однако в условиях мирового финансового кризиса сиятельные концессионеры, не собрав необходимый акционерный капитал, к постройке дорог так и не приступили.

В ноябре 1862 г. по инициативе П. П. Мельникова в правительственные инстанции поступил проект строительства Одесской железной дороги, выдвинутый членом Комитета железных дорог, камергером императорского двора бароном К. К. Унгерн-Штернбергом. Проект предусматривал строительство железной дороги государством путем комбинированной системы участия целого ряда ведомств царского правительства, при организующем начале оптового капиталистического подрячика. По этой комбинированной системе строительства технические вопросы сооружения линии (изыскания, сметы, кадры инженеров) должны были осуществляться Главным управлением путей сообщения и публичных зданий, финансирование строительства — путем выдачи авансов оптовому подрячику — должно было проводиться Министерством финансов, строительные лесные материалы выдаваться из казенных лесов близ Кременчуга Полтавской губернии Министерством государственных имуществ, рабочую силу должно было поставлять Военное министерство из солдат строительных батальонов и Министерства внутренних дел и государственных имуществ — из числа крестьян-недоимщиков.

С помощью этой «системы участия» барон К. К. Унгерн-Штернберг обещал построить на юге России Одесскую железную дорогу по методу дешевых американских линий. Проект преду-

смаатривал «устранение всякой роскоши в постройке зданий и полотна», «допущение большого уклона полотна», уменьшение радиусов кривизны дороги, возведение дешевых временных мостов и виадуков, легкие рельсы и пр. Скорость поездов на этой однопутной линии не должна была превышать 25 верст в час. Строительная стоимость этой «упрощенной» железной дороги составляла внушительную цифру 62,5 тыс. руб. серебром на каждую версту, или более 16 млн. руб.

В пользу оптового подрядчика должны были поступить все «сбережения» от строительства дороги. Впоследствии, по подсчетам Министерства путей сообщения, было установлено, что действительная строительная стоимость дороги составила около 10,8 млн. руб., или по 42 тыс. руб. с версты пути. Сиятельный подрядчик нажил около 5 млн. руб. барыша от строительства Одесской дороги.

По указу царя руководство по строительству Одесской железной дороги осуществлял новороссийский и бессарабский генерал-губернатор, которому был подчинен оптовый подрядчик барон К. К. Унгерн-Штернберг. По соглашению с военным ведомством на строительные земельные работы ежегодно направлялось по 5 тыс. солдат. Подрядчик по контракту обещал выплачивать каждому выполнившему «урок» солдату-строителю ежедневно по «4 коп. и 2 чарки полугарного вина». При этом подрядчик-крепостник указывал в своем проекте, что «из собственного опыта утверждаю, что это достаточно для поощрения к работе,— большее вознаграждение было бы бесполезно для самой работы и могло бы иметь вредное влияние вообще на войска»¹³. Для строительства Одесской железной дороги царское правительство выпустило в 1864 г. 1-й внутренний железнодорожный заем.

Строительство Одесской железной дороги на участке Одесса — Балта длиной в 257 верст велось в течение двух лет, с марта 1863 по сентябрь 1865 г. Одновременно со строительством этой главной линии развернулась постройка побочной дороги Одесса — Бендеры к реке Днестру, длиной в 100 верст. Постройка этой дороги была разрешена царским правительством по ходатайству новороссийского и бессарабского генерал-губернатора графа П. Е. Коцебу и осуществлялась путем сдачи также оптовому подрядчику К. К. Унгерн-Штернбергу по выше указанной системе организации строительства¹⁴.

После постройки Одесско-Балтской линии Унгерн-Штернбергу в том же году был сдан снова по оптовому подряду второй участок строительства Одесской дороги — линия Балта — Елизаветград (244 версты). Царское правительство, имея много конкурентных предложений, снизило оптовую контрактную цену за выстроенную версту «упрощенной» дороги до 45 тыс. руб. сереб-

¹³ ЦГИА СССР, ф. 207, оп. 3, д. 165, л. 10—11.

¹⁴ Там же, лл. 30—31, 41—44.

ром. Подрядчик вновь использовал рабочую силу солдат из военизированных строительных батальонов (9 тыс. человек). По данным самого подрядчика, строительная стоимость дороги была завышена на 21%, составив 9,6 млн. руб. (или по 40,7 тыс. руб. на версту пути). Учредительный барыш подрядчика снизился до 2,5 млн. руб.¹⁵

Планируемая по проекту сети главных линий Одесская железная дорога должна была связать Одессу с Киевом и Брянском. Однако в декабре 1864 г. в Комитете министров было решено направить строительство этой дороги по линии Одесса — Кременчуг — Харьков¹⁶. Строительство третьего участка Одесской железной дороги (Елизаветград — Кременчуг) было завершено подрядчиком в августе 1870 г., после чего казенная Одесская железная дорога была продана акционерной железнодорожной компании.

Несостоятельность английского акционерного общества Московско-Севастопольской железной дороги заставила царское правительство в 1864 г. принять решение о строительстве Южной железной дороги за счет казны. Постройка предполагалась небольшими участками. В мае 1864 г. был издан указ о начале сооружения головного участка Южной линии от Москвы до Орла, затем строительство дороги было продолжено до Курска. Дорога, переименованная в Московско-Курскую железную дорогу, длиной в 512 верст была открыта в сентябре 1868 г.

Приступая к строительству Московско-Курской железной дороги, министр путей сообщения П. П. Мельников пытался доказать царю возможность «дешевой» казенной постройки железных дорог в России. Министр внутренних дел П. А. Валуев по этому поводу писал в своем дневнике: «Государь поддался под любимую мечту ген. Мельникова насчет постройки железных дорог правительственными средствами и решительно не соображает финансовой части дела»¹⁷.

В дореволюционных ведомственных изданиях по истории железных дорог упорно поддерживалась версия об удаче П. П. Мельникова в постройке «дешевой» казенной Московско-Курской железной дороги. Однако изучение архивов строительства и последующей эксплуатации этой дороги показывает в действительности обратную, неприглядную картину.

С самого начала строительство было распределено на пять основных отделений и 20 дистанций, во главе которых были поставлены ответственные военные инженеры путей сообщения. Начальником строительства Южной железной дороги был назначен

¹⁵ П. Н. Андреев. Юго-Западные железные дороги. Киев, 1909, стр. 3; ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 7, лл. 252—253.

¹⁶ «Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров», т. I. СПб., 1902, стр. 140—146.

¹⁷ «Дневник П. А. Валуева, министра внутренних дел. 1865—1876», т. II. М., 1961, стр. 104.

бывший строитель Волго-Донской дороги генерал В. С. Семичев. Поверстная стоимость дороги, включая рельсы и подвижной состав, была установлена в 62 тыс. руб. В случае «экономного» строительства министру путей сообщения было предоставлено право выдачи в качестве премии инженерам-строителям 10% от всей суммы сбережений.

В погоне за «сбережениями» чиновники министерства ввели единую систему строительной кассы, сократили штатное расписание. В результате была резко ослаблена техническая ревизия строительства.

Постройка полотна дороги, искусственных сооружений, водоснабжения была предоставлена с торгов подрядчикам П. И. Губонину, Т. Л. Садовскому, И. А. Бусурину, А. И. Гладину, Н. И. Журавлеву, Н. М. Яфимовичу и др. по так называемым «подпискам» (т. е. подрядным договорам), утверждаемым в Департаменте железных дорог. Длительные бюрократические обсуждения при утверждении цен подрядов, целый ряд регламентирующих требований к подрядчикам влияли на замедление темпов строительства и слабую заинтересованность их в казенном железнодорожном строительстве.

Для ускорения темпов постройки дороги на строительство попеременно было направлено от 20 до 35 тыс. рабочих-строителей¹⁸. Часть земляных работ была передана Военному министерству по повышенным расценкам (оно направило несколько воинских штрафных батальонов), а также тюремному ведомству Министерства внутренних дел¹⁹. Используя даровую силу штрафных солдат и арестантов на строительстве дороги, царское правительство считало особенно важным, с точки зрения «гарантирования» подрядчиков от непомерного возвышения цен на рабочих», обеспечение их рабочей силой «на все время производства работ»²⁰.

Московско-Курская железная дорога в 512 верст строилась долго, в течение четырех лет. (В этот период темпы постройки частных железных дорог сократились вдвое.) Качество выстроенной казенной линии было крайне неудовлетворительным. Однако это меньше всего волновало чиновников Министерства путей сообщения. Во «всепоподданнейшем» докладе царю за 1868 г. П. П. Мельников сообщал, что намеченная им идея постройки «дешевых» линий оправдалась. Из отпущенных государственным казначейством экстраординарных ресурсов на постройку Московско-Курской железной дороги в 32 млн. руб. удалось «сэкономить» около 8 млн. руб. Часть сбережений от строи-

¹⁸ К. А. Ермаков. Строительство Московско-Курской железной дороги (к 100-летию сооружения).— «Сборник трудов Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта им. акад. В. И. Образцова», вып. 273. Л., 1968, стр. 237—239.

¹⁹ ЦГАМ, ф. 413, оп. 4, д. 55, л. 49.

²⁰ Там же, д. 32, л. 42.

тельства по «высочайшему» повелению была распределена в качестве премии между Мельниковым и Семичевым, 10% от общей суммы переданы в награду ведущим инженерам-строителям²¹.

После открытия в сентябре 1868 г. Московско-Курской железной дороги начались массовые аварии и крушения поездов. Временно управляющий Министерством путей сообщения в 1869—1870 гг. барон А. И. Дельвиг вынужден был писать, что «зимой 1869—1870 гг. не проходило ни одного дня без схода с рельсов одного или нескольких поездов». На дороге начались систематические обвалы насыпи, так как на значительных участках в качестве балласта вместо песка использовалась глина, весной в выемках насыпи появились угрожающие пучины, быстро разрушались шпалы и рельсы, не прослужив и двух лет²².

При эксплуатации дороги выяснилась еще одна деталь порочности проекта постройки этой линии. Московско-Курская железная дорога, пролегая через одну из самых густонаселенных местностей, имела всего 19 станций, которые в свою очередь были удалены от населенных пунктов на расстояние 5—10 км, что лишало окрестное население всех выгод нового вида транспорта. Уже через год в 1869—1870 гг. потребовалось несколько миллионов рублей из казны для увеличения числа станций, подвижного состава, замены негодного балласта, рельсов и пр.

После открытия линии в судебных инстанциях еще лежало несколько сотен дел о неудовлетворении исков по отчуждению земель под строительство Московско-Курской железной дороги. Особенно упорно и долго судилась Удельная контора Дворцового ведомства за царыцынские участки, потребовав за них суммы, на 400% превышающие действительную стоимость отчужденной земли²³. Судебное дело тянулось в течение 15 лет, до 1883 г. В результате Министерству путей сообщения пришлось уступить и выплатить с процентами требуемые суммы.

Уже после продажи Московско-Курской железной дороги частному обществу в 1871 г. казна в течение 70-х годов выдала по судебным делам бывшим подрядчикам, помещикам за отчужденные земли около 300 тыс. руб.²⁴

По подсчетам Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России, поверстная стоимость Московско-Курской железной дороги к 1881 г. составляла 111,5 тыс. руб. Долг казне достиг внушительной суммы в 822,5 тыс. руб.²⁵

А. И. Дельвиг впоследствии справедливо писал, что «Московско-Курская дорога строилась долее и хуже дорог, построенных

²¹ В. М. Верховский. Исторический очерк развития железных дорог в России..., вып. 1. СПб., 1898, стр. 114.

²² [А. И. Дельвиг]. «Полвека русской жизни. Воспоминания А. И. Дельвига. 1820—1870», т. II. М.—Л., 1930, стр. 476.

²³ ЦГАМ, ф. 413, оп. 15, д. 12, лл. 142—149.

²⁴ Там же, д. 35, л. 168.

²⁵ «Финансовое положение русских обществ железных дорог к 1 января 1880 г.», ч. I. СПб., 1882, стр. 32.

частными обществами, и стоила гораздо дороже. Мельникову и Семичеву можно поставить в заслугу то, что они ее постройкой ясно доказали невыгодность казенной постройки железных дорог. Простонародье прозвало Московско-Курскую дорогу «костоломой»»²⁶.

Разразившийся в 1865—1866 гг. финансово-валютный кризис в западноевропейских странах тяжело отразился на финансово-экономическом положении полуфеодальной царской России. Фонды государственной казны были совершенно исчерпаны. Министр финансов М. Х. Рейтерн в феврале 1867 г. тревожно писал в своем докладе царю, что «для окончания начатых постройкой казенных дорог требуется сверх назначенной по росписи на 1867 г. 30 млн. руб. еще до 90 млн. руб., реализацию коих можно рассрочить на 3 года. Нельзя признать здоровой финансовой политикой увеличение государственных имуществ, коими являются казенные железные дороги, за счет постоянно возрастающего государственного долга; да и самая возможность займов имеет свои пределы»²⁷.

Всего за шесть лет казенного железнодорожного строительства (с 1863 по 1869 г.) казной было выстроено всего 1147 верст.

Казенное железнодорожное строительство оказалось малорезультативным и нерентабельным. В этом сказались не только слабая техническая оснащенность казенных линий, но и финансовая несостоятельность казны и замедленные темпы самого строительства.

Казенное железнодорожное строительство в таких условиях и темпах не могло разрешить неотложную задачу той эпохи — форсированного развития железнодорожной сети в короткий срок для капиталистического развития страны.

Концессионная спекулятивная «горячка» на железных дорогах России и железнодорожная политика царизма в конце 60-х — 70-х годов XIX в.

В 1865 г. в царской России было 3,5 тыс. верст железных дорог. В это время в Англии насчитывалось 22 тыс. км, во Франции и Германии — по 14 тыс. км, а в США — 56 тыс. км железных дорог (см. табл. 2).

Железнодорожный вопрос продолжал оставаться для России одним из самых больных и злободневных. В правительственных кругах было ясно, что и казенное строительство, и косвенная финансовая поддержка частного железнодорожного строительства в условиях отсталой России являются крайне недостаточными

²⁶ [А. И. Дельвиг]. Указ. соч., т. II, стр. 476.

²⁷ А. Н. Куломзин. М. Х. Рейтерн. Биографический очерк. СПб., 1910, стр. 23.

для разрешения проблемы форсированного строительства железных дорог в стране.

Слабый прилив капитала в железнодорожное дело имел свои объективные причины. Одной из основных причин было то, что развивающийся российский капитализм унаследовал от дореформенного феодального периода недостаточность первоначального накопления капитала. Это положение поставило перед пореформенной Россией задачу завершения этого процесса, который совпал по времени с капиталистическим накоплением. К. Маркс указывал в «Капитале», что одним из главных рычагов первоначального накопления стал для слаборазвитых стран государственный долг и тяжелый налоговый гнет и разорение крестьянства. Он подчеркивал, что «первоначальный капитал притекает здесь к промышленникам в значительной мере прямо из государственной казны»²⁸.

Во второй половине 60-х годов царское правительство, используя благоприятную экономическую конъюнктуру мирового денежного рынка, вновь делает ставку на усиленный приток иностранного капитала в железнодорожное дело с целью форсирования капиталистической индустриализации страны и активизации внешней экспансии. Главными источниками финансирования частного железнодорожного строительства должны были стать иностранные ссудные облигационные капиталы. С целью привлечения массового импорта иностранных ссудных капиталов в железнодорожное дело царским правительством была постепенно разработана целая система гарантийного страхования основных железнодорожных капиталов. На акции и облигации железнодорожных обществ в период строительства и в случае бездоходной эксплуатации дороги должны были ежегодно выплачиваться высокие гарантированные доходы за счет внутренних средств государственного казначейства, выкачиваемых царизмом путем жестокого налогового ограбления трудящихся России.

Правительственная программа стимулирования притока иностранного капитала в частное железнодорожное строительство была четко сформулирована в одном из выступлений управляющего Государственным банком Е. И. Ламанским, тесно связанным с капиталистическими кругами России. Он подчеркивал, что «частная деятельность, привлечение иностранных капиталов и пособие от правительства — единственно возможное решение задачи устройства у нас железных дорог»²⁹.

Для обсуждения железнодорожного вопроса весной 1865 г. была образована Особая комиссия по выработке плана и принципов дальнейшей железнодорожной политики русского правительства. В ее состав входила правящая бюрократия во главе

²⁸ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 23, стр. 767.

²⁹ А. И. Дельвиц. Есть ли у нас свободные капиталы для постройки железных дорог? СПб., 1866, стр. 17.

с председателем Департамента государственной экономики Государственного совета К. В. Чевкиным.

В своей работе Комиссия исходила из руководящего положения, что замедленное железнодорожное строительство составляет политическую опасность для России. «Постройка железных дорог составляет насущную потребность России», — подчеркивалось в решениях Комиссии. «Удовлетворение этой потребности не терпит никаких отлагательств. Чем более мы будем медлить в этом деле, тем более мы будем отставать от Западной Европы, где рельсовые пути получили и продолжают получать обширное развитие, и тем не менее мы можем надеяться не только развить, но даже удержать от упадка наши земледелие и торговлю. Отсутствие или даже недостаточное распространение железных дорог представляет и политическую важную опасность, ослабляя твердость единства и целостности государства»³⁰.

Военный министр Н. А. Милютин особенно подчеркнул стратегическое значение железных дорог на опыте польского восстания 1863 г. «Не будь тогда отстроена С.-Петербург-Варшавская железная дорога, — говорил он, — восстание не было бы так легко подавлено и повстанцы могли бы разыграть роль воюющей страны, а враждебные нам западноевропейские государства — поддерживать их силою оружия, в надежде на нашу недостаточную мобилизационную готовность». Комиссией был вновь поставлен вопрос о создании развернутой сети железных дорог первой очереди, длиной в 3,5 тыс. верст, которые должны были соединить Центральную Россию с южными, западными и приволжскими губерниями в ближайшие шесть лет. Для скорейшего осуществления этой задачи Комиссия считала необходимым активное привлечение иностранных частных капиталов, так как сооружение казенных железных дорог потребовало бы заключения обременительных для бюджета многомиллионных государственных займов, которые в условиях тяжелого финансового положения России были абсолютно невозможны. Облигационные займы частных железных дорог с правительственной гарантией, реализуемые за границей, в свою очередь давали возможность быстро привлечь иностранное золото в страну и оградить денежную систему от полного краха. Формально обособленные от государственных внешних займов железнодорожные облигационные займы частных железных дорог создавали новый канал притока иностранного капитала.

Главным преимуществом частной системы в железнодорожном деле Комиссия считала быстроту сооружения железных дорог. Поэтому «правительство не должно останавливаться даже перед значительными пожертвованиями для ускорения постройки тех железных дорог, которые составляют жизненную государственную потребность; нужно торопиться, пока еще не упущено время», — констатировалось в решениях Комиссии. Поэтому для

³⁰ «Наша железнодорожная политика...», т. I, стр. 173.

поощрения частного капитала в железнодорожном деле «необходимо обратить исключительно имеющиеся в распоряжении правительства денежные средства и кредит»³¹.

Сообразно с решением Комитета министров, получившим одобрение Александра II, в 1865—1866 гг. в правительственных кругах стала разрабатываться целая система финансовых и административных мер, которые легли в основу железнодорожной политики царизма второй половины 60—70-х годов XIX в.

В 1867 г. целью создать постоянный источник финансирования частного железнодорожного строительства царское правительство учредило специальный кредитный «железнодорожный фонд», формально обособленный от государственного бюджета.

Инициатор организации этого фонда министр финансов М. X. Рейтерн пытался добиться постоянного финансирования железнодорожного строительства вне зависимости от общего финансового положения страны. По плану пополнение средств фонда должно было происходить из двух источников: *постоянного*, образуемого от взносов железнодорожных обществ в счет возврата ссуд и субсидий, выдаваемых из средств фонда, и *временного*, образуемого из сумм госказначейства, вырученных от продажи Аляски США за 11,5 млн. кред. руб. (7,2 млн. долларов), казенных железных дорог (Николаевской, Одесской и Московско-Курской), внутренних кредитных займов 1865—1866 гг. и главным образом за счет систематического выпуска консолидированных (объединенных) займов, выпускаемых на Лондонском и Парижском денежном рынках. С 1870 по 1880 г. здесь было реализовано шесть выпусков займов преимущественно банкирским домом Ротшильдов по ростовщически низким курсам (см. табл. 3). От этих займов поступило в железнодорожный фонд около 600 млн. руб.³²

Из средств «железнодорожного фонда» царская казна покупала облигации, акции частных железных дорог, выдавала всевозможные ссуды, субсидии и «воспомощствования» учредителям и правлениям железнодорожных обществ, а также выплачивала за казенные заказы и выдавала премии за рельсы и подвижной состав металлургическим предприятиям и заводам транспортного машиностроения.

Ссуды из «железнодорожного фонда» имели двоякий характер: краткосрочные авансы на производство строительных работ, на приобретение рельсов за границей, на платежи по казенным заказам подвижного состава — до выпуска железнодорожными обществами облигационных займов; долгосрочные — на улучшение и развитие частных железных дорог. Погашение этого долга зависело от доходности железной дороги.

³¹ «Наша железнодорожная политика...», т. I, стр. 177; ЦГИА СССР, ф. 1272, оп. 1, д. 19, лл. 67—71.

³² «Финансовое положение русских обществ железных дорог к 1 января 1880 г.», ч. II. СПб., 1882, стр. 26.

Таблица 3

Внешние железнодорожные консолидированные займы России
в 70—80-е годы XIX в. *

Название займов	Сумма займа, в млн. руб. серебром (в млн. фунтов стерлингов)	Процентная ставка	Выпускной курс, в % к номиналу	Сумма займа, в кредитных руб.	Банки и фирмы, участвующие в выпуске займа
I — 1870 г.	76,8(12)	5	76	73,98	«Н. М. Ротшильд и сыновья в Лондоне», «Бр. Ротшильд в Париже» (по 50%)
II — 1871 г.	76,8(12)	5	79	71,42	То же
III — 1872 г.	96(15)	5	87	96,95	»
IV — 1873 г.	96(15)	5	91	99,11	«Н. М. Ротшильд и сыновья в Лондоне», «Бр. Ротшильд в Париже» (по 40%), Гос. банк России (20%)
V — 1875 г.	96(15)	4,5	90	97,5	То же
VI — 1880 г.	150(23,5)	5	75	168,94	«Липман и Розенталь и К° в Амстердаме», «Дисконто-гезельшафт», «Блейхредер, Мендельсон и Варшауэр в Берлине», «А. Беренс и сын в Гамбурге», «М. А. Ротшильд и бр. Зульцбах во Франкфурте-на-Майне», «Национальная контора в Париже»

* П. П. Мигулин. Русский государственный кредит, т. I. Харьков, 1899, стр. 391—394, 407, 469.

С 1879 г. краткосрочные ссуды стали именоваться неокладными ввиду того, что они не возмещались, а полностью зачислялись в дополнительный облигационный капитал железнодорожных обществ. Долгосрочные ссуды стали называться окладными, так как их возмещение должно было производиться ежегодными взносами общества за счет доходов по эксплуатации дороги. Как указывалось выше, цель этих окладных взносов заключалась в обеспечении правильности оборота фонда постоянным притоком денежных средств. В действительности идея М. Х. Рейтерна о постоянных источниках фонда оказалась фикцией. Большинство железнодорожных обществ, имевших крайне неудовлетворительное финансовое состояние, ничего не платили в железнодорожный фонд в счет долга казне, сумма которого непрерывно росла.

К. Маркс в работе «Заметки о реформе 1861 г. и пореформенном развитии России», характеризуя специфику «помощи»

железнодорожным предпринимателям, вскрыл сущность этого финансового мероприятия царизма. Указывая, что железнодорожный фонд фактически входил в состав государственного бюджета России, он подчеркивал, что при этом «государственные железные дороги превратились в собственность частных обществ», став «новым источником невыносимой государственной задолженности и ограбления народных масс»³³.

Массовому привлечению иностранного капитала в железнодорожное дело России способствовала благоприятная конъюнктура заграничного денежного рынка в период промышленного подъема 1868—1872 гг., с его повсеместным широким акционерным учредительством разного рода компаний, банков, кредитной экспансии, грюндерства и биржевой спекуляции.

Этот период вошел в историю русского капитализма под названием «концессионной горячки», связанной с широкой полосой банковского и железнодорожного спекулятивного грюндерства.

В железнодорожном деле значительное развитие получает «концессионная система» — частнохозяйственная железнодорожная система с широким государственным финансированием в форме прямой и косвенной помощи.

По условиям царского законодательства железнодорожный предприниматель, заключивший с правительством договор (концессию) на строительство и эксплуатацию частной железной дороги, учреждал железнодорожное акционерное общество, которое становилось собственником частной дороги в течение всего концессионного срока, после чего дорога переходила в собственность казны. Многомиллионный строительный капитал состоял на $\frac{1}{4}$ часть из акций и $\frac{3}{4}$ из облигаций. Царское правительство предоставляло по акциям и облигациям страховую гарантию дохода в 4,5—5%. Но ввиду того что реализация облигационного капитала шла по низкому курсу, а гарантия давалась на номинальную сумму, то доход возрастал до 7—8%.

Железнодорожным концессионерам была предоставлена широкая свобода и бесконтрольность во всех сферах действия при строительстве и эксплуатации железных дорог.

В этих условиях железнодорожное строительство в России приобрело характер спекулятивного грюндерства на базе массового расхищения государственных средств.

Начало концессионного периода связано с историей учредительства в 1865 г. Общества Рязанско-Козловской железной дороги бывшим чиновником Комитета железных дорог П. Г. фон Дервизом. Им впервые был применен «метод» строительства частной железной дороги только за счет гарантированного облигационного капитала. Еще раньше, в 1863 г., будучи председателем правления Общества Московско-Рязанской железной дороги,

³³ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 19, стр. 437; т. 34, стр. 291.

он добился от царского правительства целого ряда финансовых льгот по концессии, пользуясь широкой поддержкой председателя Комитета финансов великого князя Константина Николаевича и министра финансов М. Х. Рейтерна.

По условиям концессии Обществу Московско-Рязанской железной дороги впервые был разрешен выпуск за границей 5 млн. облигационного займа с пятипроцентной правительственной гарантией. Облигации были реализованы на Берлинском денежном рынке³⁴.

Цена акций общества, выпущенных еще бывшим Обществом Московско-Саратовской железной дороги, была понижена до 52 руб. за 100, что дало возможность широко развернуть спекулятивную биржевую игру. Предельная поперстная стоимость была утверждена в 62 тыс. руб. Строительство дороги (от Коломны до Рязани — 80 верст) было сдано оптовому подрядчику и инженеру путей сообщения К. Ф. фон Мекку за 4,7 млн. руб.³⁵ Действительная строительная стоимость этого участка дороги не превышала 40 тыс. руб. за версту. Полуторамиллионный барыш был поделен между учредителем фон Дервизом и подрядчиком фон Мекком.

Московско-Рязанская железная дорога была открыта для эксплуатации в августе 1864 г. Связывая Центральный промышленный район с юго-восточными хлебородными губерниями, с водными магистралями — Окой и Волгой, эта линия вскоре стала одной из самых доходных частных железных дорог.

Еще больший учредительский барыш П. Г. Дервиз сорвал с концессии Рязанско-Козловской железной дороги, являющейся продолжением линии Московско-Рязанской железной дороги. Основной капитал этой дороги (длиной в 198 верст) был утвержден на сумму 14,9 млн. руб. серебром, составляя 10 млн. руб. в облигациях и 4,9 млн. руб. в акциях. Поперстная стоимость дороги была крайне завышена — 76 тыс. руб., хотя линия была расположена в благоприятных для строительства равнинных условиях, требуя минимума искусственных сооружений. При обсуждении условий этой концессии в Комитете министров М. Х. Рейтерн объяснял, что эти особо льготные условия необходимы для реализации строительного капитала, учитывая угнетенное финансовое положение на европейских денежных рынках³⁶.

Однако «опасения» М. Х. Рейтерна не оправдались. Облигационный капитал был реализован прусскими банкирами на Берлинской бирже по высокому курсу в прусской валюте — талерах.

Постройка дороги обошлась оптовому подрядчику К. Ф. Мекку в 6 млн. руб. (по 30 тыс. мет. руб. на версту пути).

³⁴ «Наша железнодорожная политика...», т. I, стр. 119.

³⁵ «Краткий очерк развития сети общества Московско-Казанской ж. д.», М., 1913, стр. 3—5.

³⁶ «Наша железнодорожная политика...», т. I, стр. 161.

В кармане фон Дервиза в качестве учредительского барыша остались целиком акционерный капитал, утвержденный в наиболее устойчивой мировой валюте — фунтах стерлингов, и часть облигационного капитала. По подсчетам исследователей, фон Дервиз присвоил около 49% основного капитала в 7,3 млн. мет. руб. в качестве учредительной прибыли³⁷. Случай небывалый в акционерной практике России! Став единственным владельцем и акционером этой дороги, Дервиз мог бесконтрольно распоряжаться ее основными капиталами. Эта концессия представляла собой сделку типа феодальной монополии.

Рязанско-Козловская железная дорога была открыта для эксплуатации в сентябре 1866 г. Качество постройки было крайне неудовлетворительным. Дорога не имела оборотного капитала и не справлялась с перевозками грузов. В 1869 г. Дервиз потребовал от царского правительства ссуду в 4 млн. руб. на устройство второго пути и усиление подвижного состава, которая ему была выдана на крайне льготных условиях. Достройка и реконструкция дороги продолжалась вплоть до 1881 г.³⁸

В 1866 г. П. Г. фон Дервиз совместно с К. Ф. фон Мекком и статс-секретарем «у принятия прошений» и членом Государственного совета князем С. А. Долгоруковым добились от царского правительства концессии на строительство Курско-Киевской железной дороги (440 верст). Несмотря на ряд более выгодных конкурентных предложений, министр финансов Рейтерн отдал предпочтение группе фон Дервиза как «доказавшему на опыте свою самостоятельность». При составлении условий этой концессии царское правительство брало на себя практически всю реализацию основного капитала дороги: облигационный капитал на сумму 18 750 тыс. руб. серебром выпускался в английских фунтах стерлингов и полностью оставался в портфеле казначейства с целью предупреждения падения курса железнодорожных процентных бумаг; за казной оставалось и 3/4 акционерного капитала. Учредителям были переданы 3750 акций на сумму в 2350 тыс. руб.

Строительство Курско-Киевской железной дороги было передано учредителям по оптовой цене 23 750 тыс. руб. серебром. Поверстная строительная стоимость была увеличена до 64 тыс. руб.³⁹ Действительная стоимость постройки была значительно меньше — около 17 600 тыс. руб., составляя 40 тыс. руб. на версту пути. Льготные условия концессии дали учредителям-подрядчикам возможность нажить за счет казны около 6 млн. руб.

³⁷ В. М. Ляховский. К вопросу о фиктивных акционерных компаниях в России в 1860—1870-х гг. (Капиталы Рязанско-Козловской ж. д.).— «Исторические записки», т. 76. М., 1966, стр. 276—291.

³⁸ И. Е. Ададуров. К истории Рязанско-Козловской железной дороги. 1865—1884. М., 1885.

³⁹ «Концессия на Курско-Киевскую железную дорогу». М., 1877, стр. 2—3.

К. С. Скальковский впоследствии писал, что на всей линии Курско-Киевской железной дороги не было почти никаких искусственных сооружений, мостов, тоннелей, ни больших насыпей и выемок, рельсы лежали чуть ли не на грунте: «Соображая это со страшно дорогой ценой, по которой выстроена дорога, невольно мечталось, как приятно было сделаться в России концессионером»⁴⁰.

«Почин» фон Дервиза, который давал возможность концессионерам, не вкладывая фактически собственных средств в железнодорожное дело, наживать баснословные прибыли на грабеже казны, окрылил капиталистических хищников пореформенной России. С конца 1866 г. в железнодорожное дело вновь потянулись десятки и сотни титулованных и нетитулованных предпринимателей, заинтересованных в легкой наживе.

Интенсивное железнодорожное строительство 60—70-х годов вызвало появление нового типа капиталиста — предпринимателя-подрядчика. Из этой среды вырос целый ряд крупных капиталистических воротил, так называемых железнодорожных «королей», которые были тесно связаны с банками, с правительственно-бюрократическим аппаратом царизма и придворными кругами. К их числу относились П. Г. фон Дервиз, К. Ф. фон Мекк, С. С. Поляков, П. И. Губонин, И. С. Блюх, Р. В. Штейнгель, С. Д. Башмаков, М. А. Варшавский и др.⁴¹

Характерна история железнодорожного «короля» Самуила Полякова. Выходец из небогатой семьи кустарей близ г. Орши Могилевской губернии, он вначале подвизался в роли мелкого винного откупщика, затем мелкого подрядчика по перевозке материалов в районе строительства шоссе Московского округа путей сообщения. Вскоре ему удалось устроиться управляющим винокурным заводом в имении министра почт и телеграфа графа И. М. Толстого, который одновременно ему сдал на оптовое содержание несколько близлежащих почтовых станций. В 1865 г. во время постройки Рязанско-Козловской железной дороги С. С. Поляков уже становится подрядчиком по поставке строительных рабочих и материалов для оптового подрядчика этой дороги К. Ф. Мекка. Через год, в 1866 г., С. С. Поляков, благодаря «содействию» министра И. М. Толстого, получил место оптового подрядчика на строительстве Козлово-Воронежской железной дороги, концессия на которую формально была сдана Воронежскому земству. Как указывал в своих «Воспоминаниях» А. И. Дельвиг, «реализация акционерного и облигационного капитала была произведена Поляковым, который большую часть акций оставил за собой, заложив их берлинским банкирам в ожи-

⁴⁰ К. С. Скальковский. Воспоминания молодости. СПб., 1894, стр. 360.

⁴¹ А. П. Погребинский. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60—90-е годы XIX в.). — «Исторические записки», т. 47. М. 1954, стр. 154—155.

дании возвышения их цены». Акции на 500 тыс. руб. этого общества были отданы И. М. Толстому в качестве «вознаграждения за содействие»⁴².

В последующие годы С. С. Поляков уже выступил в роли крупного оптового железнодорожного подрядчика, учредителя и концессионера и прямого владельца ряда частных железных дорог, в том числе Курско-Харьково-Азовской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Царскосельской, Оренбургской, Фастовской и др. При его непосредственном участии было выстроено девять крупных железнодорожных линий протяженностью в 4 тыс. верст⁴³.

Из числа крупных железнодорожных деятелей пополнялась впоследствии ведущая правительственная бюрократия, включая министров финансов 80—90-х годов А. А. Абазу, И. А. Вышнеградского, С. Ю. Витте.

В железнодорожной концессионной вакханалии взяточничества принимали широкое участие придворные и правительственные круги, включая и управляющего Государственным банком Е. Н. Ламанского, и министра императорского двора А. В. Адлерберга, и председателя Комитета министров князя П. П. Гагарина.

Управляющий делами Комитета министров А. Н. Куломзин в своих мемуарах «Пережитое» писал, что для получения железнодорожной концессии «пускались в ход придворные влияния, которые другие лица продавали нередко за большие деньги. Так, например, одно общеизвестное лицо (подразумевается Е. Н. Ламанский.— А. С.), которого я всегда считал рыцарем честности, положительно торгует своим официальным положением. Недавно он вошел в компанию с капиталистами, и они заранее купили еще невыпущенные акции одной железной дороги по 80 коп. за рубль, а потом продали их с барышом. Капиталисты дали деньги, а Л[аманский] кредит. Такими-то операциями они наживают в 5 месяцев рубль за рубль, при том все более или менее гласно. Очевидно, что у этого лица нет миллионов, потребных на железную дорогу, зачем же его приглашают во все компании; очевидно, по его положению»⁴⁴.

Государственный аппарат самодержавной России с его средневековыми формами управления был не только бессилен бороться с безудержным хищничеством и казнокрадством концессионеров, но и сам был охвачен коррупцией и разложением. А. И. Дельвиг отмечал, что тайные титулованные ходатаи при царе получали от учредителей взятки по 4 тыс. руб. с версты, составляя миллионные состояния от посредничества.

Концессионный спекулятивный разгул широко захватил и царское самодержавие, которое в этот период превращается в «плуто-

⁴² [А. И. Дельвиг]. Полвека русской жизни, т. II, стр. 310—311.

⁴³ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, дд. 455—457, 622.

⁴⁴ ЦГАОР СССР, ф. 567, оп. 1, д. 192, лл. 23—24.

кратическую» монархию⁴⁵. Александр II, не гнушаясь миллионными взятками, которые в основном шли в карман его корыстолюбивой фаворитки, светл. княгини Е. М. Долгорукой-Юрьевской и ее родственников, лично ведал раздачей железнодорожных концессий.

Управляющий Министерством путей сообщения А. И. Дельви́г писал в своих мемуарах, что Александр II при утверждении концессии в 1871 г. на Ландварово-Роменскую железную дорогу в его присутствии лично потребовал от концессионера К. Ф. фон Мекка огромную сумму денег для своей фаворитки. Дельви́г возмущенно писал: «Картина этих злоупотреблений, в которых принимает участие сам государь, очень грязная. Я полагал, что в России есть по крайней мере одна личность, которая по своему положению не может быть взяточником, и грустно разочаровался»⁴⁶. Дельви́г при этом замечает: «К чему же было настаивать на производстве изысканий правительственными инженерами, к чему исчислять с необыкновенными затруднениями стоимость дорог, если их отдавать тому, кто имеет покровителей, которым он должен заплатить миллионы рублей и следовательно взять их с предприятия. Ясно, что при значительной стоимости дороги она не будет приносить дохода, а потребует доплаты гарантии от правительства, будет бременем для казны и уронит в глазах капиталистов значение железных дорог в России»⁴⁷.

Александр II одновременно сам являлся негласно крупным акционером ряда железнодорожных компаний: Главного общества российских железных дорог, Риги-Динабургской, Поти-Тифлисской, Козловско-Воронежской и Динабург-Витебской, а также владел железнодорожными облигациями значительного числа железнодорожных обществ, всего — на сумму более 7 млн. руб.⁴⁸ Военный министр Д. А. Милютин в своем дневнике с горечью писал: «Остается только удивиться, как самодержавный повелитель 80 миллионов людей может до такой степени быть чуждым обыкновенным, самым элементарным началам честности и бескорыстия»⁴⁹.

Концессионный период железнодорожного строительства в России длился в течение 15 лет, с 1866 по 1880 г. За этот период было выдано 53 концессии на частные железные дороги длиной в 15 тыс. верст. Было образовано 43 акционерных железнодорожных общества с основным капиталом в 1250 млн. мет. руб.

⁴⁵ В. И. Ленин подчеркивал, что «при Александре II русский царизм начал превращаться в „плутократическую“ монархию, „начинал выражать классовые интересы буржуазии“» (В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 17, стр. 411).

⁴⁶ [А. И. Дельви́г]. Полвека русской жизни, т. II, стр. 461.

⁴⁷ Там же, стр. 427—428.

⁴⁸ ЦГАОР СССР, ф. 551, оп. 1, д. 105, лл. 1—5. В конце 1880 г. 3,5 млн. руб. из личного фонда Александра II было переведено в Государственный банк на имя светл. княгини Е. М. Юрьевской.

⁴⁹ Дневник Д. А. Милютина (1873—1875), т. I. М., 1947, стр. 162.

По размаху железнодорожного учредительства и методов финансирования царским правительством железнодорожного строительства концессионный период делится на пять этапов.

Первый этап (1866—1868) характеризуется отсутствием какой-либо определенной системы в выдаче концессий, которые в большинстве носили случайный характер и отличались крайним разнообразием по условиям, утверждаемым в уставах.

В этот период было выдано 19 концессий на железные дороги, общим протяжением в 4634 версты⁵⁰. Для первого этапа было характерным полное отсутствие принципа капиталистической конкуренции при выдаче концессий на железные дороги; все зависело от связей во влиятельных правительственных и придворных кругах, от величины взятки.

В 1866 г. была утверждена царем концессия на Ряжско-Моршанскую железную дорогу, во главе правления общества были сиятельные учредители — графы Э. Д. Нарышкин и Н. И. Воронцов-Дашков, камергер А. Д. Башмаков и тамбовский губернский предводитель дворянства С. Д. Башмаков⁵¹. Дорога длиной в 132 версты пролегла в основном через поместья крупных земельных аристократов. Хотя поверстная цена была вздута до 66,6 тыс. руб., дорога была выстроена крайне плохо. В качестве оптового подрядчика-строителя выступал инженер путей сообщения Е. М. Духовский, который в погоне за строительными барышами выстроил дорогу в техническом отношении совершенно недоброкачественную. (Дело дошло до того, что на всем протяжении дороги был устроен водопровод из бумажных, пропитанных асфальтом, труб, который уже в первую зиму развалился⁵².) Несмотря на то, что дорога была совершенно не готова к эксплуатации, начальник Технического отделения Департамента железных дорог Министерства путей сообщения инженер-подполковник А. В. Полежаев, который в то же время входил в правление Общества Ряжско-Моршанской железной дороги, способствовал тому, что дорога была принята. Дорога была полностью лишена оборотного капитала. Учредители, сорвав трехмиллионный барыш, полностью отстранились от дела. Акционерам дороги пришлось вновь выбирать правление и обращаться в правительство за до-

⁵⁰ В это число входили следующие дороги: Ряжско-Моршанская, Козлово-Воронежская, Курско-Киевская, Елецко-Грязская, Шуйско-Ивановская, Поти-Тифлисская, Риго-Митавская, Курско-Таганрогская, Грязи-Борисоглебская, Таганрог — Ростов-на-Дону, Тамбово-Козловская, Елец-Орловская, Рыбинско-Бологовская, Балтийская, Харьков-Кременчугская, Тамбово-Саратовская, Московско-Смоленская, Новоторжская, Аксай — Ростов-на-Дону.

⁵¹ А. А. Головачев. История железнодорожного дела в России. СПб., 1881, стр. 70—71.

⁵² Н. Л. Марков. Первое правление Ряжско-Моршанской железной дороги как строитель, хозяин и гарантия акционерного капитала. М., 1890, стр. 26—27. (Заводчик Иохим, производящий бумажные трубы, писал, что они предназначаются для бань.)

полнительными ссудами для достройки дороги и оснащения ее необходимым подвижным составом⁵³.

В этот период ряд концессий было выдано земствам — Воронежскому, Борисоглебскому, Козловскому и Тамбовскому, т. е. учредителями выступали предводители дворянства этих губерний и уездов, которые затем передавали свои права за определенный барыш оптовым подрядчикам (в основном это были С. С. Поляков и П. И. Губонин).

В 1868 г. эстляндскому губернскому предводителю дворянства барону Палену и Е. И. Ламанскому была предоставлена концессия на строительство Балтийской железной дороги, которая была также сдана с оптового подряда П. И. Губонину. В этом же году гофмейстеру А. А. Абазе совместно с бароном Унгерн-Штернбергом была дана концессия на Харьковско-Кременчугскую железную дорогу⁵⁴. А. И. Дельвиг писал, что направление на Кременчуг было выбрано учредителем А. А. Абазой «из желания угодить великой княгине Елене Павловне, двора которой он был гофмейстером и ее любимцем. Большое имение великой княгини находилось вблизи означенного направления»⁵⁵.

В этот период концессионеры сами вырабатывали строительную смету и проводили предварительные изыскания будущей железной дороги, что, как правило, приводило к крайне завышенным сметам строительства. Учредителям было предоставлено также и право реализации облигационных займов на иностранных денежных рынках, что привело к огромной конкуренции, спекуляции и резкому падению реализационного курса железнодорожных бумаг на зарубежных денежных биржах. Создавшееся положение с реализацией капиталов частных железных дорог легло тяжелым бременем на Государственное казначейство страны.

В рассматриваемый период продолжалось строительство казенных железных дорог путем сдачи с оптового подряда. К ним относились южные линии: Елизаветград — Кременчуг, Тирасполь — Кишинев, строившиеся К. К. Унгерн-Штернбергом, и линия Киево-Балтской железной дороги, сооружение которой было предоставлено франко-бельгийской компании, возглавляемой директором Генерального банка в Брюсселе бароном А. де Вриер, с ним был тесно связан министр Императорского двора А. В. Адлерберг⁵⁶.

Второй этап (1868—1870) характеризуется прекращением казенного строительства. За этот период была выстроена только одна узкоколейная казенная Ливенская железная дорога (57 верст).

⁵³ «Отчет правления общества Ряжско-Моршанской ж. д. за 1873 г.». СПб., 1874.

⁵⁴ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 73.

⁵⁵ [А. И. Дельвиг]. Полвека русской жизни, т. II, стр. 252—253.

⁵⁶ Там же, стр. 435.

Частное железнодорожное строительство было подчинено особым правилам от 18 октября 1868 г., устанавливавшим принцип капиталистической конкуренции. Одновременно было запрещено ведущим чиновникам государственного аппарата выступать в роли концессионеров. Заявки на железнодорожные концессии с условиями того или иного предпринимателя поступали в запечатанных пакетах на заседание Комитета министров, где они рассматривались. Однако, по отзывам самих царских чиновников, этот принцип конкуренции «остался невыдержанным, и большая половина концессий была выдана по непосредственному выбору и ходатайству предпринимателей»⁵⁷.

В конце 1868 г. царем был утвержден новый план строительства дорог «первостепенной важности», протяжением свыше 3 тыс. верст, на которые и выдавались в первую очередь концессии на строительство. В этот период было выдано 15 концессий на железные дороги протяжением 3406 верст⁵⁸.

С 1 сентября 1868 г. состоялась окончательная «продажа» казенной Николаевской (Петербурго-Московской) линии Главному обществу российских железных дорог. Министерство финансов, откровенно признавая финансовую несостоятельность этого общества, вынуждено было отвергнуть все выгодные для казны конкурирующие проекты по аренде Николаевской линии. Беспрецедентная уступка должна была удовлетворить требования всемогущего Совета управления общества по покрытию его многомиллионных долгов за счет реализации на зарубежных денежных рынках нового 70-миллионного облигационного займа⁵⁹.

Новые методы были применены и в области финансирования железнодорожного строительства. С 1869 г. царское правительство весь облигационный капитал вновь учрежденных обществ забирало в казну, а из железнодорожного фонда выдавались концессионеру деньги на строительство в счет облигационного капитала. С 1869 г. была временно прекращена выдача гарантии на акционерный капитал, который также покупался из средств этого фонда, если не находил сбыта на внутреннем денежном рынке. С 1870 г. царское правительство запретило выпуск облигационных займов на внешнем денежном рынке отдельным железнодорожным обществам и приступило к выпуску консолиди-

⁵⁷ В. М. Верховский. Указ. соч., стр. 574.

⁵⁸ В их состав входили: Борисоглебск — Царицын — 374 версты, Алексиково — Урюпино — 32, Кошедыры — Либава — 274, Воронеж — Грушевка — 540, Константиновская — 85, Скопинская — 43, Иваново — Кинешма — 87, Бресто-Граевская — 203, Смоленско-Брестская — 632, Бресто-Бердичевская — 523, Путиловская — 16, Новгородская — 69, Сергиев Посад — Ярославль — Вологда — 387, Риго-Больдерааская — 17, Кишинев — Яссы — 103 версты.

⁵⁹ А. А. Головачев. Указ. соч., стр. 109—169; П. П. Мигулин. Указ. соч., стр. 353—361; ЦГИА СССР, ф. 258, оп. 3, д. 1659, лл. 4—5, 308—309; В. Я. Лаврычев. Крупная буржуазия в пореформенной России. 1861—1900. М., 1974, стр. 54.

рованных железнодорожных облигационных займов на Лондонском денежном рынке. За 1870—1875 гг. было выпущено пять займов на 69 млн. фунтов стерлингов (см. табл. 4).

Третий период (1871—1873) характеризуется попыткой правительства наладить контроль над сметной стоимостью строительства железных дорог. С целью уменьшения выплат из железнодорожного фонда сметы будущих дорог стали вырабатываться в самом Министерстве путей сообщения, которые затем предлагались концессионеру. Система конкуренции путем торгов была снова отменена; министру путей сообщения было предоставлено право единолично выбирать концессионера. Фактически концессионера назначал сам Александр II под влиянием своей придворной камарильи. Так, Ландварово-Роменская железная дорога была отдана за трехмиллионную взятку Е. и М. Долгоруким — К. Ф. фон Мекку, а Лозово-Севастопольская — за 4 млн. — П. И. Губонину. При этом последнему царь разрешил предоставить правительственную страховую гарантию на весь основной капитал. Моршанско-Сызранская железная дорога (500 верст) была передана без торгов предводителю тамбовского дворянства С. Д. Башмакову, с которым тайно участвовал в качестве концессионера брат императрицы — герцог Александр Гессен-Дармштадский⁶⁰.

Система государственных «дешевых» поверстных строительных смет не привела к успеху. Железнодорожные воротилы продолжали наживать крупные барыши на так называемой «экономии» при строительстве. Секрет заключался в том, что необходимо было открыть движение на дороге с помощью прямого подкупа чиновников Министерства путей сообщения ранее окончания срока концессии, тогда все работы по недоделкам (!) производились за счет эксплуатационных средств. А так как оборотных средств, необходимых для эксплуатации дороги у вновь выстроенных линий, как правило, не было, то все работы по достройке производились за счет новых миллионных государственных ссуд, пособий и т. д.

Министр путей сообщения А. П. Бобринский в своем «всеподданнейшем» докладе от 28 февраля 1873 г. дал яркую картину последствий концессионного предпринимательства в железнодорожном деле. Он писал, что программа действий учредителей железнодорожных обществ заключается в том, чтобы, «не затрачивая ничего или почти ничего на пользу предприятия, добиться от правительства поручения составить акционерное общество, которому это предприятие вручается, и затем, не учреждая такого общества, объявить его учрежденным, а предприятие, данное этому обществу, присвоить себе, записав за собою и за своими близкими все или большинство акций без оплаты их. Вслед за этим учредители составляют правление из близких им людей и делаются полными, бесконтрольными распорядителями дела,

⁶⁰ [А. И. Дельвиц]. Полвека русской жизни, т. II, стр. 339, 460.

наживаясь на небрежном сооружении линий, на плохом содержании их и на преувеличении расходов эксплуатации». Царский министр вынужден был откровенно признать, что «существование многих наших железнодорожных обществ — мнимо; фирмы их — фальшивы; правления их — неправильны; акционеры их — подставные; акции их — не реализованы, а Министерство путей сообщения вынуждено оставаться безвластным свидетелем действий, прикрытых законными формами, но противных целям правительства, предприятия и казны. В тех же случаях, когда законные формы недостаточны для прикрытия незаконных действий учредителей и когда, вследствие сего, является опасность разоблачения дела перед публикою и даже перед судебными учреждениями, правительство вынуждено, во избежание огласки, вредной для кредита государственного и железнодорожных предприятий, изыскивать особые средства, весьма тяжкие Государственному казначейству, только для содействия учредителей к устранению последствий их незаконных действий»⁶¹.

В третий период царским правительством было выдано 12 концессий на строительство и эксплуатацию 3780 верст железных дорог⁶².

Четвертый этап относится к 1873—1874 г. Разразившийся мировой кризис 1873—1875 г. заставил царское правительство предпринять новые финансовые маневры в железнодорожном деле. Железные дороги в этот момент фактически являлись единственным каналом для привлечения иностранного золота в Россию. Железнодорожным концессионерам были предоставлены дополнительные льготы; в первую очередь акционерному капиталу предоставлялась абсолютная правительственная гарантия дохода на акции на весь срок концессии, начиная с момента ее выдачи, а не после окончания постройки дороги, как это было раньше. Чтобы избежать возникновения фиктивных обществ, царское правительство утвердило в марте 1873 г. новые правила выдачи концессий на железные дороги. Согласно им Министерство путей сообщения обязано было заранее издавать «высочайше» утвержденные для будущей дороги устав акционерного общества, технические условия строительства, расценочно-финансовую и техническую ведомости.

Основным требованием этих правил было учреждение акционерного общества с предварительной публичной подпиской на акции. Для этого была создана специальная правительственная учредительная комиссия (из ведущих чиновников Министерств путей сообщения, финансов и Государственного контроля), кото-

⁶¹ «Наша железнодорожная политика...», т. II, стр. 130.

⁶² К ним относились: Лозово-Севастопольская (605 верст), Ландварово-Роменская (711), Знаменка — Николаевская (222), Калкуны — Радзивиличи (185), Моршанско-Сызранская (500), Павелецкая ветвь (29), Рязско-Вяземская (641), Ростово-Владикавказская (654), Митава — Можейки (91), Торжок — Ржев (96), Боровичская (28), Сестрорецкая (17 верст).

рая публиковала от имени Министерства путей сообщения приглашения к публичной подписке на акции учреждаемого общества. Для строительства были выбраны четыре крупные железнодорожные линии: Оренбургская, Уральская, Фастовская и Привислинская. Учредительной комиссией были предварительно составлены и опубликованы уставы будущих обществ без обозначения суммы основного капитала дорог и поперстной цены. Подписка на акции этих железнодорожных обществ вызвала огромный спекулятивный ажиотаж. Весь акционерный капитал оказался сосредоточенным в руках железнодорожных «королей»: по Оренбургской и Фастовской железным дорогам — у Варшавского, Губонина и Полякова; по Уральской — у Губонина и Полякова; по Привислинской — у варшавского банкира Кроненберга⁶³.

Пятый, последний этап приходится на период с 1875 по 1880 г. Фактически за это время была выдана всего одна концессия на Донецкую каменноугольную железную дорогу в 1876 г., где вновь был применен принцип капиталистической конкуренции путем торгов. Концессия досталась группе московских капиталистов во главе с И. Ф. Мамонтовым⁶⁴.

Тяжелое положение государственных финансов, полное опустошение железнодорожного фонда вынудило царское правительство прекратить с 1876 г. выдачу новых железнодорожных концессий. Исключение составляла концессия на сооружение стратегической Бендеро-Галацкой железной дороги (230 верст), выданная летом 1877 г. в разгар Русско-турецкой войны С. С. Полякову. Для постройки этой дороги был разрешен беспопытный ввоз всех металлических частей из-за границы и выдан подвижной состав из фондов Государственного банка. Благодаря героическому труду рабочих-строителей и инженерно-технического состава эта дорога была построена в рекордный срок — за четыре месяца и в начале ноября 1877 г. была открыта для военных сообщений. Скоростная постройка стратегической Бендеро-Галацкой железной дороги произвела мировую сенсацию, доказав возможность строительства железнодорожных коммуникаций в военно-полевых условиях. В 1878 г. международное жюри Всемирной выставки в Париже, где демонстрировались проект и отчет о строительстве этой железной дороги, признало ее «одним из наиболее выдающихся современных сооружений по скорости постройки»⁶⁵.

Впоследствии эта дорога потребовала дополнительных крупных ассигнований для усиления своей провозоспособности. Кроме того, подрядчику из казны было выплачено дополнительное вознаграждение в сумме 4,5 млн. руб. серебром. В результате по-

⁶³ «Наша железнодорожная политика...», т. II, стр. 166—178.

⁶⁴ Там же, стр. 230—231.

⁶⁵ Г. Н. Караев. Возникновение службы военных сообщений на железных дорогах России (1851—1878). М., 1949, стр. 104.

верстная стоимость Бендеро-Галацкой железной дороги по сравнению с первоначальным проектом выросла более чем в 4 раза, достигнув 82 тыс. руб. с версты⁶⁶.

Подъем железнодорожного строительства в первые пореформенные десятилетия привел к резкому увеличению железнодорожной сети России, которая достигла в начале 1880 г. 21 тыс. верст железных дорог.

Тяжелым последствием спекулятивно-грюндерской «концессионной горячки» явился кризис железнодорожного хозяйства царской России, что было логическим следствием хищнического и анархического хозяйничания железнодорожных воротил. Полному развалу железнодорожного хозяйства в значительной степени способствовал мировой экономический кризис середины 70-х годов, который с его разрушительной силой и резко затяжным характером глубоко потряс экономику молодой капиталистической России. Тяжесть кризиса значительно усугублялась технико-экономической отсталостью страны, ее зависимостью от иностранного капитала, наличием сильнейших пережитков крепостничества в сельском хозяйстве, мешавших расширению внутреннего рынка и накоплению внутренних капиталов. Кризис способствовал резкому сокращению объема железнодорожного строительства в России, что повлекло за собой целую серию массовых банкротств банков, банкирских домов, подрядных контор, вызвало появление огромной армии безработных.

Несмотря на значительный рост железнодорожной сети, она была не в состоянии ни удовлетворять экономические потребности развивающегося капиталистического хозяйства страны, ни отвечать военно-стратегическим и политическим планам царизма.

Полная неспособность частных железнодорожных предприятий организовать четкую работу железных дорог проявилась особенно остро в период Русско-турецкой войны 1877—1878 гг., когда от железнодорожного транспорта потребовалось наибольшее напряжение сил.

В значительной степени причины неудовлетворительного состояния железных дорог страны лежали в их экономической структуре. Расчлененная в 1876 г. между 52 акционерными обществами железнодорожная сеть России не представляла собой единого целого ни в экономическом, ни в техническом, ни в административном отношениях. Несмотря на то, что начиная с 1870 г. технические условия строительства вырабатывались в самом Министерстве путей сообщения, это не принесло положительных результатов. Произведенные правительственные обследования показали, что русские железные дороги имели различные технические условия постройки, профили и типы рельсов, развития станций, длины станционных путей, устройства сигнализации и связи. В ре-

⁶⁶ «Наша железнодорожная политика...», т. II, стр. 259; ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 887, лл. 8—17.

зультате важнейшие транзитные направления состояли из участков различной технической вооруженности, характеризовались чрезвычайной пестротой своего оборудования.

Железнодорожные «короли» в погоне за миллионными прибылями крайне неудовлетворительно строили железные дороги, систематически нарушали технические условия строительства, возводили дешевые деревянные мосты, укладывали легковесные рельсы, могущие выдержать только легкие составы. При помощи взяток царским чиновникам железнодорожные дельцы добивались от Министерства путей сообщения признания выстроенных линий пригодными к эксплуатации, хотя на деле они были в большинстве своем не достроены и не соответствовали необходимым техническим условиям. Недоброкачеством наспех выстроенных дорог приводила к частым крушениям поездов. Огромное волнение в общественных кругах вызвало страшное Тилигульское крушение в 1876 г. на Одесской железной дороге, где сгорел воинский эшелон. Военный министр граф Милютин во «всепопданнейшем» докладе указывал, что половина русских железных дорог «находится почти в таком же положении, как и Одесская, и что на них, вследствие неудовлетворительной постройки и беспорядков в управлении, можно ежедневно ожидать такого же несчастья, как и на Тилигульской насыпи»⁶⁷.

В области хозяйственной эксплуатации на русских железных дорогах царил полный произвол железнодорожных воротил. Начиная с 1867 г. в царское правительство поступали многочисленные жалобы промышленников, торговцев, купцов, помещиков на неисправность, замедленность движения на дорогах, задержку и порчу товаров, на столкновение поездов и пр. В 1868 г. царь назначил комиссию под председательством гр. В. А. Бобринского по расследованию причин тяжелого состояния хлебной торговли. Это расследование показало, что отсутствие единой связи между железными дорогами страны превратило перевозку товаров в одну из самых разорительных операций в товарообороте страны. Так, хлебные грузы, отправленные из Моршанска в начале декабря 1867 г., прибывали в Петербург только полгода спустя, в мае 1868 г.⁶⁸

Отсутствие на станциях отправления закрытых пакгаузов и даже открытых платформ для хранения грузов приводило к тому, что хлеб в течение шести месяцев фактически валялся в грязи на земле. В 1872 г. было уничтожено 8 млн. пудов хлеба на Орловско-Витебской и Орловско-Грязской железных дорогах. В последующие 1873—1874 гг. массовая порча хлеба, но еще в больших масштабах, произошла на Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороге. Специальные правительственные расследования

⁶⁷ «Труды высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России», т. I, ч. 1. СПб., 1879, стр. 6—8.

⁶⁸ Там же, стр. 9.

приводили к одному и тому же выгодному для железнодорожных заправил результату: правления железнодорожных обществ оказывались невинными, им для усиления провозоспособности дорог выдавались многомиллионные ссуды из казны. Виновными, как правило, признавались грузоотправители, которые якобы «не умели надлежащим образом пользоваться железными дорогами»⁶⁹.

Полная безответственность железнодорожной администрации приводила к гибели целых эшелонов различных продовольственных товаров (хлеба, молочных продуктов, рыбы, фруктов и пр.) и мясо-молочного скота⁷⁰.

Плохо развивалась перевозка минерального сырья. Так, Козлово-Воронежско-Ростовская железная дорога отправляла на рынки сбыта только 1/5 часть добываемого угля из района, прилегающего к ст. Шахты. Правление Московско-Курской железной дороги вообще отказалось перевозить донецкий каменный уголь в Московский промышленный район по причине отсутствия вагонов⁷¹.

Еще хуже обстояло дело с пассажирским движением. Зимой 1875 г. пассажирский поезд на Ростово-Владикавказской железной дороге шел, как правило, из Царицына в Ростов-на-Дону в течение 26 дней; из Новочеркасска в Воронеж — 12 дней. Военский состав с новобранцами шел из Ростова-на-Дону во Владикавказ в течение 22 суток⁷².

В 1871 г. царское правительство пыталось навести порядок в системе эксплуатации железных дорог. При Министерстве путей сообщения была образована Комиссия для составления закона о порядке эксплуатации железных дорог. Однако в условиях железнодорожной спекулятивной горячки деятельность этой комиссии была обречена на провал. Администрация железных дорог продолжала руководствоваться законом 1857 г., основанным на устаревших данных эксплуатации Николаевской казенной железной дороги. Правительственная инспекция частных железных дорог, призванная осуществлять контроль, фактически состояла на негласной службе у железнодорожных «королей», которые не скупились на ее подкуп⁷³.

Крайне губительным для народного хозяйства страны был полный произвол в области железнодорожных тарифов⁷⁴.

Монополизация железных дорог в руках железнодорожных «королей» привела к полному произволу в системе ценообразования на капиталистическом транспорте страны. Они могли по

⁶⁹ «Труды высочайше учрежденной Комиссии...», т. I, ч. 1, стр. 10.

⁷⁰ Там же, стр. 29.

⁷¹ Там же, стр. 31.

⁷² Там же, стр. 39.

⁷³ Там же, стр. 46—47.

⁷⁴ Железнодорожный тариф — это провозная плата, исчисляемая в дореволюционной России за пудо-версту, дифференцированная по родам грузов, расстоянию и категориям перевозок.

собственному усмотрению устанавливать ту или иную классификацию и номенклатуру грузов, произвольно специализировали тарифы.

Произвол, царивший в области системы железнодорожных тарифов, привел к глубоким противоречиям различных слоев русской буржуазии и помещичьего класса. Эти противоречия возникли и с правительственной протекционистской таможенной

Т а б л и ц а 4

Издержки на изыскание капитала для строительства частных железных дорог (в млн. руб. серебром) *

Название дороги	Основной строительный капитал (номинал)	Действительная стоимость сооруженной железной дороги	Сумма издержек по добычаванию капитала	% издержек к действительной стоимости сооружения
Орловско-Витебская	37,4	24,8	12,6	50,5
Курско-Харьково-Азовская . . .	51,9	33,8	17,0	50,3
Рязско-Моршанская	7,2	5,1	2,1	41,6
Козловско-Воронежская	12,3	9,5	2,9	30,5

* А. И. Чупров. Железнодорожное хозяйство, т. I. СПб., 1878, стр. 98—99.

политикой, внешнеторговой, денежно-валютной политикой и в вопросах о путях развития сельского хозяйства в период острого аграрного кризиса.

Особенно губительными для народного хозяйства были последствия «тарифных войн» на частных железных дорогах, которые развернулись в конце 70-х — начале 80-х годов на ведущих экспортных магистралях (Либаво-Роменской, Юго-Западных железных дорогах). В правительственных документах отмечалось, что «произвольно и слишком часто и неожиданно понижая тарифы, железнодорожные правления расстраивают торговые планы и нарушают правильный ход торговли... Экономическая равноправность целых разрядов населения и многих местностей государства должна быть признана находящейся в прямой зависимости от благоусмотрения всеисильных железнодорожных администраций»⁷⁵.

В результате железнодорожной конкуренции перевозка грузов осуществлялась по тарифным ставкам ниже себестоимости, что, в свою очередь, приводило к понижению общей доходности русской железнодорожной сети, нанося огромный финансовый ущерб казне.

⁷⁵ «Материалы по вопросу о железнодорожных тарифах», ч. 1. СПб., 1881, стр. 8—10.

Железнодорожная сеть России создавалась крайне дорогой ценой. По подсчетам экономиста А. И. Чупрова, высота «издержек по добыванию капиталов» составляла от 30 до 50% действительной стоимости сооружения железных дорог. Это наглядно видно на примере финансирования четырех частных железных дорог (см. табл. 4).

Таким образом, за каждый рубль капитальных вложений в частное железнодорожное строительство казна должна была заплатить 1,5 руб.

М. Х. Рейтерн в своем «всеподданнейшем» докладе (февраль 1877 г.), впоследствии названном «финансовым духовным завещанием», откровенно писал, подводя итоги концессионной железнодорожной политики царизма: «Железные дороги наши построены почти исключительно на иностранные капиталы. В настоящее время этот источник иссяк, и если бы даже через некоторое время настроение европейских бирж настолько изменилось, что помещение наших железнодорожных бумаг сделалось бы опять возможным, то и тогда нельзя рассчитывать на это, как на постоянное средство продолжения нашей сети железных дорог... В течение нескольких лет нельзя надеяться на сколько-нибудь значительное развитие этого дела, ибо если заграничные займы затруднительны и опасны, а внутренний рынок обременен огромными займами на покрытие непроизводительных затрат, то, очевидно, на железные дороги не будет средств. Поэтому я убежден, что необходимо на время отказаться от постройки сколько-нибудь значительных дорог, а ограничиться лишь необходимыми расходами на поддержание существующих»⁷⁶.

Долги частных железных дорог с каждым годом резко возрастали. Правительственная гарантия основных капиталов лишала необходимости железнодорожных дельцов заботиться о рентабельности своих предприятий. В некоторых случаях дефицитность частных железных дорог становилась источником дополнительных прибылей для железнодорожных заправил, которые хищнически вели свое эксплуатационное хозяйство. Правительственный инспектор Курско-Киевской железной дороги в своей докладной записке в Министерство путей сообщения в 1879 г. попытался показать механизм злоупотреблений железнодорожных дельцов на бездоходных железных дорогах России. Он указывал, что «некоторые капиталисты составляли даже синдикаты для скупки акций какой-нибудь малоходной, но гарантированной железной дороги и, заручившись большинством голосов на акционерном собрании, выбирали такое правление, которое должно было извлекать побочные доходы и платить синдикату определенный дивиденд на акции. Побочные доходы извлекались с помощью составления фальшивых отчетов по эксплуатации железной дороги и посредством отдачи поставок топлива и шпал и прочих материа-

⁷⁶ М. Х. Рейтерн. Биографический очерк. СПб., 1910, стр. 155.

лов подставным лицам за возвышенные против действительных цены»⁷⁷.

Ежегодные миллионные приплаты по гарантированным капиталам частных железных дорог возросли за десятилетие с 1871 по 1881 г. в 4 раза — с 13 до 52 млн. руб.⁷⁸

К. Маркс в своей работе «Заметки о реформе 1861 г. и по-реформенном развитии России» указывал, что несмотря на непрерывный рост валового дохода на русских железных дорогах долги их казне с каждым годом резко возрастали. На 1 января 1878 г. долги частных железных дорог составляли 67% всех долгов казначейства, поглощая 57% всех государственных доходов. При этом он подчеркивал, что долги русского крестьянства казначейству были в 9,5 раза меньше, составляя всего 6,9% всех долгов⁷⁹.

В 1880 г. при общей стоимости железных дорог в 1,8 млрд. руб. непосредственное участие казны в строительных капиталах железных дорог составляло 1,4 млрд. руб., или около 80% от всей суммы сооружения. Совокупность долгов железнодорожных обществ казне достигла 1,1 млрд. руб. Таким образом, долги частных железных дорог составляли более 60% общей стоимости сооружения, продолжая ежегодно угрожающе возрастать⁸⁰. Железнодорожный фонд царизма в середине 70-х годов был окончательно исчерпан и существовал номинально. Средства, необходимые для оплаты железнодорожных долгов, нового строительства и железнодорожных заказов, непосредственно черпались из государственной казны. В 1879 г. долг железнодорожного фонда казначейству достиг 175 млн. руб.

Государственная поддержка частного железнодорожного строительства не являлась только особенностью России. В большинстве капиталистических стран строительство железных дорог производилось при огромной финансовой поддержке государства, которое широко внедряло систему страховой гарантии внешних облигационных железнодорожных займов и прочие льготы.

К. Маркс в связи с этим положением, принявшим в XIX в. международный характер, подчеркивал в своем письме к Н. Ф. Даниельсону, что «во всех странах, за исключением Англии, правительства обогащали железнодорожные компании и покровительствовали им за счет государственной казны»⁸¹.

Непрерывный рост финансовой задолженности частных железных дорог казне ложился тяжелым бременем на государственный бюджет и приводил к интенсивному росту внешнего государственного долга России на мировом денежном рынке. В 1880 г.

⁷⁷ «Материалы по вопросу о железнодорожных тарифах», ч. 1, стр. 180.

⁷⁸ «Ежегодник Министерства финансов», вып. XVI. СПб., 1889, стр. 299.

⁷⁹ См.: К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 19, стр. 437.

⁸⁰ «Финансовое положение русских обществ железных дорог к 1 января 1880 г.», ч. II, стр. 8—10.

⁸¹ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 34, стр. 291.

на долю железнодорожных облигационных займов приходилось около 80% всей внешней задолженности царизма. За 15 лет, с 1866 по 1880 г., царское правительство выплатило из казны за границу, в первую очередь Англии и Франции, одних только процентов по железнодорожным облигациям на сумму в 350 млн. руб. в золотой валюте⁸².

В период мирового экономического кризиса середины 70-х годов XIX в. тяжелое финансовое положение на европейских денежных рынках сделало невозможным реализацию новых железнодорожных займов, что имело решающее значение в сокращении объема железнодорожного строительства в России. Тяжелое финансовое положение заставило царское правительство прекратить с 1876 г. выдачу новых железнодорожных концессий с гарантированными капиталами. Частное железнодорожное строительство резко сократилось, что, в свою очередь, имело неблагоприятные последствия для развивающейся капиталистической экономики страны. В конце 70-х годов в связи с транспортным развалом перед пореформенной Россией со всей остротой встал вопрос о коренной реорганизации системы управления железнодорожным хозяйством страны.

Влияние железных дорог на капиталистическое развитие России в 60—70-х годах XIX в.

В период промышленного подъема конца 60-х — начала 70-х годов XIX в. интенсивный ход железнодорожного строительства в России привел к пятикратному увеличению русской железнодорожной сети, длина которой выросла к 1875 г. до 19 тыс. км. Среднегодовой прирост железных дорог в этот период составлял более 1,5 тыс. км, а к 1871 г. достиг наивысшего уровня — 2,9 тыс. км, что для масштабов отсталой России было огромной цифрой.

К середине 70-х годов XIX в. была создана первая разветвленная железнодорожная сеть Европейской России с центром в Москве. Эта сеть делилась на четыре основных взаимосвязанных между собой узла железных дорог: Московский, Прибалтийский, Азово-Черноморский и Западный.

Московский железнодорожный узел стал главным центром разветвленной сети российских железных дорог, в него входило 18 линий длиной в 8 тыс. км. В их число входили Николаевская, Московско-Брестская, Московско-Курская, Курско-Киевская, Московско-Нижегородская, Московско-Рязанская, Московско-Ярославско-Вологодская и др. Московский железнодорожный узел делился на шесть головных участков основных радиусов следую-

⁸² «Финансовое положение русских обществ железных дорог к 1 января 1880 г.», ч. II, стр. 25—42.

щего направления: на северо-запад (Москва — Петербург); на север (Москва — Ярославль — Вологда), в район верхней Волги; на восток (Москва — Нижний Новгород, Моршанск — Сызрань — Самара), в район Среднего Поволжья; на юго-восток (Москва — Рязань — Козлов — Саратов — Царицын), в район Нижнего Поволжья; на юг (Москва — Курск — Харьков — Ростов), к Азовскому морю; на запад (Москва — Смоленск — Минск), на Варшаву.

Прибалтийский железнодорожный узел охватывал восемь железных дорог, которые вели в Прибалтику, общей длиной около 3 тыс. км (Балтийская, Динабург-Витебская, Ландварово-Роменская, Либавская, Митавская, Риго-Динабургская, Орловско-Витебская, Риго-Больдерааская железные дороги). В этом узле наиболее важное экономическое значение имела линия Либава — Ромны, которая связала с Балтийским морем Левобережную Украину, и магистраль Рига — Царицын, соединившая с Балтийским морем Нижнее Поволжье и Черноземный центр.

Азово-Черноморский железнодорожный узел охватывал пять основных линий, ведущих к морским портам на Черном и Азовском морях — Одессе, Севастополю, Феодосии, Таганрогу из западных, центральных, южных и северо-кавказских районов страны (Курско-Харьковско-Азовская, Лозово-Севастопольская, Одесская, Ростово-Владикавказская, Харьковско-Николаевская), общей длиной около 3,5 тыс. км.

Западный железнодорожный узел охватывал линии Белоруссии, Западной Украины и Польши. В их число входило восемь железных дорог длиной в 3,5 тыс. км (Варшавско-Венская, Варшавско-Бромбергская, Варшавско-Тереспольская, Лодзинская фабричная, Киево-Брестская, Бресто-Граевская, Привислинская, Петербурго-Варшавская железные дороги). Линии Западного железнодорожного узла соединялись с сетью прибалтийских, центральных и южных линий железных дорог.

Первая железнодорожная сеть России связала Московский и Петербургский промышленные центры с глубинными земледельческими районами страны, с морскими портами, с важнейшими речными магистралями Европейской России, с районами горнозаводской промышленности Востока и Юга и с государственной границей на западе. В первые пореформенные десятилетия железные дороги были выстроены в основном в Европейской России, а также на Северном Кавказе и в Закавказье, где в 1872 г. была открыта Поти-Тифлисская линия. В середине 70-х годов окраинной железнодорожной линией России на юго-востоке стала Оренбургская железная дорога. Урал до середины 90-х годов так и не был включен в общую железнодорожную сеть страны. Выстроенная в 1878 г. Уральская горнозаводская железная дорога была фактически оторвана от общероссийской сети железных дорог. Эта первая уральская железная дорога по линии Екатеринбург — Пермь соединила центральные города Урала с рекой Ка-

мой и основными горно-металлургическими предприятиями этого края России.

К концу 70-х годов XIX в. в железнодорожную систему обращения была включена территория 59 губерний и областей Европейской России, Южного Урала, а также обширные районы русской части Польши, Финляндии, Северного Кавказа и Закавказья. В сферу действия железных дорог вошло более 45% территории Европейской России⁸³.

Внедрение железнодорожного транспорта в систему обращения страны взамен гужевого стало мощным фактором интенсивного развития территориального разделения труда, оно обеспечивало экономическую эффективность обмена продукцией отдельных районов и областей России. Быстрый рост железнодорожной сети оказал революционизирующее влияние на развитие капиталистической экономики страны, на складывание всероссийского рынка промышленного капитализма, способствовал быстрому преобразованию способов производства и внес радикальную перемену в характер разделения труда.

Создание железнодорожной сети ускорило капиталистическую перестройку сельского хозяйства, оказало сильнейшее влияние на рост товарности земледелия, на увеличение сельскохозяйственного производства и развитие товарного обращения. Целая сеть западных и южных железных дорог (Риго-Царицынская, Либаво-Роменская, Лозово-Севастопольская, Юго-Западные, Козлово-Воронежско-Ростовская), сооруженных в первую очередь для нужд «земледельческого капитализма», связала центрально-черноземные хлебородные губернии страны как с внутренним рынком, так и с вывозными портами на Балтийском, Черном и Азовском морях, став широким руслом для вывоза русского хлеба за границу.

В первые пореформенные десятилетия хлебные грузы стали одним из основных видов грузов в железнодорожных товарных перевозках.

В середине 70-х годов XIX в. хлебные грузы составляли от 32 до 40% всех товарных грузов на железных дорогах России⁸⁴. На ряде линий центральных и приволжских губерний хлеб занял преобладающее место в общей массе перевозок. В частности, на Тамбово-Козловской железной дороге хлебные грузы составили 73%, на Ряжско-Моршанской — 89% всей массы перевозимых грузов⁸⁵.

Пореформенное сельское хозяйство России все теснее связывалось с внешним рынком. В первые пореформенные десятиле-

⁸³ «Труды высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России», т. III, ч. 1. СПб., 1879, стр. 14—15.

⁸⁴ А. И. Чупров. Железнодорожное хозяйство, т. II. М., 1878, стр. 243.

⁸⁵ П. И. Лященко. История народного хозяйства СССР, т. II. М., 1952, стр. 131.

тия экспорт русского зерна (пшеницы, ржи, овса и ячменя) поднялся более чем в 3,5 раза, с 70 до 257 млн. пудов. Царская Россия занимала первое место в мировом экспорте хлебов. Роль хлебного вывоза для поддержания активного торгового баланса России на международном рынке постоянно возрастала. Если в 1864 г. стоимость вывозного хлеба составила около 33% экспорта, то в 1877 г. стоимость хлеба уже равнялась 51,8% всего экспорта, т. е. стоимость вывезенного хлеба увеличилась на 382%⁸⁶.

Доминирующую роль в железнодорожном товарном движении к морским вывозным портам в пореформенной России стал играть серый крестьянский хлеб (рожь и овес) как главный продукт пореформенного сельскохозяйственного сбыта и экспорта. Из черноземных губерний Центра России «мужицкий» хлеб направился кратчайшим путем к балтийским портам, роль которых сильно выросла в экспорте России с 18% в 1869 г. до 40% в 1876 г. После постройки в 1871 г. магистрали Царицын — Орел к Риге пошел хлеб из Орловской губернии и низовьев Волги. Резко увеличился экспорт овса. Только за два года, с 1868 по 1870 г., на Риге-Динабургской железной дороге на станции Рига доля этого исконно мужицкого хлеба увеличилась на 83,5%⁸⁷. Крестьянское хозяйство пореформенной России, обремененное высокими выкупными платежами и податями, вынуждено было сбывать на рынок свой хлеб за бесценок, путем сокращения собственного потребления и прямого обнищания. П. И. Лященко в связи с этим писал, что «железные дороги вместо того, чтобы служить клапаном, вывозящим избыток, стали постепенно служить способом для более легкого и полного выжимания из хозяйства последнего пуда хлеба, «последней копейки»»⁸⁸.

Железные дороги, объединения и концентрируя производительные силы в пореформенной России, рассеянные на обширной территории, явились могущественным фактором в процессе развития всероссийского внутреннего рынка для развивающегося русского капитализма. Уже в первые пореформенные десятилетия стала характерной тенденция: количество товарного движения росло быстрее, чем прирост железнодорожный, но еще быстрее рос пробег грузов как показатель железнодорожных перевозок из наиболее отдаленных районов (см. табл. 5).

Структура грузовых товарных перевозок на железных дорогах в середине 70-х годов свидетельствовала о слабости развития промышленного капитализма в стране в этот период.

Среднегодовые данные грузовых перевозок по железным дорогам России во второй половине 70-х годов XIX в. показывают

⁸⁶ См.: К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 19, стр. 439—440.

⁸⁷ П. И. Лященко. Очерки аграрной эволюции России, т. I. М.—Л., 1926, стр. 156.

⁸⁸ Там же, стр. 149.

Т а б л и ц а 5

Железнодорожное товарное движение в 60—70-х годах XIX в. *

Годы	Длина сети (в верстах)	Количество грузов (в млн. пудов)	Пробег гру- зов (в млрд. пудо-верст)	Грузооборот на 1 версту (в тыс. пудов)
1865—1869	4682	377	72,9	81
1870—1874	12 441	978	203,7	78
1875—1879	18 513	1698	383,4	93

* П. И. Лященко. История народного хозяйства СССР, т. II, стр. 134.

резкое преобладание товаров сельскохозяйственного производст-
ва (см. табл. 6).

Доля продукции тяжелой промышленности в этот период в
общих грузовых железнодорожных перевозках составляла не бо-
лее 12% в общем потоке грузов малой скорости. Перевозка
зерновых хлебов достигала до 32% всех железнодорожных
грузов.

Железные дороги, вовлекая в товарный оборот массы сельско-
хозяйственной продукции, произвели резкую перемену в экономи-
ческой географии сельского хозяйства, промышленности и тор-
говле. В пореформенный период шел интенсивный процесс па-
дения старых промышленных и торговых центров, возникновения

Т а б л и ц а 6

Грузовые перевозки малой скорости по железным дорогам России
в 1876—1878 гг. *

Наименование основных грузов	Среднегодо- вой грузо- оборот (в млн. пудов)	Наименование основных грузов	Среднегодо- вой грузо- оборот (в млн. пудов)
Зерновые товары . . .	311,9	Сахар	21,6
Каменный уголь . . .	90,3	Хлопок	7,2
Лесные строительные материалы	67,8	Шерсть	4,2
Чугун, железо, сталь, рельсы	23,8	Нефтяные продукты . .	6,4

Итого 533,2
Всего грузов малой скорости . . . 978

* П. И. Лященко. История народного хозяйства СССР, т. II, стр. 135.

и развития новых центров, особенно сельских, фабричных и торговых близ железных дорог. Происходило быстрое расширение одних экономических районов за счет других, оставшихся в стороне от железных дорог, создавались новые направления торговых путей. Сотрудник экспедиции Русского географического общества для исследования хлебного производства и торговли в Центрально-черноземных губерниях России, экономист В. И. Чаславский писал в своем отчете, как после постройки Орловско-Витебской железной дороги в Орловском районе произошла коренная ломка традиционных торговых путей. «Торговля в крае вдруг оживилась, и отовсюду потянулись обозы с хлебом и сырьем, но не по обычным зимним торговым трактам, а прямо уже к станциям железных дорог, начиная от Курска до Орла и даже до Мценска и от Орла до Брянска. Цена на хлеб и на все сырые произведения стали быстро расти, так что в несколько недель сравнялись с существующими в Москве. Требование со стороны Москвы приостановилось, и все потянулось к Западу»⁸⁹.

Если на местных рынках, оторванных от общей железнодорожной сети страны, продолжали господствовать отсталые формы торгового и ростовщического капитала, то на развивающемся внутреннем капиталистическом рынке ведущие позиции перешли к промышленному капиталу. Близ железных дорог создавались крупные торгово-промышленные центры и новые пункты фабрично-заводского производства. По официальным данным, в Петербургском железнодорожном районе «почти все пункты с производством более 1 млн. руб. лежат при железной дороге»⁹⁰.

В районах, где пролегли железные дороги, окончательно уничтожались застой и замкнутость, характерные для феодального хозяйства. Необходимым условием экономической жизни страны стала «подвижность» населения целых районов⁹¹. Железные дороги страны резко облегчили массовое передвижение рабочих в районы новых индустриальных центров России.

В период промышленного подъема конца 60-х — начала 70-х годов XIX в. развернулась широкая организация акционерных обществ, главным образом железнодорожных и кредитных, где известную роль играла государственная система стимулирования притока капитала. Акционерный капитал, вложенный в железнодорожное дело в этот период, составил свыше 66% от общей суммы капитала. В организацию банков и коммерческого кредита было направлено более 15% капитала. В промышленное производство, в основном в предприятия легкой и пищевой промышленности, было направлено 12% капитала (см. табл. 7).

⁸⁹ В. И. Чаславский. Хлебная торговля в Центральном районе. СПб., 1876, стр. 236.

⁹⁰ «Труды высочайше учрежденной Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России», т. II, ч. 1. СПб., 1879, стр. 218.

⁹¹ См.: В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 549.

Т а б л и ц а 7

Акционерное учредительство в пореформенной России *

Отрасли	1856—1865 гг.		1866—1873 гг.	
	Число акционерных обществ	Основной капитал (в млн. руб.)	Число акционерных обществ	Основной капитал (в млн. руб.)
Железные дороги	12	200,4	49	675,9
Кредитные учреждения	3	110,0	71	166,9
Вся промышленность	75	52,8	146	122,1
В том числе:				
горно-металлургическая	3	1,9	17	23,9
Всего	152	416,4	331	1016,2

* Л. Е. Шепелев. Акционерные компании в России. Л., 1973, стр. 66, 80, 92; Л. А. Мендельсон. Указ. соч., т. II, стр. 37.

Из таблицы следует, что в первый пореформенный период подавляющее количество капитала было направлено в капиталистическую сферу обращения, в то время как в отрасли промышленного производства, особенно в тяжелую индустрию, было направлено минимальное количество капитала. В середине 70-х годов в России сложилась система коммерческого кредита во главе с Государственным банком, в которую в 1877 г. входили 36 акционерных коммерческих и земельных банков, 280 общественных городских банков, 94 общества взаимного кредита и 28 ссудо-сберегательных товариществ, основной капитал которых достигал 170 млн. руб.⁹² Российская сеть кредитных учреждений стала важным руслом для концентрации и перераспределения капитала в развивающейся капиталистической стране.

Транспортная революция в России в 70-х годах явилась важнейшим фактором в стимулировании роста промышленного капитализма, перехода промышленности на рельсы крупной машинной индустрии. Развитие капиталистического производства в этот период выявило прогрессирующую тенденцию перестройки капиталистической мануфактуры в механизированную фабрику, хотя этот процесс в целом развивался крайне неравномерно как в отраслевом, так и в территориальном масштабах. Наибольший размах получила коренная перестройка мануфактуры в фабрич-

⁹² «Ежегодник русских кредитных учреждений», вып. 1, 1877. СПб., 1880, стр. VII—IX.

ное производство в текстильной промышленности страны, предприятия которой были сконцентрированы в основном вокруг столичных центров — Москвы и Петербурга, где было сосредоточено до 80% мощности паровых машин этой отрасли производства. За период с 1866 по 1879 г. количество механических станков на текстильных предприятиях страны увеличилось в 4 раза. Этот процесс резко повысил производительность труда, так как выработка ткани на механическом ткацком станке была в 6 раз больше, чем на ручном⁹³. К концу 70-х годов машинная продукция хлопчатобумажных прядильных фабрик Петербургского и Центрального промышленного районов стала доминирующей, окончательно уничтожив домашнее ручное производство кустаря. Важным моментом в развитии машинного производства этой отрасли хозяйства было то, что основные предприятия были связаны железнодорожной сетью с рынками сбыта. В то же время на бумагопрядильных предприятиях Костромской, Казанской и Вятской губерний, где еще не было построено ни одной версты железных дорог, паровые машины в производстве совершенно отсутствовали, доминировал ручной труд⁹⁴.

На предприятиях тяжелой индустрии России, являющихся основой экономического потенциала страны, в первые пореформенные десятилетия продолжали царить застой и отсталость производства. В этот период в тяжелую промышленность было направлено только 2% акционерного капитала, что бесспорно свидетельствует о слабости развития технической революции в этой ключевой отрасли хозяйства. Главная горно-металлургическая база России — уральская металлургия, которая давала до 72% металла страны, в первые пореформенные десятилетия находилась в хроническом кризисе. Она не в силах была удовлетворить потребности развивающегося хозяйства в металле. Особенно остро встал вопрос о железнодорожных поставках. В 1863 г. в правительственных кругах возник вопрос о необходимости организации отечественного рельсового производства на уральских горных заводах. Зависимость государственного железнодорожного строительства от зарубежных поставок оборудования была чревата опасностью прямых срывов материально-технического снабжения в периоды военно-политических осложнений. Особенно наглядно это проявилось в годы Крымской войны, когда было фактически сорвано строительство Петербурго-Варшавской магистрали. Поэтому главноуправляющий путями сообщения и публичных зданий генерал-лейтенант П. П. Мельников, подчеркивая эти причины, озабоченно писал, что «желательно было бы утвердить в России рельсовое дело, по крайней мере, в такой степени, что-

⁹³ П. А. Хромов. Экономическое развитие России в XIX—XX веках. М., 1950, стр. 175.

⁹⁴ Б. Л. Цыпин. Некоторые особенности промышленного переворота в России. Свердловск, 1968, стр. 131—133.

бы в случае каких-либо затруднительных политических обстоятельств было бы обеспечено движение по существующим железным дорогам»⁹⁵.

Однако из 125 действующих старых металлургических заводов Урала только 2 предприятия оказались в силах организовать незначительную прокатку железных рельсов для нужд государственного железнодорожного строительства. К ним относились Нижне-Салдинский завод в Пермской губернии, входящий в комплекс предприятий Нижне-Тагильских заводов наследников П. П. Демидова князя Сан-Донато, и казенный Камско-Воткинский завод в Вятской губернии.

Администрация Демидовских уральских заводов, получив льготный казенный заказ на поставку рельсов по цене, почти в 2 раза превосходящей импортную, на десятилетний срок, одним из условий организации рельсового производства поставила необходимость передачи им двух близлежащих обширнейших лесных казенных дач — Серебряной и Илимской Гороблагодатского округа размером в 34 тыс. десятин. Управляющий конторой Демидовских заводов инженер В. В. Добровольский писал, что слабая производительность на заводах связана с ограниченной топливной базой. Истребление всех лесов около заводов привело к необходимости заготовки древесного топлива в отдаленных лесных районах, что увеличивало себестоимость производства заводской продукции. В таких условиях, писал он, «заводы не могли ни усилить производство рельсов, ни удешевить цену их, и единственным средством к достижению той и другой цели представляется предоставление в пользование заводов новых источников сгораемого в окрестных казенных дачах, изобиловавших лесными материалами»⁹⁶.

Эти требования администрации Демидовских заводов наглядно свидетельствовали об острой технической отсталости русской металлургии, где доминировала выделка древесноугольного чугуна при архаической технологии производства доменных печей с холодным или слабо нагретым дутьем. Вплоть до конца 70-х годов древесное топливо составляло почти 100% всего топливного баланса уральской металлургической промышленности⁹⁷.

Древесное топливо (для выжига древесного угля) производилось самым варварским способом. В. И. Ленин писал, что «преобладание лесопромышленности над каменноугольной промышленностью в деле доставки топлива соответствует малоразвитому состоянию капитализма... Лесопромышленность относится к каменноугольной промышленности приблизительно так же, как капиталистическая мануфактура относится к крупной машинной

⁹⁵ А. А. Кенпен. Материалы для истории рельсового производства в России. СПб., 1899, стр. 34.

⁹⁶ А. А. Кенпен. Указ. соч., стр. 35.

⁹⁷ Н. А. Иосса. Настоящее положение чугуноплавильного производства в России. СПб., 1880, стр. 7.

индустрии. Лесопромышленность означает самое примитивное состояние техники, эксплуатирующей первобытными способами природные богатства; каменноугольная промышленность ведет к полному перевороту в технике и к широкому употреблению машин»⁹⁸.

Древесноугольный чугун Урала, связанный с большими издержками производства, не соответствовал развитию массового рельсопрокатного производства. Железные рельсы, выделяемые из древесноугольного чугуна, отличались слабой прочностью, хрупкостью и быстро изнашивались, требуя ежегодной замены. Профессор Петербургского горного института И. А. Тиме, докладывая в Междуведомственную правительственную комиссию о причинах невозможности широкой организации рельсового производства на Урале, писал, что «рельсы, от которых требуется исключительная прочность в холодном состоянии, могут быть выделяемы весьма успешно только на минеральном топливе»⁹⁹.

Однако переход уральской металлургии на минерализацию топливного баланса, требующую коренной перестройки всей технической базы производства, был невозможен при господствующем на Урале отсталом укладе хозяйства. На Урале продолжали господствовать «самые непосредственные остатки дореформенных порядков... отсталость техники... примитивная и хищнически-первобытная эксплуатация природных богатств края». Уральские магнаты-горнопромышленники «основывали свое господство не на капитале и конкуренции, а на монополии и на своем владельческом праве»¹⁰⁰, беспощадно эксплуатируя закабаленного уральского рабочего, препятствовали развитию технического прогресса в горнозаводском Урале. Отсталым полукрепостническим общественным отношениям полностью соответствовала острая техническая отсталость уральской металлургии, которая резко усугублялась отсутствием современных путей сообщения, замкнутостью и громадной оторванностью Урала от центральных промышленных районов России. Связь Урала с центром страны осуществлялась в течение всей второй половины XIX в. путем средневекового примитивного «сплава» по рекам один раз в год. Отсутствие железнодорожных сообщений усиливало отсталость Урала, препятствуя дальнейшему развитию производительных сил края. В результате на уральских горно-металлургических предприятиях во второй половине XIX в. техническая революция не произошла.

Неоднократные попытки царского правительства с помощью системы льготных казенных заводов и премий наладить производство рельсов на уральских металлургических заводах оказались слаборезультативными. В 1875 г. уральские заводы с трудом дали всего лишь 16% общего внутреннего производства рельсов в стране.

⁹⁸ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 529.

⁹⁹ «О мерах к развитию в России рельсового производства». СПб., 1876, стр. 91.

¹⁰⁰ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 488, 485—486.

В целом по России темпы развития металлургического производства в 60—70-е годы были крайне ничтожными. Выплавка чугуна за десятилетие с 1866 по 1875 г. увеличилась на 31%. Русская металлургия катастрофически отставала от ведущих капиталистических государств мира.

Слабое развитие собственной топливно-металлургической базы в России привело к тому, что первая русская железнодорожная сеть была создана фактически за счет импортного металла, который почти беспопытно ввозился в страну, в основном из Англии.

Даже в центре главной российской горно-металлургической базы, на Урале, строительство Уральской горнозаводской железной дороги в 1875—1878 гг. осуществлялось за счет импортируемого из-за границы железнодорожного оборудования. На этой дороге было уложено в путь более 70% (2,1 млн. пудов) иностранных железнодорожных рельсов, импортируемых из Англии и Бельгии. На Уральскую дорогу было поставлено 54% английских товарных паровозов, 50% бельгийских пассажирских вагонов¹⁰¹. Характерно, что даже подавляющая часть железнодорожных скреплений, вплоть до винтов, болтов и костылей, была ввезена из Англии. Этот вопиющий пример наглядно свидетельствовал о технической отсталости царской России. Передовая русская общественность с горечью отмечала в печати, что «гору Благодатскую — первый в мире железный рудник, теперь кругом обкладывают английскими рельсами»¹⁰². При этом иностранные железные рельсы оказались настолько низкого качества, что в первые же годы эксплуатации Уральской дороги они пришли в полную негодность, вызвав срочную их замену стальными рельсами.

Создание отечественной металлургической, машиностроительной и топливной баз все острее выдвигалось как неотложная задача экономического развития пореформенной России. Ф. Энгельс писал, что «невозможно построить и эксплуатировать широкую сеть железных дорог, не имея отечественной промышленности, поставляющей рельсы, локомотивы, вагоны и т. д. Но нельзя создать одну отрасль крупной промышленности, не вводя вместе с ней всю систему...»¹⁰³.

С середины 60-х годов XIX в. царское правительство под влиянием постоянной угрозы финансового краха и политических причин тщетно пыталось наладить организацию внутреннего производства железнодорожного оборудования в стране. Так, 6 октября 1866 г. Александр II утвердил решение Совета министров о

¹⁰¹ А. Антипов. Обзор правительственных материалов по развитию в России металлургической промышленности. СПб., 1879, стр. 28; Е. М. Мильман. Первая железнодорожная магистраль Урала в 70—90-х годах XIX в. Рукопись канд. дисс. Пермь 1963, стр. 226.

¹⁰² «Биржевые ведомости». СПб., 1878, № 59.

¹⁰³ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 22, стр. 450.

том, чтобы все правительственные железнодорожные заказы с целью сокращения перевода денег за границу выполнялись «внутри государства, несмотря ни на какие затруднения или неудобства, которые это могло бы представить на первых порах»¹⁰⁴. Однако это правительственное решение носило в значительной мере декларативный характер. Так, через месяц после обнаружения этого «повеления» Министерство путей сообщения под давлением реальных потребностей вынуждено было заказать за границей «в виде исключения из Высочайше утвержденных Правил» на нужды ремонта пути Николаевской железной дороги около 1 млн. пудов рельсов в Англии¹⁰⁵.

К 1868 г. царской правящей бюрократией была разработана система выдачи казенных заказов с выплатой авансов, премий и субсидий из железнодорожного фонда для форсирования развития отечественных заводов транспортного оборудования и рельсового производства. С этого периода поставки рельсов и подвижного состава для железнодорожного строительства стали постепенно входить в русло государственной централизации. При этом в Министерстве путей сообщения были сосредоточены руководящие функции по распределению железнодорожных заказов на оборудование строящихся железных дорог в России. В официальных документах отмечалось, что по этой системе «само правительство заключало с разными лицами и заводами контракты на изготовление подвижного состава, рельсов и других принадлежностей, а затем уступало их обществам по заготовительной цене и даже ниже ее». Одновременно выдавались «ссуды из железнодорожного фонда промышленным обществам и заводам, изготовлявшим железнодорожные принадлежности, с целью развития в России производства рельсов, паровозов, вагонов и пр., которые включались в концессии на сооружение железных дорог как условие об обязательном заказе части означенных предметов на русских заводах»¹⁰⁶.

В годы промышленного подъема за период с 1868 по 1874 г. общая сумма денег, уплаченных по казенным заказам на организацию производства железнодорожного оборудования внутри страны, составила 24,1 млн. руб., в том числе за рельсы было уплачено 6,7 млн. руб., паровозы — 3,5 млн. руб., товарные вагоны — 10,9 млн. руб.¹⁰⁷ Золотой «дождь» из русской государственной казны способствовал организации к середине 70-х годов 8 рельсопрокатных, 5 паровозостроительных и 12 вагоностроительных заводов.

¹⁰⁴ «Наша железнодорожная политика...», т. IV. СПб., 1902, стр. 228.

¹⁰⁵ А. А. Кеппен. Указ. соч., стр. 53.

¹⁰⁶ «Финансовое положение русских обществ железных дорог к 1 января 1880 г.», ч. II, стр. 75.

¹⁰⁷ А. Бушен. Сборник сведений по вопросам о снабжении русских железных дорог рельсами, подвижным составом и прочими принадлежностями, т. III. СПб., 1876, стр. 67.

Однако в реальных условиях технической отсталости России при фактическом отсутствии капиталистически организованной металлургической базы и огромном спросе на железнодорожное оборудование в период строительной «горячки» эта «система» хозяйственного руководства царизма оказалась паллиативной, вызвав уродливые формы развития русской передельной металлургии, целиком зависящей от импорта иностранного металла.

Центральное положение в рельсовом передельном производстве занял петербургский Путиловский завод. Еще в конце 50-х годов владелец завода полковник Н. А. Огарев получил от казны заказ на перекатку из старых рельсов 600 тыс. пудов новых железных рельсов для Николаевской железной дороги. (Низкое качество железных рельсов требовало почти ежегодной смены рельсового полотна). Таким образом, на этом заводе произведена первая в России переделка старых рельсов в новые. В 1861 г. Огаревский завод был продан петербургской фирме И. Дей и К^о, которая еще раньше организовала перекатку старых рельсов для Николаевской железной дороги на заводе герцога Лейхтенбергского, который впоследствии был превращен в железнодорожные мастерские Главного общества российских железных дорог. После банкротства этой фирмы в 1862 г. Петербургский чугуноплавильный завод длительное время находился в ведении администрации и в 1865 г. был закрыт «по невыгодности производства». С 1866 г. группа предпринимателей во главе с инженером Н. И. Путиловым стала упорно добиваться продажи этого завода для организации акционерного общества рельсопрокатного производства, действующего по системе казенных заводов и авансов. Утверждение контракта было ускорено разразившимся скандалом с поставкой иностранных рельсов на Николаевскую железную дорогу. Осенью 1867 г. эта линия неожиданно оказалась без запаса рельсов для зимнего ремонта, так как новые английские и бельгийские рельсы (около 1 млн. шт.), уложенные летом того же года, в течение двух месяцев оказались совершенно непригодными. В этих условиях необходимо было или снова выписать из-за границы рельсы, доставка которых в зимних условиях была значительно дороже, или срочно открыть передельный рельсовый завод. Правительство пошло по второму пути, и 2 января 1868 г. был заключен контракт с Путиловым, который предусматривал организацию рельсопрокатного завода с ежедневной производительностью по 5 тыс. пудов рельсов.оборотными средствами этого нового предприятия должны были служить задаточные деньги, выдаваемые ежегодно из казны в счет подрядной суммы заказа¹⁰⁸. Первый казенный заказ, выданный Путиловскому заводу, предусматривал производство 4 млн. пудов рельсов на 10,5 млн. руб.

¹⁰⁸ А. А. Кеппен. Указ. соч., стр. 52.

Используя возможности бесплодного ввоза иностранного железного лома и чугуна «вне дела», администрация Путиловского завода стала в широких масштабах развивать переделку его в русские железнодорожные рельсы двухслойного типа — железные со стальной головкой по методу главы завода инженера Н. И. Путилова. Однако на практике этот новый тип путиловских двухслойных рельсов оказался непригодным. Через 2—3 года эти рельсы приходили в полную негодность, стальная головка угрожающе отслаивалась, вызывая частые крушения на железных дорогах. Администрация частных железных дорог отказывалась принимать и оплачивать поставки этих рельсов по казенным заказам ввиду их низкосортности и нерентабельности¹⁰⁹.

Однако, несмотря на низкое качество продукции, Путиловский завод занял в этот период доминирующее положение во внутреннем рельсовом производстве России (до 68% всей внутренней выделки рельсов). Переделочное производство на Путиловском заводе было организовано на импортном английском каменном угле. В период кризиса середины 70-х годов Путилов добился правительственного разрешения о бесплодном ввозе 1,7 млн. пудов старых рельсов из Германии, чтобы сбить цену на рельсовый лом на внутреннем рынке¹¹⁰.

В 1875 г. в связи с разворачивающейся перестройкой железнодорожного полотна российских железных дорог с железных на стальные рельсы акционерному обществу Путиловских заводов был вновь выдан долгосрочный казенный заказ на изготовление 4 млн. пудов стальных рельсов на сумму в 10,5 млн. руб.¹¹¹ По официальным данным, общая производительность Путиловского завода за период с 1857 по 1875 г. составила около 23,5 млн. пудов рельсов, или свыше 50% внутреннего рельсового производства России. При этом 85% рельсов Путиловского завода были изготовлены из импортного металла, преимущественно английского, и только 15% составляли рельсы из русских материалов в виде старого рельсового лома¹¹². Такова была оборотная сторона общей картины производства этого ведущего рельсопрокатного завода России, действовавшего на основе прямого государственного финансирования и кредитования.

В 1875 г. на всем протяжении русских железных дорог длиной в 22 тыс. верст (включая двойные, разъездные и запасные пути) находилось 95 млн. пудов рельсов. Из этого количества только 9% (или 8,4 млн. пудов) были изготовлены на русских рельсопрокатных переделочных заводах. Из этого количества только 0,8 млн. пудов рельсов (или 10%) были изготовлены из оте-

¹⁰⁹ А. Бушен. Указ. соч., т. I, 1876, стр. 41.

¹¹⁰ А. А. Кеппен. Указ. соч., стр. 62—63.

¹¹¹ И. Ф. Гиндин. Государственный банк и экономическая политика царского правительства (1861—1892 гг.). М., 1960, стр. 239.

¹¹² «О мерах к развитию в России рельсового производства», стр. 94.

чественного чугуна на минеральном топливе¹¹³. Эти результаты наглядно свидетельствовали о технической отсталости русской топливно-металлургической базы.

В 1875 г. в России работали всего лишь две доменные печи на минеральном топливе, на долю которых приходилось всего 2,4% общероссийской продукции. К середине 70-х годов наиболее остро встал вопрос о внедрении стального рельсового производства в России. Следует указать, что передовая русская инженерно-техническая мысль еще в начале 60-х годов продемонстрировала в области развития стального производства новаторство, создав новый русский процесс бессемерования стали¹¹⁴. В частности, на казенном Камско-Воткинском металлургическом заводе в 1863 г. были получены первые опыты бессемерования¹¹⁵, а к 1866 г.— изготовлены первые партии стальных рельсов, которые были поставлены на Московско-Нижегородскую железную дорогу. Однако впоследствии, в 1875 г., ввиду передачи всей суммы казенных заказов на стальные рельсы Путиловскому и Демидовскому заводам, стальное рельсовое производство на Воткинском заводе было совершенно прекращено.

Во второй половине 60-х годов с развитием железнодорожного строительства на Юге страны была предпринята попытка «насадить» капиталистические топливно-металлургические предприятия в районе Донецкого бассейна (подробные геологические исследования каменноугольных и железорудных залежей Донецкого бассейна были проведены русскими учеными-геологами еще в 40-х годах XIX в.). Царское правительство в течение 1866—1873 гг. выдало целый ряд концессий на устройство новых рельсопрокатных заводов на Юге России сиятельным ходатаям и железнодорожным королям, в том числе генерал-адъютанту князю В. И. Васильчикову, князю С. В. Кочубею, С. С. Полякову, П. И. Губонину и др.¹¹⁶

Однако за все пореформенное двадцатилетие на Юге России возник всего лишь один Новороссийский металлургический завод с полным производственным циклом в Юзовке. Его основателем стал английский капиталист, бывший главный технолог Мильвольского завода в Лондоне, Джон Юз, которому придворный вельможа князь С. В. Кочубей в ноябре 1868 г. продал права на свою концессию за 24 тыс. фунтов стерлингов. Д. Юз стал главой учрежденного в 1869 г. в Англии «Новороссийского общества каменноугольного, железного и рельсового производства» с капиталом в 30 тыс. фунтов стерлингов. Благодаря прямому покрови-

¹¹³ «О мерах к развитию в России рельсового производства», стр. 31—32.

¹¹⁴ В. Б. Яковлев. Бессемерование и его применение в России.— «Труды Института истории естествознания и техники АН СССР», т. 9, 1957, стр. 68—69.

¹¹⁵ ЦГИА СССР, ф. 40, оп. 2, д. 62, стр. 153—154.

¹¹⁶ Там же, ф. 268, оп. 1, д. 155, лл. 46—51; «По Екатерининской железной дороге», вып. 1. Екатеринослав, 1903, стр. 15.

тельству председателя Государственного совета вел. князя Константина Николаевича, Новороссийское общество было включено в «систему» покровительствуемых царизмом предприятий и стало щедро финансироваться из государственной казны.

По концессии в комплекс предприятий Новороссийского общества вошли металлургический завод, каменноугольные копи и 85-верстная Константиновская железная дорога, связавшая Юзовку с Курско-Харьково-Азовской магистралью. На строительство последней концессионеру Д. Юзу была выдана из казны трехмиллионная ссуда¹¹⁷.

После пуска первой домны, в начале 1872 г., Д. Юз добился выплаты ему долгосрочной неуставной ссуды в размере 0,5 млн. руб. сроком на 37 лет по заказам железных дорог. На следующий, 1873 г. ему была вновь выплачена полумиллионная ссуда под залог некотирующихся акций. Одновременно этому предприятию была установлена выплата премий из казны в размере 50 коп. с каждого пуда выделяемых рельсов сроком на 12 лет. Горнопромышленники Юга впоследствии указывали, что при основании Новороссийского завода «со стороны правительства ему дарованы были такие льготы и пособия, которые потом не давали уже более никому и которые, придав заводу монопольный характер, надолго устранили от него всякую конкуренцию и всякую постороннюю попытку приступить к выплавке чугуна или выделке железа и стали на Юге России»¹¹⁸. По первоначальной концессии премиальная оплата для Новороссийского завода ограничивалась производством максимум в 300 тыс. пудов, что сдерживало развитие предприятия. В 1874 г. Дж. Юз купил у железнодорожного «короля» С. С. Полякова права на его концессию по учредительству Азовского металлургического завода, где предусматривалась премиальная система с ежегодной производительностью в 500 тыс. пудов рельсов. В мае 1875 г. Александр II утвердил эту сделку¹¹⁹.

Таким образом были заложены основы для организации на Юге России крупного капиталистического предприятия большой металлургии на монопольных правах. Первоначально деятельность Новороссийского металлургического завода по развитию отечественного рельсового производства была крайне незначительной. В 1875 г. на заводе было выработано всего лишь 362,6 тыс. пудов железных рельсов. Производство стальных рельсов было налажено только в 1880 г. В известной степени слабая производительность завода была связана с низким качеством местной железной руды, на которой базировалась выплавка чугуна в первые годы. Расположенный в самом центре богатейших залежей донецкого камен-

¹¹⁷ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 115, лл. 104—110, 179—185.

¹¹⁸ Цит. по: В. И. Бовыкин. Зарождение финансового капитала. М., 1967, стр. 85.

¹¹⁹ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 115, лл. 243—244; «Наша железнодорожная политика...», т. IV, стр. 234.

ного угля, Юзовский металлургический завод нуждался в развитии железнодорожных связей с железорудными рудниками Криворожья, которое было осуществлено позже. Всего в 70-х годах XIX в. производительность Новороссийского завода в Юзовке составила только 10% внутреннего производства железнодорожных рельсов.

В целом в середине 70-х годов русская металлургия ежегодно вырабатывала только 3 млн. пудов рельсов, удовлетворяя около 20% годовой потребности российской железнодорожной сети в рельсах. В результате большая часть железнодорожных рельсов, необходимых как для строительства, так и для текущего ремонта, постоянно ввозилась из-за границы. Общий итог ввоза иностранных рельсов за период подъема железнодорожного строительства с 1869 по 1873 г. составил более 50 млн. пудов, в среднем по 10 млн. пудов в год (см. табл. 8).

В апреле 1875 г. по инициативе Русского технического общества в Петербурге был созван съезд горных и механических заводчиков, под председательством барона А. И. Дельвига. На съезде был поднят ряд острых вопросов, связанных с трудностями организации внутреннего материально-технического снабжения железных дорог России. Наибольшее звучание получил вопрос о необходимости быстреего развития отечественной металлургической базы. В резолюциях съезда русская буржуазия «всеподданнейше» ходатайствовала об усилении таможенной охраны, установлении твердой системы казенных заказов, повышении льготного финансирования и премирования «самостоятельных» предприятий, о сооружении сети железных дорог к каменноугольным копям, железным рудникам и заводам Юга и Урала страны¹²⁰.

В связи с ходатайством съезда промышленной буржуазии в декабре 1875 г. была создана особая правительственная междоуведомственная Комиссия для выяснения вопросов снабжения русских железных дорог рельсами, подвижным составом и другими принадлежностями, под председательством бывшего товарища министра финансов, сенатора Г. П. Небольсина. Комиссией была проведена большая предварительная работа с привлечением крупной технической профессуры для выяснения подлинной картины, царящей в области тяжелой промышленности России. Произведенный специалистами подсчет потребностей русских железных дорог в рельсах и подвижном составе показал, что ежегодный импорт наносит большой урон платежному балансу страны. Курс на поддержку «передельной» металлургии был чреват большими финансовыми осложнениями и наносил ущерб внутреннему экономическому развитию страны. В решении Комиссии указывалось, что «железные дороги (России) строились, преимущественно, на иностранные капиталы и, конечно, без помощи последних они не могут строиться в будущем. Но нельзя допустить мысли, чтобы они

¹²⁰ ЦГИА СССР, ф. 90, оп. 1, д. 171, лл. 52—70.

Таблица 8

Производство и импорт рельсов в России с 1863 по 1880 г. (в тыс. пуд.) *

Год	Отечественное производство	Импорт рельсов	Общее потребление	% импорта рельсов к потреблению	Год	Отечественное производство	Импорт рельсов	Общее потребление	% импорта рельсов к потреблению
1863	807,0	400	1207,0	33,0	1872	1923,6	6186	8109,6	76,3
1864	1379,4	985	2364,4	41,6	1873	1602,9	9121	10 723,9	85,0
1865	1411,3	1626	3037,3	53,5	1874	2958,9	10 911	13 869,9	79,9
1866	864,3	2292	3156,6	72,6	1875	2675,5	10 360	13 035,5	79,9
1867	434,8	9878	10 312,8	95,7	1876	3067,2	11 673	14 740,2	79,9
1868	1442,5	5610	7052,5	79,5	1877	2796,7	11 455	14 251,7	80,5
1869	2580,7	12 705	15 285,7	83,2	1878	4518,0	9840	14 358,0	68,8
1870	2583,4	13 939	16 522,4	84,3	1879	9504,2	4869	14 373,2	33,8
1871	2352,3	6981	9333,3	74,8	1880	12 296,3	3395	15 691,3	21,6

* А. Бушен. Сборник сведений по вопросам о снабжении русских железных дорог подвижным составом и прочими принадлежностями, т. II. СПб., 1876, стр. 37—39; стр. 37—39; А. Кеттен. Материалы по истории рельсового производства в России, стр. 111; В. И. Покровский. Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России, т. I. СПб., 1902, стр. 237.

и ремонтировались постоянно иностранными рельсами и подвижным составом, тогда мы вдвойне бы зависели от иностранных капиталов»¹²¹. С 1877 г. в промышленной политике царского правительства наметился поворот в сторону усиления таможенного протекционизма. В связи с падением курса кредитного рубля царское правительство, первоначально в фискальных интересах, стало взимать таможенные пошлины по тарифным ставкам 1868 г. в золотом исчислении, что повысило обложение на 40—50%. Одновременно стал разворачиваться твердый курс на усиливающееся таможенное обложение продукции тяжелой индустрии, в первую очередь транспортного машиностроения. Так, в 1877 г. был отменен окончательно беспошлинный ввоз паровозов и подвижного состава железных дорог и обложен значительной пошлиной в 1 руб. 25 коп. с пуда данной продукции. Кроме того, был жестко ограничен беспошлинный ввоз рельсов. Для стимулирования производства стальных рельсов была установлена высокая попутная премия по государственным железнодорожным заказам. Стоимость продукции русских заводов рельсового производства и транспортного машиностроения, защищенная таможенным барьером, была в целом увеличена до 32% по сравнению с импортной. Все распределение железнодорожных заказов для частных железных дорог было сконцентрировано в Министерстве путей сообщения и финансировалось из государственных фондов.

¹²¹ «О мерах к развитию в России рельсового производства», стр. 1—2.

Таможенное обложение и правительственный курс на льготное финансирование предприятий тяжелой индустрии стимулировали приток капиталов, в первую очередь иностранных, в эту важную отрасль русской экономики, который в значительных масштабах развернулся позднее, в конце 80-х годов XIX в.

Правительственный курс на стимулирование роста внутренней базы для материально-технического снабжения железнодорожного транспорта на практике оказался трудно выполнимым. Вопрос упирался в крайнюю отсталость сталелитейного производства в России. В 1875 г. выплавка стали в России не достигла и 1 млн. пудов (16 тыс. тонн), в то время как в Германии производство стали достигло 303 тыс. тонн, а в Англии — 719 тыс. тонн. Общемировая перестройка железнодорожного полотна с железного на стальное остро поставила вопрос о неотложной организации как отечественного сталерельсового производства, так и сталелитейной промышленности в целом. Эта перестройка требовала значительных капиталовложений и устойчивого внутреннего рынка.

В решении Комитета министров от 13 августа 1876 г. подчеркивалось в связи с требованиями этой перестройки, что «водворение сталерельсового производства в России настолько важно для всей экономической будущности страны и представляет столько практических затруднений, что для достижения желаемых успехов не следует останавливаться перед жертвованиями в сем деле»¹²².

В связи с общими правительственными решениями в транспортном ведомстве была разработана новая система стимулирования роста внутреннего сталелитейного производства, которая основывалась на долгосрочных казенных заказах по повышенным ценам и выдаче денежных премий, в размере от 20 до 35 коп. за каждый пуд выделяемых стальных рельсов, постепенно снижаемых в течение 12 лет. Цена стальных рельсов первого заказа была утверждена в размере в 2 руб. 31 коп. (цена импортных стальных рельсов составляла в 1876—1877 гг. приблизительно от 1 руб. 70 коп. до 1 руб. 95 коп. за пуд с включением 45-копеечной пошлины)¹²³.

В 1877 г. правительственные заказы на общее количество в 12 млн. пудов стальных рельсов были выданы шести металлургическим и металлообрабатывающим предприятиям России. В это число входили три завода, работавшие на собственной металлургической основе (с металлом внутреннего производства), и три переделочных завода, работавшие на импортном металле. В число трех самостоятельных заводов входили Нижне-Салдинский завод

¹²² А. Келлен. Указ. соч., стр. 81.

¹²³ В. М. Верховский. Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железных дорог в России по 1897 г. включительно. СПб., 1901, стр. 27.

Демидова в Пермской губернии, Катаев-Ивановский завод князя Белосельского-Белозерского в Уфимской губернии на Южном Урале и Новороссийский завод в Юзовке на Донбассе. Этим заводам был выдан общий заказ на 4,9 млн. пудов рельсов.

Большее количество заказов — на 5,4 млн. пудов рельсов — было передано трем передельным заводам, в число которых вошли Петербургский Александровский завод (бывший Берда), Брянский завод Губонина и Голубева и Варшавский завод Общества «Лильпоп, Рау и Левенштейн». На этих западных передельных заводах России было организовано сталелитейное производство, работавшее на беспошлинно ввозимых из-за границы металлах в виде стального лома. Главный русский передельно-металлургический завод в России — Путиловский в Петербурге еще в 1874 г. получил правительственный заказ на 4 млн. стальных рельсов. В 1876 г. этот завод получил новый заказ на 6 млн. пудов рельсов в счет специального правительственного заказа под ссуду из Государственного банка.

Для выполнения казенных заказов по производству рельсов передельно-металлургические заводы добились от царского правительства разрешения «в виде временной меры» права на беспошлинный ввоз иностранного стального лома, стоимость которого составляла 56 коп. за пуд с доставкой, в то время как внутренняя цена стального лома была в 3 раза больше (до 1 руб. 65 коп. за пуд). Правом на беспошлинное получение импортной стали русские передельные заводы пользовались вплоть до начала 1881 г., когда оно было отменено. Одновременно эти заводы получали из царской казны премии за рельсы, изготовленные ими из иностранного металла, что опять шло вразрез с принятой правительством в 1876 г. программой стимулирования роста отечественного сталерельсового производства. Однако, развиваемые при такой противоречивой «системе», российские сталерельсовые заводы не удовлетворяли возрастающих потребностей снабжения железных дорог стальными рельсами. В результате почти все стальные рельсы на русских железных дорогах в количестве 13,5 млн. пудов, уложенные в путь на 1 января 1879 г., были иностранными, поставляемыми главным образом с четырех английских заводов: Брауна, «Бейлей и Диксон», Каммеля и «Барро и Гест». Кроме того, стальные рельсы поставляли из Германии — с заводов Круппа, из Франции — с заводов Крезо и Тер-Наур, Бельгии — с заводов Кокериль.

Слабые темпы в развитии отечественной металлургии продолжали вызывать тревогу в среде передовой русской общественности. В 1878 г. в Обществе для содействия русской промышленности и торговли была учреждена Особая комиссия под председательством инженера Ю. А. Гагемейстера для изучения причин, задерживающих развитие горного и механического дела в России. Материалы этой комиссии свидетельствовали о резкой борьбе сталезаводчиков за казенные заказы. В результате было выработано

новое ходатайство от имени Общества для содействия русской промышленности и торговли выдавать попудную премию исключительно за стальные рельсы, выделяемые из отечественных металлов. Это решение, с другой стороны, должно было привести к ликвидации передельных заводов и сокращению рельсового производства в условиях слабой металлургической базы. Аналогичное положение возникло и в паровозостроении, где получение казенных заказов и премий обуславливалось изготовлением паровозов исключительно из отечественных материалов. Это требовало либо организации новых сталелитейных отделений при каждом заводе, связанной с расширением предприятия и новых долгосрочных капиталовложений, либо закупки этих частей на специализированных внутренних заводах страны. Так, в середине 70-х годов в России фактически действовал только один казенный Обуховский завод, где было налажено производство стальных частей паровозов и вагонов: колеса, бандажи, шины, оси, рессоры, цена которых была в 3 раза более импортной. (Например, стоимость паровозных осей Обуховского завода составляла 6 руб. 80 коп. за пуд, в то время как германская фирма Круппа сбывала их в Россию по цене 2 руб. 17 коп. за пуд¹²⁴.)

Усиленное «насаждение» отечественного рельсового производства сопровождалось к концу 70-х годов известным переломом в деле организации внутреннего материально-технического снабжения железных дорог, вызвав сокращение импорта рельсов (см. табл. 8).

В годы строительства первой русской железнодорожной сети гораздо быстрее создавалось отечественное транспортное машиностроение.

Первенец русского паровозовагоностроения — Александровский механический завод в Петербурге, переданный царским правительством в долгосрочное владение американским предпринимателям Уайнанс и К^о, с 60-х годов переживал период тяжелого кризиса. За 24 года хозяйничания этих американских концессионеров здесь так и не было организовано производство составных частей паровозов и вагонов, а проводились лишь сборка и ремонт последних из импортных материалов. В связи с прекращением казенных заказов завод в 1864 г. был закрыт. После расторжения хищнического контракта с Уайнансом Александровский завод вместе с Николаевской железной дорогой в 1868 г. был продан Главному обществу российских железных дорог, где была вновь организована постройка товарных вагонов и проводился текущий ремонт подвижного состава для нужд дорог этого общества. В 60-х годах частное железнодорожное строительство целиком базировалось на ввозе иностранного подвижного состава.

Финансово-политические мотивы заставили царское правитель-

¹²⁴ «О мерах к развитию в России рельсового производства», стр. 32.

ство предпринять ряд энергичных мер для стимулирования отечественного транспортного машиностроения. Еще в 1861 г. был разрешен беспошлинный ввоз оборудования и материалов для машиностроительных предприятий в стране. Во время приступа к строительству казенной Московско-Курской железной дороги глава транспортного ведомства П. П. Мельников энергично пытался привлечь к снабжению этой стройки русскую буржуазию. Однако результаты оказались незначительными, были основаны лишь несколько вагоностроительных предприятий. Заказы на постройку вагонов для Московско-Курской железной дороги взяли три машиностроительных и механических завода Центрального района: два московских вновь организованных предприятия — «Вильямса и Бухтеева» и «Бремме и Левестама» и Коломенский механический завод бр. Струве. Однако эти предприятия занялись фактически только сборкой вагонов из импортных материалов. Из-за границы беспошлинно выписывались все составные элементы вагоностроения — оси, колеса, рессоры, буферные стержни и т. д. Организация сборочного производства на основе правительственных заказов оказалась на деле нерентабельной. В середине 70-х годов в связи с прекращением казенных заказов почти все московские вагоностроительные предприятия были ликвидированы.

Ввиду того что русская промышленность была не в силах удовлетворить насущные потребности железных дорог, для нужд текущего и капитального ремонта подвижного состава на ряде линий стали создаваться так называемые главные железнодорожные мастерские и сеть коренных и оборотных депо. Наиболее технически оснащенными были Ковровские паровозоремонтные мастерские Московско-Нижегородской железной дороги и Петербургские мастерские Петербурго-Варшавской железной дороги. Последние, основанные в 1858 г., были оснащены паровыми машинами к началу 80-х годов общей мощностью в 130 л. с. Рабочих было 1580 чел. Всего к началу 80-х годов в России насчитывалось 30 главных железнодорожных мастерских, где работало свыше 35 тыс. рабочих¹²⁵.

Предпринятый в правительственных кругах курс на развитие отечественного материально-технического снабжения русских железных дорог вызвал в 1867 г. организацию при Министерстве путей сообщения особой комиссии под председательством товарища министра Э. И. Герстфельда. Эта комиссия занималась рассмотрением многочисленных предложений от русских и иностранных капиталистов, к которым Путейское ведомство обратилось с просьбой взять на себя долгосрочную поставку подвижного состава на подрядной основе. Данная комиссия разработала первоначальные принципы организации снабжения железных дорог под-

¹²⁵ «Материалы по статистике путей сообщения», вып. 4-5. М., 1922, стр. 136—137; В. П. Безобразов. Отчет о Всероссийской художественной промышленной выставке 1882 г. в Москве, т. VI. СПб., 1884, стр. 150—165.

вижным составом. Исходя из опыта железнодорожного строительства западноевропейских стран, где в среднем на каждые 1,5 тыс. верст железных дорог приходился один паровозостроительный завод, было рассчитано, что потребность России может ограничиться пятью паровозостроительными заводами производительностью в 20—25 паровозов в год (в расчет был принят срок службы паровозов, определенный в 12 лет, при ежегодных пробегах в 25 тыс. верст, что вызывало, при общей численности их в 1340 штук, необходимую ежегодную смену в 112 паровозов). Потребность в вагонах была установлена в размере 2,5 тыс. штук в год, для чего требовалась организация пяти вагоностроительных заводов производительностью в 500 вагонов в год. Учитывая, что постройкой вагонов занимаются несколько железнодорожных мастерских, комиссия сократила число требуемых вагоностроительных предприятий до трех.

По разработанным подрядным условиям каждому заводу должен был предоставляться ежегодный заказ в течение шести лет на 20—25 паровозов и 500 вагонов с выдачей субсидий по 300 тыс. руб. для паровозостроительных заводов и 150 тыс. руб. для вагоностроительных заводов. Цены на данную продукцию должны были быть на 8,5% больше средних зарубежных цен. По мотивам стратегического характера комиссия считала необходимым рассредоточить предприятия транспортного машиностроения в разных местах страны в целях «обеспечения снабжения железных дорог паровозами и в случае захвата какого-либо завода неприятелем»¹²⁶.

С целью создания твердого рынка для продукции заводов транспортного машиностроения были введены с 1868 г. новые увеличенные таможенные тарифы на подвижной состав. В концессии вновь строящихся частных железных дорог были введены обязательные условия поставки подвижного состава с отечественных заводов.

На основе казенных заказов в конце 60-х годов были организованы паровозостроительные отделения при Невском судостроительном и механическом заводе в Петербурге (заводовладельцев Семянникова и Полетики), Людиновском заводе Мальцева в Калужской губернии и на Воткинском заводе Горного ведомства в Вятской губернии. Одновременно было организовано паровозостроение на Коломенском заводе, первоначально без казенного заказа. Возобновилось вновь строительство паровозов на старом Александровском механическом заводе в Петербурге.

Таким образом, в 70-х годах XIX в. в России паровозостроением занимались пять заводов. За 12 лет, с 1869 по 1880 г., ими было изготовлено 1957 паровозов (см. табл. 9). Наибольшее количество паровозов было построено на Невском заводе в Петербурге — 845 штук, или 43% от общего количества. На втором

¹²⁶ А. Бушен. Указ. соч., т. III, стр. 43—44.

Таблица 9

Количество паровозов, производимых русскими заводами, и импорт паровозов в России в 1869—1880 гг. *

Годы	Невский в Петербурге	Коломенский	Мальцевский (Люденовский)	Воткинский (казенный)	Мастерские Петербурго-Варшавской железной дороги	Александровский механический в Петербурге	Всего	Общая сумма производства (в млн. руб.)	Импорт (в млн. руб.)
1869	—	15	—	2	—	—	17	0,4	} 48,0
1870	1	28	4	2	2	1	38	0,98	
1871	15	24	19	4	1	—	63	1,5	
1872	25	25	25	2	—	9	86	2,0	
1873	70	41	21	4	3	—	139	3,0	
1874	66	61	49	6	—	2	184	4,1	
1875	82	38	40	8	—	8	176	4,3	
1876	82	61	35	10	—	—	188	4,8	
1877	123	65	27	10	—	—	225	5,6	
1878	138	89	69	12	—	26	334	9,1	
1879	123	71	45	12	—	15	266	7,2	1,7
1880	120	78	30	12	—	10	247	7,1	2,7
Итого паровозов	845	596	364	84	6	71	1963		
Сумма (в млн. руб.)	21,3	15,7	9,0	2,2	0,1	1,9		50,2	69,1

* «Историко-статистический обзор промышленности России. Группа IX». СПб., 1882, стр. 48.

месте по количеству продукции шел Коломенский завод, поставивший 596 паровозов, или 30% от общего количества; затем шел Люденовский завод Мальцева, где было построено 364 паровоза (15%); наименьшее количество было изготовлено на казенном Воткинском заводе — 84 паровоза и Петербургском Александровском заводе — 71 паровоз. Шесть опытных паровозов построили в мастерских Петербурго-Варшавской железной дороги.

На русских железных дорогах в 70-х годах господствовала разнотипность паровозного парка, что резко ухудшало эксплуатацию и ремонт подвижного состава. На отдельных железных дорогах России разнотипность паровозов приобретала огромные размеры. Так, на Ряжско-Вяземской железной дороге имелось девять типов, при общем паровозном парке в 138 штук. На Одесской дороге было 11 разных типов 204 паровозов, на Варшавско-Венской железной дороге — 25 типов 157 паровозов, всего в 1875 г. на рус-

ских железных дорогах было 58 серий разных паровозов, при общем количестве в 3655 штук¹²⁷.

Низкое качество паровозного парка русских железных дорог дополнялось еще незначительным их количеством. Так, в начале 1880 г., на всех русских железных дорогах длиной в 21 тыс. верст имелось 5520 паровозов, что составляло один паровоз на 3,82 версты, в то время как в Бельгии приходился один паровоз на 2,06 версты, в Англии — на 2,22 версты, Германии — на 2,80 версты, Франции — один паровоз на 3,44 версты¹²⁸. Быстрая изнашиваемость подвижного состава на русских железных дорогах сочеталась с плохим оборудованием паровозных депо на линиях. Администрация частных железных дорог крайне халатно относилась к требованиям правильного содержания и ремонта подвижного состава.

В области развития отечественного вагоностроения в 70-х годах был достигнут известный успех. В период железнодорожной горячки конца 60-х — начала 70-х годов в России строились преимущественно товарные вагоны на 14 вагоностроительных заводах и в 7 железнодорожных мастерских.

На основе казенных заказов в конце 60-х годов развернули свою деятельность по вагоностроению Радицкий завод Мальцева в Брянской губернии и Варшавский завод общества «Лильпоп, Рау и Левенштейн». Последний поставил на Юго-Западные железные дороги 6 тыс. товарных вагонов и платформ на общую сумму 7,4 млн. руб.

В 1874 г. были выданы казенные заказы на товарные вагоны и платформы Путиловскому и Сормовскому заводам по 3 тыс. штук на сумму 3,8 млн. руб. каждому предприятию, которые с этого времени приступили к постройке вагонов¹²⁹.

Всего за период с 1865 по 1880 г. русскими вагоностроительными заводами было изготовлено 71 663 товарных вагона и платформ и 1867 пассажирских вагонов. Наибольшее количество товарных вагонов (около 12,5 тыс.) было изготовлено на Коломенском машиностроительном заводе. Три четверти всех товарных вагонов было выстроено на шести ведущих машиностроительных заводах России, в том числе Коломенском, Варшавском — общества «Лильпоп, Рау и Левенштейн», Русско-Балтийском в Риге, Радицком — Товарищества Мальцевских заводов, Сормовском и Путиловском заводах.

Развернувшаяся в 70-х годах конкуренция между российскими вагоностроительными заводами привела к ликвидации ряда предприятий, работавших на импортных материалах. Это было связано еще с тем, что выдача новых казенных заказов в

¹²⁷ «Доклад о состоянии паровозов на железных дорогах России и о пользе вании ими». СПб., 1882, стр. 4—8.

¹²⁸ Там же, стр. 1.

¹²⁹ А. А. Бушен. Указ. соч., т. III, стр. 57.

70-х годах стала обуславливаться требованиями правительства пользоваться преимущественно отечественными материалами. В результате во второй половине 70-х годов строительство вагонов сосредоточилось на семи заводах, из которых два (Русско-Балтийский в Риге, Самсоньевский в Петербурге) представляли собой специализированные вагоностроительные предприятия, а на пяти остальных вагоностроение являлось дополнительным производством.

В 60—70-х годах в связи с развернувшимся железнодорожным строительством на Юге России начало расти каменноугольное производство Донецкого бассейна. В 1863 г. была выстроена первая в России горнозаводская Грушевская железная дорога (66 верст), предназначенная для вывоза антрацита к пристани Аксай на Дону, откуда топливо водным путем доставлялось на рынки южных промышленных городов. Поток каменноугольных грузов, перевозимых по этой дороге, непрерывно возрастал, увеличившись за первое пятилетие, с 1863 по 1868 г., в 3,5 раза — с 1,7 до 6 млн. пудов антрацита в год¹³⁰. Выстроенная в 1868 г. Грушевско-Ростовская ветвь, расширив доступ грушевского антрацита на донские и азовские рынки сбыта, вызвала рост добычи угля почти вдвое, достигнув в 1870 г. 11,5 млн. пудов. Открытие в 1869—1871 гг. Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской железных дорог дало возможность связать обширный район восточной части Донецкого каменноугольного бассейна с общей железнодорожной сетью страны, расширив рынки сбыта минерального топлива. Проведение железных дорог в этом районе форсировало строительство крупнейших каменноугольных копей — таких, как Курсунская с производительностью от 4 до 6 млн. пудов угля в год и Рутченковская — 7 млн. пудов¹³¹.

Значительно ускорилось развитие центральной части каменноугольного бассейна после постройки в 1878—1879 гг. Донецкой железной дороги. Эта линия стала своего рода перемычкой между двумя меридиальными магистралями Юга России. В результате стал резко расширяться рынок сбыта каменноугольного топлива Донецкого бассейна, что вело, в свою очередь, к значительному повышению добычи угля. В 1880 г. на Юге России насчитывалось 112 копей с 338 шахтами, где добывалось до 86 млн. пудов в год, что составляло 42,5% общероссийской добычи каменного угля. За десятилетие, с 1870 по 1880 г., добыча каменного угля и антрацита на Юге России выросла в 5,5 раза — с 15,5 до 86 млн. пудов в год. Главными потребителями донецкого угля стали железные дороги, на долю которых в 1880 г. приходилось 60% общего вывоза угля этого района.

Уже на ранней стадии развития донецкой каменноугольной промышленности, находившейся в целом на стадии мануфактур-

¹³⁰ «Горный журнал», 1870, т. III, стр. 60.

¹³¹ В. П. Безобразов. Указ. соч., т. II. СПб., 1883, стр. 23—27.

ного производства, капиталистическая конкуренция вела к монополии. Таковой стала монополия крупнейшего Южнорусского общества каменноугольной промышленности, основанная в 1876 г. на «личной унии» между этим обществом и двумя важнейшими углевозными дорогами — Курско-Харьково-Азовской и Козлово-Воронежско-Ростовской, принадлежащих железнодорожному «королю» С. С. Полякову. Южнорусское общество скупало для поляковских железных дорог по бросовым ценам уголь у мелких и средних шахтовладельцев, которые были не в силах вывезти свою продукцию на рынок, потому что вагоны и льготные тарифы Поляков предоставлял только своему монопольному обществу¹³². Совет съездов горнопромышленников Юга России, находившийся в первые годы своей деятельности под давлением поляковской монополии, долгое время был безгласен. Только в 80-х годах под давлением роста крупных капиталистических предприятий в Донбассе монополии Полякова был положен конец.

Возрастающий спрос на каменноугольное топливо в Центральном промышленном районе вызвал развитие в 70-х годах Подмосковского каменноугольного бассейна, где в 1880 г. насчитывалось 14 действующих рудников с годовой производительностью в 20 млн. пудов. Большинство копей было сконцентрировано в районе Ряжско-Вяземской железной дороги.

Развитие промышленной революции в первые пореформенные десятилетия вело к коренным изменениям в социально-классовой структуре российского общества. В широких масштабах развернулся процесс формирования промышленного пролетариата. Численность наемных рабочих в этот период значительно возросла, несмотря на то, что это было время технической перестройки промышленности. По данным В. И. Ленина, численность рабочих в 34 отраслях производства (текстильная, сахарная, металлообрабатывающая промышленности, транспортное и сельскохозяйственное машиностроение, деревообработка и др.) за 15 лет, с 1864 по 1879 г., выросла почти на 70% — с 272,4 тыс. до 466,5 тыс. человек¹³³. Количество рабочих, занятых в отраслях тяжелой индустрии, было в 1,7 раза меньше, чем рабочих легкой и пищевой промышленности.

В конце 70-х годов XIX в. новый вид капиталистического транспорта вызвал образование железнодорожного пролетариата — одного из наиболее крупных отрядов наемных рабочих России. За период с 1865 по 1880 г. численность железнодорожного пролетариата возросла почти в 6 раз — с 32 тыс. до 190 тыс. человек¹³⁴. С расширением железнодорожной сети быстро возросла

¹³² ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 1181, лл. 59—66; «Труды высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России», т. I, ч. II. СПб., 1879, стр. 90; В. Я. Лаврычев. Указ. соч., стр. 27.

¹³³ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 603.

¹³⁴ «Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей». СПб., 1883, стр. XI—XIII.

потребность в квалифицированных кадрах работников железнодорожного транспорта. Основными кузницами железнодорожных кадров в 60—70-х годах стали паровозо- и вагоноремонтные мастерские. Здесь наибольшей и квалифицированной группой рабочих были металлостроители-слесари, составлявшие пятую часть всего состава работников мастерских и депо. Так, в Киевских главных железнодорожных мастерских из 1416 рабочих более 31% (438 человек) составляли слесари-металлостроители¹³⁵.

Мастеровые-железнодорожники стали одним из основных резервов пополнения работников паровозной службы — машинистов, кочегаров, сцепщиков и пр. Острая нужда в квалифицированных кадрах железнодорожников-эксплуатационников вынудила правительственных чиновников поднять вопрос о расширении подготовки технического обучения. В начале 70-х годов директор Департамента железных дорог А. И. Дельвиг развернул энергичную деятельность по организации профессионально-технических училищ на железных дорогах¹³⁶. Основную инициативу в деле организации железнодорожных училищ взяло на себя Русское техническое общество, создав в начале 70-х годов первые четыре училища — Московское, Ковровское, Елецкое и Варшавское. Впоследствии был открыт еще ряд железнодорожных училищ на Украине — в Киеве, Одессе, Харькове, Кременчуге и Луганске. Всего за период с 1869 по 1890 г. в России было открыто 35 железнодорожных училищ, где развернулась подготовка квалифицированных кадров работников железнодорожной службы. Но в целом общее количество выпускников этих училищ было незначительно, достигая к 1890 г. около 6 тыс. человек¹³⁷. Единая система подготовки кадров рабочих-железнодорожников в России отсутствовала.

В первый пореформенный период особенно выросла армия рабочих-строителей железных дорог, достигнув почти 1,5 млн. человек. В сооружении первой русской железной дорожной сети принимали участие строительные рабочие, выходцы почти из всех губерний Европейской России, Урала и Кавказа. В подавляющем большинстве это были представители обедневшей, разорившейся части обезземеленного крестьянства России. В период железнодорожной строительной «горячки» развернулся массовый наплыв свободной рабочей силы. Рабочее население отдельных районов России специализировалось на определенных видах железнодорожных строительных работ, создавая рабочие артели. Так, в губерниях Центрального промышленного и Северо-черноземного районов России в годы железнодорожного подъема сложились кадры рабочих-строителей — землекопов, каменотесов, котельщиков, клепальщиков и кузнецов. В. И. Ленин указывал, что «строи-

¹³⁵ Н. Чайковский. Очерки железнодорожного хозяйства. СПб., 1898, стр. 268.

¹³⁶ ЦГИА СССР, ф. 219, оп. 26, д. 15, лл. 120—124.

¹³⁷ И. Рихтер. Личный состав русских железных дорог. СПб., 1904, стр. 211.

тельные рабочие представляют из себя образующийся промышленный пролетариат»¹³⁸.

Эксплуатация труда этой армии строительных рабочих носила жесточайший характер. Открытый произвол подрядчиков-капиталистов усиливался полукрепостническим характером организации найма рабочих-строителей. Правовое регулирование труда рабочих-строителей железных дорог осуществлялось формально на основе «Временных правил о найме рабочих» от 31 марта 1861 г., которые неизменно действовали на протяжении всего пореформенного сорокалетия. Эти полукрепостнические «Временные правила» регулировали отношения подрядчиков и рабочих-строителей в духе полицейского попечительства в интересах предпринимателей и самодержавного государства. В их основу был положен принцип нерушимости договора о найме, подкрепляемый круговой порукой и карательными мерами в отношении рабочих. Отсутствие в этом законе точных определений размера задания, или «урока», а также длительности рабочего дня открывало для капиталистов-подрядчиков широкий простор для произвола и жестокой эксплуатации бесправных рабочих.

Вместе с численным ростом железнодорожного пролетариата шел интенсивный процесс развития их классового самосознания, сопровождаясь развертыванием стачечной борьбы рабочих за свои жизненные права. Так, в начале 70-х годов на строительстве Киево-Брестской, Одесской, Харьково-Николаевской и Лозово-Севастопольской железных дорог произошли массовые стачки строительных рабочих, где приняло участие более 25 тыс. человек. Стачечники-строители требовали улучшения экономических условий и повышения заработной платы¹³⁹. Для подавления стачечного движения железнодорожных строительных рабочих капиталисты-подрядчики активно использовали вооруженную силу царизма — казацкие нагайки, регулярные войска и полицейские застенки. Но стачечное движение железнодорожного пролетариата продолжало расширяться. По неполным данным, в годы железнодорожного подъема произошло более 30 открытых выступления строительных рабочих против гнета, эксплуатации, за улучшение своих экономических и жизненных прав¹⁴⁰. Стачечное движение железнодорожников в 60—70-х годах XIX в. стало для молодого рабочего класса России важной школой пролетарской борьбы.

¹³⁸ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 533.

¹³⁹ О. А. Парасунько. Положение и борьба рабочего класса Украины (60—90-е годы XIX в.). Киев, 1963, стр. 229—239.

¹⁴⁰ «Рабочее движение в России в XIX в.», т. 2, ч. I. М., 1950, стр. 414—419; т. 2, ч. II. М., 1950, стр. 70—72, 193—194, 205, 300, 422—424.

Железнодорожный транспорт России в 80-х — начале 90-х годов XIX в.

Особенности развития железнодорожного транспорта в мировом капиталистическом хозяйстве в 80-х — начале 90-х годов XIX в.

В развитии мирового капитализма период 80-х — первой половины 90-х годов XIX в. занимает особое историческое место, которое связано с глубокими сдвигами в расстановке сил ведущих капиталистических держав. В эти годы мировая капиталистическая экономика перенесла тяжелые удары двух затяжных циклических кризисов перепроизводства, переплетавшихся с длительным аграрным кризисом последней четверти XIX в., что ускорило перерастание домонополистического капитализма в монополистический.

Усилившийся процесс неравномерного скачкообразного развития отдельных капиталистических государств сопровождался гигантским ростом производительных сил на базе крупнейших технических сдвигов в тяжелой индустрии, который вел к концентрации производства и централизации капитала за счет массового уничтожения мелкого и среднего типа предприятий, формированию монополий, колониальной экспансии и разделу сфер влияния в мировом масштабе.

Бурный скачкообразный рост производительных сил мирового капитализма был непосредственно связан с технической революцией в тяжелой индустрии.

Резкое удешевление стали сильно расширило ее применение в рельсопрокатном деле, судостроении, в военной промышленности, вытесняя чугун, железо и бронзу. Массовое внедрение и расширение стального производства явилось важнейшим фактором технического прогресса, открывало новые возможности увеличения скорости, мощности машин. Это повлекло за собой развитие и усовершенствование топливно-энергетической базы. В 80-х годах в широких масштабах стала развиваться минерализация топливного баланса. Каменный уголь и нефть повсеместно вытеснили древесное топливо, вызвав глубокие изменения в самой структуре производительных сил капиталистических стран. Важнейшее зна-

чение в дальнейшем прогрессе промышленного производства имело создание новой энергетической базы. Паровая машина как единственный источник двигательной энергии уже более не могла обеспечить рост промышленного производства. В последней четверти XIX в. были найдены новые средства для значительного расширения энергетической базы промышленности. Паровая турбина, повсеместно внедрявшаяся в крупное производство в 80-е годы, обладала более экономичным, чем паровая машина, использованием топлива и высоким коэффициентом полезного действия. В эти годы начинается развитие электропромышленности с ее гигантскими перспективами и революционизирующим воздействием на все отрасли народного хозяйства. (Первая электрическая промышленная станция на Земле дала ток в США в 1882 г.)

Резко возрастающий удельный вес отраслей тяжелой индустрии все более утверждал ее доминирующую роль в экономике мирового капитализма.

Глубокие технические сдвиги в экономике мирового капитализма, переход ведущей роли в промышленности к отраслям тяжелой индустрии с их высоким уровнем капиталовложений в условиях ожесточенной конкуренции усиливали процессы концентрации производства и централизации капитала и вели к образованию монополистических объединений. Глубинные процессы в развитии производительных сил усиливали нивелировку экономического уровня главных капиталистических держав, ведя к обострению основных противоречий капитализма и создавая большую напряженность в международных отношениях.

В этот короткий исторический период США не только догнали, но и обогнали по абсолютным размерам промышленного производства Англию, промышленная монополия которой была окончательной подорвана. Гигантские темпы развития набирал германский капитализм, чья тяжелая промышленность увеличила производство более чем в 1,5 раза. В эти годы усиливается финансово-промышленная экспансия германского капитализма на Восток.

Эти остроконфликтные процессы накладывали свой отпечаток на характер развития железнодорожного транспорта в этот исторический период.

Массовое железнодорожное строительство продолжало оставаться важным фактором стимулирования экономического развития. Во второй половине 80-х годов XIX в. был достигнут наивысший уровень прироста мировой железнодорожной сети в истории капитализма. За десять лет, с 1880 по 1890 г., железнодорожная сеть выросла на 245 тыс. км, достигнув 617,3 тыс. км (см. табл. 10). Железнодорожные капиталовложения в мировую сеть за этот пятилетний период составили около 2 млрд. фунтов стерлингов, достигнув общей суммы 7 млрд. фунтов стерлингов.

По темпам и абсолютному приросту железных дорог впереди шли США, где гигантский размах железнодорожного строительства стимулировал интенсивный рост промышленного производства средств производства.

Т а б л и ц а 10

Развитие мировой сети железных дорог в 80-е годы XIX в.
(тыс. км) *

Страна	1880 г.	1890 г.	Прирост за десятилетие	Страна	1880 г.	1890 г.	Прирост за десятилетие
США	150,2	251,7	101,5	Южная и Центральная Америка . .	12,9	58,5	45,6
Англия	28,9	32,3	3,4	Индия	14,7	26,4	11,7
Германия	33,3	41,8	8,5	Австралия и Океания	7,8	18,9	11,1
Франция	26,2	36,9	10,7	Африка	4,6	9,4	4,8
Россия	22,9	30,6	7,7	Китай	—	0,2	0,2
Канада	11,6	21,2	9,6	Весь мир	372,4	617,3	244,9

* Л. А. Мендельсон. Теория и история экономических кризисов и циклов, т. II. М., 1959, приложения.

Наряду с огромным количественным расширением железнодорожной сети в этот период начинает разворачиваться в широких масштабах процесс реконструкции и обновления основного капитала старых железных дорог. Наиболее усиленно этот процесс развернулся на железнодорожном транспорте в США и Англии. В 80-х годах на всех главных английских железнодорожных линиях шла коренная перешивка путей на стальное полотно, строились новые железнодорожные мосты, подъездные пути, станции и вокзалы. Поэтому, несмотря на то, что общий прирост сети железных дорог был минимальным, составляя 3,4 тыс. км за десятилетие, валовые капиталовложения английских железнодорожных компаний возросли более чем на 6 млн. фунтов стерлингов, удорожив вдвое стоимость 1 км пути.

Значительные капитальные затраты на реконструкцию железных дорог в США были связаны с тем, что железнодорожные линии первоначально сдавались в эксплуатацию с минимальным количеством искусственных сооружений, преимущественно однопутными, с узкой колеей, рассчитанные на слабое грузовое движение в малонаселенных районах. Интенсивное развитие американского капитализма сопровождалось бурным ростом грузовых потоков, что потребовало перехода в железнодорожной эксплуата-

ции на утяжеленные составы поездов с мощными паровозами и с большей грузоподъемностью вагонов. Если в 60-х годах на американских железных дорогах крупнейшие товарные паровозы весили 35 тонн, то к середине 70-х годов их вес увеличился вдвое, достигнув 70—75 тонн. Стандартная норма грузового вагона в 60-х годах составляла 7,5 тонны, в 1875 г. она возросла до 14 тонн, а в 1885 г. достигла 30 тонн. В начале 90-х годов грузоподъемность американских вагонов выросла почти в 5 раз по сравнению с 60-ми годами XIX в.¹ Резкое возрастание грузового движения потребовало перестройки и укладки тяжелого стального полотна, реконструкции мостов, внедрения тормоза Вестингауза.

Технический прогресс на железнодорожном транспорте, связанный с огромными капитальными инвестициями, в условиях ожесточенной капиталистической конкуренции вел к созданию крупных финансово-монопольных железнодорожных монополий. Так, в США в период кризиса начала 80-х годов в результате резкого обесценения железнодорожного капитала обанкротилось несколько сот железнодорожных компаний с капиталами свыше 2 млрд. долларов. В результате многотысячная железнодорожная сеть США сконцентрировалась в руках небольшой горстки соперничающих друг с другом крупнейших железнодорожно-финансовых объединений, связанных тесно с промышленными монополиями. Так, становление рокфеллеровского нефтяного треста «Стандард Ойл» было непосредственно связано с осуществлением монополистического сговора с американскими железнодорожными компаниями, которые за определенную плату вообще отказывались от перевозок нефтяных грузов, уступая их целиком нефтепроводам Рокфеллера, в руках которого в 80—90-х годах было сосредоточено 9/10 нефтепроводной сети США².

К началу 90-х годов более 2/3 американских железных дорог, охватывающих около 140 тыс. миль, принадлежало шести крупнейшим железнодорожным монополиям, во главе каждой из которых стоял определенный мультимиллионер. Так, «система» железных дорог монополии Вандербильта, сложившаяся в начале 80-х годов путем поглощения 23,7 тыс. миль железных дорог, принадлежавших ранее 10 отдельным железнодорожным компаниям, к 90-м годам охватывала 31 тыс. миль железных дорог, расположенных на важнейших торговых сообщениях центральных штатов страны. «Система» железных дорог миллионера Гульда — «Миссури-Пасифик» — контролировала важнейшую трансконтинентальную магистраль страны длиной в 12,3 тыс. миль³.

¹ В. С. *Виргинский*. История техники железнодорожного транспорта. М., 1938, стр. 156.

² В. А. *Фурсенко*. Нефтяные тресты и мировая политика. М.—Л., 1965, стр. 19.

³ И. И. *Янжул*. Промышленные синдикаты или предпринимательские союзы для регулирования производства преимущественно в Соединенных Штатах Северной Америки. СПб., 1895, стр. 157—159.

Аналогичные процессы монополизации железнодорожного транспорта развернулись в Англии, где к началу 80-х годов XIX в. было ликвидировано более 200 мелких железнодорожных компаний, в результате 5/6 всей железнодорожной сети сконцентрировалось в руках 11 крупнейших железнодорожных монополий, из которых 4 являлись наиболее мощными,— они владели половиной всей сети английских дорог⁴.

Во Франции в 80-е годы вновь усиливается правительственный курс на всемерную финансовую поддержку железнодорожных монопольных компаний. По утвержденным в 1883 г. конвенциям вся казенная сеть, строившаяся в конце 70-х годов, передавалась безвозмездно шести крупнейшим железнодорожным компаниям, начало деятельности которых относится еще к середине 50-х годов XIX в. В их число входили общества «Париж — Лион — Средиземноморье», «Северное», «Среднее», «Южное», «Орлеанское», «Восточное», которые владели 30,5 тыс. км железных дорог Франции. Вышеуказанными конвенциями было официально разрешено «долгосрочное слитие» всех мелких железнодорожных компаний, число которых в начале 80-х годов достигало 35. В результате вся французская железнодорожная сеть была полностью отдана на произвол железнодорожных монополий, которые должны были делиться своими доходами с государством. При этом правительство гарантировало минимум дохода акционерного капитала, который имел чрезвычайно высокий процент. Так, по акциям Северной железной дороги процент гарантированного дохода составлял 13,5, а предельный процент, после чего дорога должна была выделять доходы в пользу государства, составлял более 22. Система монополизации железных дорог во Франции не привела к улучшению их финансового состояния, лишь усилив нажим на правительство со все возрастающими требованиями денежных магнатов по гарантии ценных бумаг. К середине 80-х годов долги по гарантии четырех железнодорожных обществ (кроме «Северного» и «Париж — Лион — Средиземноморье») составляли около 630 млн. франков⁵.

Острая конкурентная борьба, бесхозяйственность и хищническая эксплуатация железных дорог крупнейших железнодорожных монополий наносили крупный ущерб развитию производительных сил капиталистических стран, вызывая сильные протесты со стороны всего населения. Буржуазные правительства вынуждены были предпринимать законодательные меры по установлению контроля за деятельностью железных дорог. В 80-х годах XIX в. проблема государственного железнодорожного регулирования постепенно приобрела международный характер. Однако

⁴ П. П. Георгиевский. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в западноевропейских государствах. СПб., 1887, стр. 178—185.

⁵ П. П. Георгиевский. Указ. соч., стр. 151—153.

внедрение государственных руководящих начал в железнодорожное дело натолкнулось на резкое сопротивление мощных финансово-железнодорожных монополий. Так, в Англии после длительных переговоров и дебатов в парламенте в 1888 г. был утвержден акт о железных дорогах и транспорте каналов, который учредил постоянный правительственный орган по регулированию тарифного дела в стране. Но на практике активное руководство тарифным делом английского правительства началось значительно позднее — в середине 90-х годов XIX в.

Во Франции декретом от 7 июня 1884 г. был организован Высший совет путей сообщения, который должен был контролировать деятельность железнодорожных монополий. Был введен институт генеральных комиссаров, которые должны были наблюдать за выполнением всех распоряжений правительства по финансовым вопросам железнодорожного хозяйства. На практике это привело к развитию подкупов и коррупции, что вызывало возмущение в печати многочисленных слоев французской буржуазии.

В США еще в 1879—1880 гг. под давлением требований буржуазной общественности в штате Нью-Йорк было проведено парламентское исследование железнодорожного дела, повлекшее за собой организацию особого правительственного надзора за железными дорогами этого штата. После ожесточенной борьбы с влиянием железнодорожных «королей» только в 1887 г. удалось провести в конгрессе закон о коммерческих сообщениях между штатами, по которому была учреждена союзная комиссия для надзора за железнодорожными сообщениями в стране, были утверждены основные положения о тарифных ставках и запрещены частные тарифные соглашения, распространенные на железных дорогах (пулы). Союзная комиссия была обязана печатать материалы для всеобщего ознакомления о результатах своей деятельности по упорядочению железнодорожного дела в США ⁶.

В 80-х годах XIX в. в ряде западноевропейских стран в широких масштабах развернулся процесс огосударствления железных дорог, осуществлявшийся путем выкупа частных железных дорог в казну и широкого строительства государственных линий. Объективная необходимость огосударствления железных дорог вызывалась самим общественным характером производства железнодорожного транспорта. Ф. Энгельс указывал, что на определенной ступени развития крупные средства сообщения, прежде всего железные дороги, при капитализме перерастают рамки частнокапиталистического, акционерного предприятия и требуют централизованного управления ⁷.

Одной из первых европейских стран, приступившей к огосударствлению железных дорог, была Бельгия. В середине 80-х го-

⁶ А. Лейдлер. Концентрация американской промышленности. М., 1934, стр. 304.

⁷ См.: К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 20, стр. 289.

дов более 70% бельгийских железных дорог принадлежали государству. Во Франции выкуп железных дорог начался с 1878 г., который в течение десятилетия привел к огосударствлению 20% железнодорожной сети страны. В Австрии в 1890 г. насчитывалось 4,5% государственных железных дорог. Наибольшие размеры процесс огосударствления железных дорог принял в Германии. Начиная с 1872 г. здесь развернулся планомерный процесс слияния всех немецких железных дорог в единую государственную сеть. В 1891 г. 93% германских железных дорог принадлежали государству. Эта сеть длиной в 26 тыс. км управлялась 11 железнодорожными дирекциями, подчиненными Министерству общественных работ.

Ф. Энгельс, характеризуя сущность огосударствления железных дорог в Германии, подчеркивал, что этот процесс в тот период еще экономически не созрел, а поэтому проводился по политическим и финансовым соображениям, «обеспечив правительству, с одной стороны, полнейшую финансовую независимость от всякого контроля, а с другой — непосредственное распоряжение... армией железнодорожных служащих... с вытекающими отсюда возможностями раздачи должностей и коррупции»⁸. В начале XX в. государственные железные дороги составляли уже около 30% мировой железнодорожной сети.

В развитии российского капитализма в 80-х и начале 90-х годов XIX в. происходили глубокие технико-экономические и социальные сдвиги, связанные с интенсивным процессом развития промышленной революции в стране. В эти годы резко усилилась мощность производственного аппарата предприятий крупной машинной индустрии, ускорился процесс концентрации производства и централизации капиталов. Значительное развитие получил процесс формирования государственно-капиталистической системы хозяйства, глубоко захватив железнодорожный транспорт дореволюционной России.

Контрольно-финансовые мероприятия царского правительства в отношении частных железных дорог России

Поворот в железнодорожной политике царского правительства непосредственно связан с деятельностью правительственной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России, которую возглавлял председатель Департамента государственной экономики Государственного совета генерал-адъютант граф Э. Т. Баранов. Начало деятельности этой Комиссии было положено в середине 70-х годов, в период усиленной подготовки царизма к русско-турецкой войне, когда всплыл вопрос о кризисном состоянии частных железных дорог. В апреле 1876 г. военный министр

⁸ К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 34, стр. 255.

граф Д. А. Милютин представил свой «всеподданнейший» доклад Александру II, который затем был подвергнут обсуждению в Государственном совете и Комитете министров. В докладе давалась обстоятельная характеристика состояния русских железных дорог, которые к этому периоду уже определяли военно-экономический потенциал страны. Военный министр тревожно писал, что железнодорожная сеть страны находится в «кризисном состоянии». «Из 53 имеющихся в России железных дорог, 23 находятся в таком неудовлетворительном состоянии, что при введении армии на военное положение они окажутся решительно несостоятельными и поставят государство и армию в весьма большие затруднения»⁹. В числе железных дорог в неудовлетворительном состоянии находились такие важнейшие магистрали, как Петербурго-Варшавская, Московско-Брестская, Лозово-Севастопольская, Поти-Тифлисская, Одесская, Бресто-Граевская и другие дороги, всего протяжением в 11,5 тыс. верст, что составляло около 60% всей железнодорожной сети России.

Военный министр прямо указывал на «большую национальную опасность от нежелания, или невозможности для дорог подготовиться к выполнению перевозок, необходимых для целей обороны страны, и все могущие быть для страны от этого последствия»¹⁰.

Для выяснения причин развала железнодорожного транспорта и выработки программы правительственного регулирования в июле 1876 г. была учреждена Комиссия для исследования железнодорожного дела в России, в состав которой вошла высшая правительственная бюрократия во главе с председателем Департамента государственной экономии Государственного совета, графом Э. Т. Барановым. С деятельностью этой Комиссии, работавшей в течение восьми лет, с 1876 по 1884 г., связан поворот в железнодорожной политике царизма в сторону внедрения государственно-капиталистической системы хозяйства на железных дорогах России. В программном докладе Комиссии, представленном царю осенью 1876 г., отмечалась полная несостоятельность железных дорог России в «торговом и промышленно-коммерческом отношении». Приводились данные об огромных убытках госказначейства от «содержания» частных железных дорог и пр.

Однако, чтобы не испугать могущественных владельцев частных дорог — «железнодорожных королей», в докладе оговаривалось, что работа Комиссии не будет носить характер следствия для раскрытия отдельных злоупотреблений и беспорядков, ибо «суды все равно бессильны бороться со злоупотреблениями, вследствие неполноты нашего законодательства по вопросам ответственности железнодорожной администрации»¹¹.

⁹ «Труды высочайше учрежденной Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России», т. I. СПб., 1880, стр. 2—3.

¹⁰ Там же, стр. 5.

¹¹ ЦГАИ СССР, ф. 1195, оп. 1, д. 4, лл. 4—5.

Начавшаяся русско-турецкая война прервала работу Комиссии. Крайне неудовлетворительное состояние железных дорог в годы войны заставило руководство Комиссии усилить свою работу в послевоенное время. Управляющим делами Комиссии был назначен деятельный начальник управления военных перевозок Военного министерства генерал М. Н. Анненков. Для изучения положения железнодорожного дела в отдельных экономических районах страны была организована целая сеть местных подкомиссий, в работе которых широкое участие приняли помещики, промышленная и торговая буржуазия, железнодорожные инженеры и экономисты. В результате работы Комиссии были детально изучены вопросы, связанные с потребностями в железнодорожном транспорте сельскохозяйственного рынка, помещичьего хозяйства, фабрично-заводской и горнодобывающей промышленности, внутренней и внешней торговли России. Все это нашло отражение в опубликованных обширных шеститомных трудах Комиссии¹².

В апреле 1880 г. состоялся общий съезд председателей подкомиссий, где разбирался коренной вопрос о причинах неудовлетворительной работы железнодорожного транспорта в стране и основных мерах по ее ликвидации. Однако разрешить этот «больной вопрос» съезд и Комиссия были не в силах. В своих многочисленных «всеподданнейших» докладах царю граф Э. Т. Баранов писал, что исследования Комиссии показали, что основная причина кризиса русской железнодорожной сети заключается «в полном отсутствии железнодорожного законодательства, регулирующего отношения железных дорог к товароотправителям». По его мнению, «ни перемены состава правлений, ни циркулярами и правительственными субсидиями нельзя существенно и основательно поправить дело,— требуется издать железнодорожный закон»¹³.

При этом Комиссия опиралась на опыт передовых капиталистических стран Европы.

В России для борьбы с транспортной разрухой Комиссия предлагала в качестве «первого и самого важного шага к предстоящей железнодорожной реформе» учредить высший железнодорожный совет в виде междудементального органа с широким выборным представительством от буржуазии и помещиков, с постоянно действующими центральным и местными распорядительными комитетами.

Это рациональное предложение по борьбе с хозяйственной разрухой вызвало резкое недовольство железнодорожных «королей», тесно связанных с придворными кругами и царской бюрократией. С резким протестом против предложений Комиссии выступили чиновники Министерства путей сообщения во главе с министром

¹² «Труды высочайше учрежденной Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России», тт. I—VI. СПб., 1880—1881.

¹³ Там же, т. I, ч. 2, стр. 47.

К. Н. Посыетом. Административный аппарат этого ведущего государственного железнодорожного органа находился в прямой зависимости от подачек железнодорожных воротил.

В своих воспоминаниях министр финансов С. Ю. Витте, хорошо осведомленный о порядках в этом царском учреждении, впоследствии писал, что чиновники Министерства путей сообщения всячески мешали работе Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России, боясь, что она займется «раскрытием неправильностей министерства». Он подчеркивал, что «в этом министерстве было крайне, так сказать, «мертвое» направление и в известном отношении зависимое от железнодорожных королей»¹⁴. Их хищническим интересам в основном отвечали все мероприятия министерства, которое, по меткому определению К. А. Скальковского, представляло собой «авгиевы конюшни» в системе правительственных учреждений царской России¹⁵. С. Ю. Витте писал, что он, как один из авторов проекта Высшего железнодорожного совета, был вызван в начале 1881 г. к главе правительства Лорис-Меликову, который отругал его за слишком либеральные идеи, вызвавшие недовольство в придворных кругах и самого царя¹⁶.

В результате первые попытки царского правительства по развитию государственного регулирования административно-хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте носили малорезультативный характер.

В течение четырех лет шла борьба в правительственных кругах вокруг выработки «Общего устава российских железных дорог» как основного железнодорожного законодательства. Первоначальная редакция проекта «Общего устава», выработанная на общем железнодорожном съезде в 1881 г. с рядом радикальных мероприятий по усилению правительственного надзора и контроля, неоднократно переделывалась.

Проект закона «Общего устава российских железных дорог» был в окончательной форме внесен в августе 1882 г. в Государственный совет на утверждение. Он состоял из пяти разделов:

- 1) об общих и частных железнодорожных установлениях;
- 2) о пассажирском и товарном движении;
- 3) о подсудности и давности исков, предъявленных к железным дорогам, и о порядке взыскания с них долгов;
- 4) о железнодорожном полицейском надзоре;
- 5) о наказаниях за нарушение железнодорожных правил и безопасности железных дорог¹⁷.

Министр путей сообщения К. Н. Посыет развернул целую кампанию против утверждения Общего устава в этой редакции.

¹⁴ С. Ю. Витте. Воспоминания, т. I. М., 1961, стр. 125, 205.

¹⁵ К. А. Скальковский. Наши государственные, общественные и политические деятели. СПб., 1891, стр. 125.

¹⁶ С. Ю. Витте. Воспоминания, т. I, стр. 156—158.

¹⁷ «Объяснительная записка к проекту Общего устава российских железных дорог». СПб., 1881, стр. 37—39.

В своей «всепоподданнейшей записке» от 3 ноября 1882 г. он указывал, что «одновременное издание всех частей законодательств о железных дорогах представляется в настоящее время задачей неисполнимой». «Я предлагаю,— писал Посьет,— ограничиться изданием закона по статьям, сгруппированным во II разделе, который касается только перевозки пассажиров и грузов»¹⁸.

Председатель комиссии граф Э. Т. Баранов сообщал царю, что «Министерство путей сообщения оказывает сильное противодействие в утверждении оного Устава, в особенности во всем том, что касается ограничения самостоятельной власти и произвола Министерства путей сообщения»¹⁹. Отвечая на замечания Посьета на проект Общего устава, он подчеркивал, что «возражения на проект Устава вырабатывались не Министерством путей сообщения, а железнодорожными обществами... Поэтому мнения железнодорожных королей вошли большей своей частью в замечания министра путей сообщения»²⁰.

Основное возражение железнодорожных воротил, выраженное в замечаниях министра путей сообщения, вызывали 3-й и 5-й разделы Общего устава, где ставился вопрос об обязательном страховании товаров на железных дорогах и взыскании с последних денежных компенсаций за порчу и гибель грузов и неправильные переборы. Министр демагогически заявлял, что все равно возврат этих переборов и компенсаций за страховку упадет на казну, и поэтому продолжал настаивать на лишении прав товароотправителей требовать компенсации за потерянные грузы.

Длительные бюрократические распри и рутина государственного аппарата царизма задерживали проведение в жизнь назревших мероприятий по регулированию железнодорожных сообщений. После смерти графа Баранова, в ноябре 1884 г. Комиссия по исследованию железнодорожного дела была ликвидирована. Вопрос о кризисном состоянии железнодорожного транспорта страны продолжал оставаться самым острым и большим. В своих многочисленных статьях и докладных записках, направляемых в правительство, представители широких кругов буржуазии и помещиков указывали на необходимость коренной и срочной реорганизации железнодорожного хозяйства России. В июне 1885 г. Александр III утвердил решение Комитета министров о введении Общего устава российских железных дорог и организации Совета по железнодорожным делам²¹.

Утвержденный в форме основного железнодорожного закона, Общий устав российских железных дорог устанавливал единые юридические нормы хозяйственной эксплуатации железнодорож-

¹⁸ ЦГАОР СССР, ф. 1099, оп. 1, д. 233, лл. 10—11.

¹⁹ Там же, л. 12.

²⁰ Там же, л. 15.

²¹ ПСЗ III, т. V, 1885. СПб., 1887, стр. 307—332.

ного транспорта, что отвечало требованиям развивающейся капиталистической экономики страны.

Взамен анархического хозяйничания железнодорожных «королей» на частных железных дорогах Общий устав российских железных дорог, состоящий из трех разделов и 187 статей, ввел твердые государственные начала в регламентации деятельности и ответственности железнодорожной администрации на транспорте. В 1-м разделе этого устава — «О перевозке пассажиров и грузов по железным дорогам» — окончательно получало законодательное утверждение положение о перевозках прямого сообщения по разным дорогам по единым билетам и накладным, выданным станцией отправления на весь путь. Ст. 71 Общего устава запрещала рефакции, т. е. предоставление грузоотправителям уступок в тарифах или других исключительных преимуществ. Запрещались всякого рода сделки и соглашения железных дорог с отправителями или получателями грузов. Ст. 92—120 устанавливали ответственность железных дорог по перевозкам людей и грузов. Всевозможные переборы провозной платы, установленные в судебном порядке, возвращались грузоотправителю или вносились в госказначейство. На железнодорожную администрацию возлагалась ответственность за потерю или порчу груза, которая произошла по вине железных дорог.

Издание Общего устава российских железных дорог как единого железнодорожного закона явилось одним из первых важных моментов в становлении государственно-капиталистической системы хозяйства на железнодорожном транспорте страны. В соответствии с положением Общего устава в 1889 г. на железнодорожной сети России было окончательно завершено введение бесперегрузочных сообщений, что явилось важным фактором в прогрессе железнодорожных перевозок.

Значительно хуже обстояло дело с железнодорожным координационным органом. Совет по железнодорожным делам, планируемый первоначально как междуведомственный орган с широким выборным началом в центре и на местах, в конце концов был изменен в сторону прямой бюрократизации. Он был учрежден в 1885 г. при Министерстве путей сообщения. В его состав входили правительственные чиновники, представители от торговли и промышленности, назначаемые министрами финансов и государственных имуществ, и представители от правлений частных железных дорог.

В компетенцию Совета входил круг вопросов, «обсуждение которых признавалось полезным министром путей сообщения», при этом мнение последнего как председателя давало перевес при разногласиях членов Совета.

Лишенный каких бы то ни было распорядительных функций Совет фактически оказался совершенно бесплодной, «мертворожденной» организацией и никакой практической роли не играл, хотя и существовал вплоть до 1917 г.

Огромная, все возрастающая финансовая задолженность казне железнодорожных обществ, лежавшая тяжелым бременем на госбюджете, заставила царское правительство в 80-х годах предпринять ряд мероприятий для проведения контрольно-финансовой реформы на железных дорогах страны.

В трудах Комиссии для исследования железнодорожного дела в России был поставлен вопрос о введении действенного государственного финансового контроля на частных железных дорогах.

С этими предложениями неоднократно выступал и государственный контролер Д. М. Сольский (1878—1889 гг.). Однако в течение 10 лет бюрократический аппарат царского правительства не мог разрешить вопрос, какое ведомство должно осуществлять контрольный надзор за финансовыми оборотами частных железных дорог. Министр путей сообщения, поддерживаемый железнодорожными воротилами — фактическими хозяевами русских железных дорог, с твердой решимостью отстаивал свои права в вопросе о финансовом контроле. Неоднократные решения Комитета министров (1876, 1879, 1881, 1883 гг.) о передаче контрольных прав ведомству Государственного контроля практически срывались.

Со своей стороны, министр путей сообщения подавал на «высочайшее разрешение» целую серию бесплодных проектов. В результате контрольная ревизия отчетов по эксплуатации частных железных дорог полностью отсутствовала.

24 мая 1884 г. по требованию Александра III было образовано Особое совещание под председательством М. Х. Рейтерна «для выяснения взглядов Государственного контроля и министра путей сообщения по вопросу установления контрольно-финансового надзора над частными железными дорогами».

Особое совещание пришло к решению о необходимости учредить в виде опыта контрольный надзор в течение двух лет за эксплуатационными оборотами трех наиболее задолжавших казне железнодорожных обществ — Балтийской, Лозово-Севастопольской и Московско-Брестской железных дорог.

По «высочайшему» указу на этих дорогах с 1885 г. были образованы особые контрольные части, в задачу которых входил надзор за всеми финансовыми оборотами и эксплуатационно-хозяйственными операциями.

В 1884 г. была образована Междуведомственная комиссия, возглавляемая крупным чиновником Государственного контроля Т. С. Глушинским, для контрольной ревизии эксплуатационной отчетности частных железных дорог.

В ходе работы этой комиссии был вскрыт ряд финансовых злоупотреблений бесконтрольных заправил правлений частных железных дорог. Государственный контролер Д. М. Сольский доносил царю в докладе, что «гарантия испрашивалась в излишнем размере; счета по долгам правительству велись неправильно и без начисления установленных процентов; суммы, подлежащие

взносу в казну, оставались в распоряжении правлений обществ»²².

В результате работы комиссии был разработан комплекс мероприятий по упорядочению и усилению госконтроля за эксплуатационной отчетностью частных железных дорог: введена единая система счетоводства, установлены общие нормы для смет и балансовых отчетов, ставших обязательными для железнодорожной администрации.

Назначенный в 1887 г. новый министр финансов И. А. Вышнеградский, взяв курс на устранение бюджетных дефицитов, приступил к широкой программе мероприятий по проведению железнодорожно-финансовой реформы. К этому времени многомиллионные платежи казны по гарантированным железнодорожным обязательствам стали возрастать в угрожающей прогрессии, став одной из главных причин хронического бюджетного дефицита России. В 1885 г. они составляли 47 млн. руб., а на следующий 1886 г. достигли 64 млн. руб.²³ Гарантированных платежей из казны требовало более 85% частной железнодорожной сети России. По предложению И. А. Вышнеградского, в 1887 г. контрольный финансовый надзор был введен дополнительно еще на девяти частных железных дорогах. При образовании в 1889 г. Департамента железнодорожных дел в его функцию вошел финансовый надзор за деятельностью всех частных железных дорог.

В 1888—1890 гг. И. А. Вышнеградский, используя благоприятную финансовую конъюнктуру на иностранных денежных рынках, провел целую серию конверсий внешних займов, в первую очередь железнодорожных, с целью сократить ежегодные платежи России за границей. В результате конверсия пятипроцентных консолидированных облигационных займов на новые четырехпроцентные займы с более длительной рассрочкой (на 81 год) дала заметную бюджетную экономию по ежегодным платежам. По расчетам Вышнеградского, эта финансовая экономия составила около 2,2 млн. руб. в год²⁴.

Одновременно закон от 12 марта 1890 г. «О порядке открытия кредитов железнодорожным обществам, имеющим долг казне», предоставил министру финансов широкие полномочия для погашения долгов железнодорожных обществ путем выпуска новых облигационных займов²⁵. Этот закон давал возможность подчинить фактическому надзору Департамента железнодорожных дел все вопросы, связанные с реализацией новых облигационных зай-

²² «Общий обзор развития и деятельности Государственного контроля в царствование государя императора Александра III, 1881—1894 гг.». СПб., 1904, стр. 31.

²³ «Всеподданнейший отчет Государственного контроля за 1886 г.». СПб., 1887, стр. 9—16.

²⁴ А. Л. Сидоров. Конверсии внешних займов России в 1888—1890 гг.— «Исторический архив», 1959, № 3, стр. 100—102.

²⁵ ПСЗ III, т. X. СПб., 1890, № 6635.

мов и самое расходование сумм железнодорожных обществ с капиталами, гарантированными казной. В связи с новым порядком министр финансов И. А. Вышнеградский, а затем и С. Ю. Витте внесли новую практику в распределение железнодорожных вкладов, т. е. многомиллионных строительных капиталов железнодорожных обществ. Выручка от реализации облигационных займов теперь не передавалась в распоряжение правлений железнодорожных обществ, а вносилась на специальные счета этих обществ в частных коммерческих банках по распоряжению министра финансов. Выдачи железнодорожных строительных сумм из банков производились по платежным свидетельствам для исполнения работ и поставок, удостоверенным Министерством путей сообщения.

Ввиду того что денежные средства для строительства железных дорог расходовались постепенно (в течение четырех-пяти лет), частные коммерческие банки получали громадные суммы свободных денежных средств при довольно низком проценте. Крайне заинтересованные в этом банки стремились захватить в свои руки как можно большую сумму вкладов. В первую очередь эти суммы получали банки, тесно связанные с железнодорожным строительством, с прямого согласия министра финансов.

10 июня 1890 г. царем были утверждены также новые финансовые правила о порядке распределения чистого дохода частных железных дорог, об обязательном взносе в казну денежных сумм в счет оплаты долга и о порядке выдачи дивиденда на акцию²⁶.

В уставах большинства железнодорожных обществ эти пункты отличались крайней неопределенностью, что порождало постоянные юридические споры железнодорожных обществ с казной. Чистый доход ими рассматривался как оборотный капитал, дивиденды на акции начислялись весьма произвольно, в увеличенных размерах. Это было одной из причин задолженности обществ казне и мешало министру финансов проводить мероприятия по установлению бездефицитности государственного бюджета. С этой целью в конце 1889 г. при Департаменте железнодорожных дел была образована Межведомственная комиссия из представителей министерств финансов, путей сообщения и государственного контроля под председательством С. Ю. Витте «для проверки предположений обществ о распределении чистого дохода и размере причитающегося на акции дивиденда»²⁷. После опубликования закона от 10 июня 1890 г. деятельность этой комиссии под руководством директора Департамента железнодорожных дел приобрела постоянный характер. С 1890—1891 гг. определение дивиденда на акции железнодорожных обществ в значительной степени стало зависеть от решения этой комиссии, которая рассматривала представляемые обществами предположения. При этом учитывалась

²⁶ Там же, № 6321.

²⁷ «Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889—1913 гг.». СПб., 1914, стр. 122—123.

работа железных дорог за год, подсчитывался чистый доход по данным Департамента, а также замечания государственного контролера по отчетам за прошлое время. Дивиденд, определяемый комиссией, не мог затем быть увеличен по желанию правления общества. На общем акционерном собрании балансовые отчеты и размер дивиденда на акции только формально утверждался большинством голосов. В правлении обществ, имеющих долг казне, с начала 90-х годов стали вводиться правительственные директора от Министерства финансов.

Совокупность всех этих мер царского правительства контрольно-финансового характера, связанных с эксплуатацией железных дорог, поставила железнодорожные общества в довольно тесную финансовую зависимость от казны. Резко усилилась роль бюрократического аппарата Департамента железнодорожных дел Министерства финансов. С другой стороны, засилье в правлениях железнодорожных обществ представителей финансового капитала привело к известному сращиванию интересов последнего с чиновничье-бюрократическим аппаратом царизма.

В официальных изданиях царского правительства контрольно-финансовой реформе на железнодорожном транспорте придавалось огромное значение. «Трудно уже говорить о возможности со стороны обществ произвола в расходовании реализованных или гарантированных правительством капиталов и о бесконтрольной деятельности обществ, вовлекающих казну в убыток»²⁸.

Однако контрольно-финансовая реформа царизма на железных дорогах оставалась в известной степени паллиативной, так как строительные операции частных железнодорожных обществ были фактически лишены всякого финансового контроля, хотя первоначально попытки в этом отношении и предпринимались. Эти попытки царского правительства вторгнуться в «святая святых» железнодорожных воротил, где наживались огромные барыши на прямом хищении строительных капиталов, были весьма робкими и обуславливались в первую очередь военно-стратегическими задачами. Впервые такой контрольный надзор был введен в 1883 г. при устройстве в Бресте центральной станции для военного ведомства и сооружения второго пути Обществом Варшавско-Тереспольской железной дороги. В 1886 г. контрольный надзор был учрежден при сооружении пограничных ветвей Ивангородо-Домбровской железной дороги, в июне 1882 г.— при сооружении Уманских ветвей обществом Юго-Западных железных дорог²⁹.

В июне 1891 г. временному надзору государственного контроля было подчинено строительство Петровской и Минераловодческой ветвей Общества Владикавказской железной дороги³⁰. В том

²⁸ «Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889—1913 гг.», стр. 124—125.

²⁹ ПСЗ III, т. VIII. СПб., 1888, № 5369.

³⁰ ПСЗ III, т. XI. СПб., 1891, № 7876.

же году была введена временная инспекция Министерства путей сообщения, ревизующая строительные операции на Курско-Воронежской и Рязанско-Казанской железных дорогах³¹.

Внедрение элементов государственного контроля в частное железнодорожное хозяйство России отнюдь не изменили капиталистической природы российского железнодорожного транспорта. В. И. Ленин указывал, что «в сущности говоря, весь вопрос о контроле сводится к тому, кто кого контролирует, т. е. какой класс является контролирующим и какой контролируемым»³². Начиная с 1891 г., в связи с организацией крупнейших железнодорожных монополий, в руки которых перешло все частное железнодорожное строительство в Европейской России (см. гл. IV), стали постепенно ликвидироваться все институты государственного контроля, сначала по надзору за постройкой новых железных дорог, затем и по надзору за эксплуатацией частных железных дорог. Государственный контролер в своем «всеподданнейшем» отчете, указывая на это положение, писал: «С 1891 г. началось постепенное устранение контроля от непосредственного наблюдения за правильным и хозяйственным введением частными обществами строительных операций. В 1894 г. крупные железнодорожные работы производились акционерными обществами уже без надзора со стороны Государственного контроля. Предполагалось, что акционеры, будучи заинтересованными в получении возможно больших дивидендов, сами позаботятся, чтобы разрешенные обществом работы проводились хорошо и дешево»³³.

Закон от 16 января 1895 г. окончательно ликвидировал правительственный контроль за строительными операциями частных железных дорог³⁴. Государственные контрольные органы были ограничены лишь проверкой эксплуатационных отчетов частных железных дорог.

Тарифная реформа на железнодорожном транспорте России

Одним из наиболее важных звеньев новой железнодорожной политики царского правительства была тарифная реформа 1889 г.

Тарифный вопрос был одним из самых «больных» мест в экономической жизни России.

В начале 80-х годов тарифная борьба захватила большую часть русской железнодорожной сети. Это положение привело к общей ломке тарифов на перевозку хлебных грузов к южным и северным портам, совершенно парализовав правительственную политику таможенного протекционизма. В правительственные ин-

³¹ ПСЗ III, т. XI. СПб., 1891, № 7347, стр. 550.

³² В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 34, стр. 175.

³³ «Краткий обзор деятельности Государственного контролера в период царствования Александра III». СПб., 1898, стр. 35.

³⁴ ПСЗ III, т. XV. СПб., 1895, № 11266.

станции поступали многочисленные жалобы от помещиков и торгово-промышленной буржуазии, требующих урегулировать тарифный вопрос. Царскому правительству пришлось вплотную заняться пересмотром тарифной политики.

Тарифная реформа проводилась в течение нескольких лет. В 1886 г. государственному контролю были подчинены железнодорожные тарифы заграничного сообщения. При обсуждении этого законопроекта в Государственном совете были сформулированы основные принципы государственной железнодорожно-тарифной политики, подчиненной двум целям: возможно сильнейшему с помощью железных дорог развитию экономической жизни страны и возмещению Государственному казначейству затрат, им сделанных и делаемых на железные дороги³⁵.

Окончательно тарифная реформа была закреплена законом от 8 марта 1889 г. о железнодорожных тарифах, который действовал с небольшими изменениями вплоть до 1917 г.

Тарифная реформа 1889 г. утвердила государственную монополию на железнодорожные тарифы, предоставив царизму «все руководство действиями железных дорог по установлению тарифов с целью ограждения интересов населения, промышленности, торговли и казны»³⁶. По этому закону все руководство тарифным делом сосредоточивалось в Министерстве финансов, где были созданы специальные учреждения: Совет по тарифным делам, Тарифный комитет и Департамент железнодорожных дел. Последний, координируя деятельность всех тарифных органов, охватывал всю экономическую сторону железнодорожного дела в России.

В обязанность тарифного отдела Департамента входило дело-производство Совета по тарифным делам и Тарифного комитета, первоначальное рассмотрение и обсуждение проектов об изменении действующих тарифов, сбор статистических данных и сведений по тарифным вопросам, разработка тарифных вопросов и предложений для улучшения правительственного руководства как в интересах торгово-промышленных классов, так и усиления доходности железнодорожной сети, надзор за соблюдением тарифных норм и правил по составлению введения в действие новых тарифов и отмена их.

Директором Департамента железнодорожных дел в начале 1889 г. был назначен по желанию Александра III бывший управляющий Юго-Западными железными дорогами С. Ю. Витте. Последний еще в начале 80-х годов получил широкую известность в буржуазных и правительственных кругах своими теоретическими работами по экономике транспорта.

В его работе «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» (1883 г.) были поставлены теоретически коренные вопросы финансового положения русских железных дорог и поли-

³⁵ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 277, лл. 56—95.

³⁶ ПСЗ III, т. IX. СПб., 1889, № 5831.

тики правительства в области тарификации. Указывая на огромную дефицитность железных дорог России, куда, по подсчетам автора, было вложено 89% государственных средств (против 18% во Франции), Витте наметил ряд практических мероприятий по устранению дефицита и повышению доходности русской железнодорожной сети³⁷. После назначения на пост директора Департамента железнодорожных дел Витте развил интенсивную деятельность по проведению государственной тарифной реформы.

Государственная монополия на железнодорожные тарифы стала в руках царского правительства сильным экономическим оружием, укрепив его финансовую и фискальную базу и усилив его непосредственное влияние на всю железнодорожную сеть страны. С 1889 г. железнодорожно-тарифная политика стала важной составной частью общей экономической политики царского правительства, которое, используя покровительственную систему тарифных «премий», стало широко осуществлять аграрный и промышленный протекционизм.

Тарифная реформа готовилась и проводилась в условиях мирового аграрного кризиса. Поэтому при выработке тарифной системы на сельскохозяйственные грузы царизм исключительное внимание уделял требованиям помещиков удешевить перевозку в целях максимального форсирования хлебного экспорта на международные рынки.

В правительственных документах указывалось, что «железные дороги могут и должны быть могущественным средством полезного воздействия на земледельческую промышленность... для упрочения ее положения на международном хлебном рынке»³⁸.

Для обеспечения планомерного руководства в целях регулирования хлебными тарифами с учетом конъюнктуры внутреннего и внешнего рынков при Департаменте железнодорожных дел было создано специальное «Хлебное отделение».

22 мая 1889 г. открылся Общий тарифный съезд по выработке ставок на хлебные грузы, в работе которого широкое участие приняли крупные помещики. Ими был продиктован ряд требований о пониженных тарифах на хлеб. Для выработки нового Общего свода тарифов на перевозку хлебных грузов потребовалось более 100 заседаний Хлебного отделения и Тарифного комитета Департамента железнодорожных дел. С. Ю. Витте считал делом чести удовлетворить требования помещичьего класса по отношению к железнодорожным перевозкам. После всестороннего обсуждения целого ряда исправлений новые хлебные тарифы были утверждены и введены в действие с 15 ноября 1889 г. на трехлетний срок.

³⁷ С. Ю. Витте. Принципы железнодорожных тарифов на перевозку грузов изд. 2. СПб., 1910, стр. 186—188.

³⁸ «Соображения министра финансов о воспособлении сельскохозяйственной промышленности через посредство железных дорог». СПб., 1891, стр. 4.

Главным результатом первого общего пересмотра царским правительством хлебных тарифов в 1889 г. явилось резкое удешевление провоза помещичьего экспортного хлеба на 1,5 млн. руб. Средняя ставка была установлена в 1/57 коп. с пуда-версты, по этой цене перевозилось 68,5% экспортируемого хлеба³⁹.

Одновременно были также значительно снижены тарифы на перевозку хлеба на внутренние рынки, в первую очередь к Москве, Нижнему Новгороду, Петербургу — в целом на 35%, составив удешевление на 580 тыс. руб. В 1889 г. перевозка хлеба на внутренние рынки достигала 35% общего количества железнодорожных перевозок. Понижение хлебных тарифов было распространено на станции Николаевской железной дороги, Балтийской, Московско-Нижегородской и на центры мукомольного производства: Тверь, Торжок, Завидово, Валдайка, Елец, Ливны, Курск и на те станции Курско-Киевской железной дороги, где были расположены мукомольные мельницы.

В целом общая сумма, полученная землевладельцами и хлебо-торговцами от понижения хлебных тарифов (как на внутренних, так и на внешних рынках), по сравнению с тарифами 1889 г., составила почти 2 млн. руб. в год⁴⁰.

В железнодорожных перевозках сельскохозяйственные грузы (в первую очередь хлеб) в 1888—1889 гг. продолжали занимать важное место — около 35% от общего количества грузов⁴¹.

Значительное понижение царским правительством тарифов на хлеб привело к тому, что фактически эти грузы возились по железным дорогам ниже себестоимости, став, в свою очередь, одной из причин дефицитности русской железнодорожной сети.

И. А. Вышнеградский в «всеподданнейшем» докладе царю писал, что «столь значительное удешевление провозных плат, предоставленное (в 1889 г.) в интересах сельского хозяйства, приходится преимущественно на не вышедшие из гарантии и казенные железные дороги, следовательно, произведено главным образом за счет Государственного казначейства... Перевозки совершаются по ценам ниже их действительной стоимости, и средняя пудоверстная ставка на все количество земледельческих перевозок ниже той, какой она должна бы быть для покрытия всех расходов (железных дорог)»⁴².

Во время первого пересмотра тарифов на хлебные грузы была установлена общая дифференциальная тарифная схема на перевозку хлебных грузов, которая в основном стала высшим предель-

³⁹ «Соображения министра финансов о воспособлении сельскохозяйственной промышленности через посредство железных дорог», стр. 4—5.

⁴⁰ Там же, стр. 8.

⁴¹ «Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889—1913 гг.», стр. 64.

⁴² «Соображения министра финансов о воспособлении сельскохозяйственной промышленности через посредство железных дорог», стр. 5, 8—9.

ным масштабом при установлении тарифов. Но перевозка по этой общей схеме производилась в редких случаях. Как правило, провозные платы на хлеб определялись по специальным табличным тарифам, число которых достигало 900. Этими тарифами была достигнута известная равномерность в провозных платах за хлеб из различных производственных районов России.

Установленные в 1889 г. хлебные тарифы действовали до августа 1893 г., когда состоялся их второй пересмотр в Министерстве финансов.

Во время пересмотра была забракована система специальных многочисленных табличных тарифов, мешающая правильной организации хлебной торговли, и выработана новая упрощенная система таксировки перевозок хлеба по общим тарифным схемам.

В финансовом отношении второй пересмотр хлебных тарифов привел к их дальнейшему значительному понижению на сумму около 3 млн. руб. по сравнению с перевозками 1890 г.⁴³

Во время пересмотра 1893 г. был поставлен вопрос об усилении дифференциации тарифной системы во внутреннем сообщении между различными земельными районами в целях ограждения интересов помещичьих хозяйств Центральной России от конкуренции хлеботорговых окраин.

С этой целью царским правительством с 1893 г. была принята двойственная система хлебных тарифов — для вывозных и для внутренних сообщений, построенных с таким расчетом, чтобы за центральным земледелием были обеспечены внутренние потребительские рынки, а хлеб из отдаленных районов должен был более интенсивно направляться на международный рынок.

Схема для внутренних сообщений отличалась от вышеприведенной вывозной лишь в пределах первых 320 верст, где были установлены особо пониженные ставки (1/34 коп. с пуда-версты вместо 1/24). При этом для ограждения интересов помещика центральных губерний России и создания его монопольного положения на внутреннем рынке дифференциальная ставка общей тарифной схемы допускалась только до 980 верст, для более значительного расстояния была принята одинаковая поперстная надбавка⁴⁴.

Этими двумя пересмотрами были установлены основные начала системы хлебных тарифов на железнодорожном транспорте России, которые действовали до первой мировой войны. При последующих двух пересмотрах 1896—1897 и 1900/1901 гг. эти основные положения построения хлебных тарифов вновь подвергались обсуждению и под непосредственным давлением С. Ю. Вит-

⁴³ «Материалы по пересмотру хлебных тарифов российских железных дорог в 1904 году». СПб., 1904, стр. 3.

⁴⁴ Там же, стр. 4.

те были признаны отвечающими интересам отечественного сельского хозяйства и хлебной торговли.

Попытка Всероссийского съезда сельских хозяев (Москва, 1895 г.) добиться установления единообразной ставки 1/100 коп. с пуда-версты вместо средней ставки в 1/48 коп. в связи с обострением аграрного кризиса не увенчалась успехом. В своей «всеподданнейшей» записке С. Ю. Витте доказывал, что удовлетворение этого ходатайства привело бы к ежегодным потерям казны в 35 млн. руб., а так как железнодорожный транспорт перевозит только 60% хлебного экспорта, а остальные 40% — водой и гужом, то понижение тарифов имело бы отрицательные последствия для развития сельского хозяйства целого ряда губерний и районов, дав абсолютную выгоду лишь иностранным покупателям⁴⁵.

Новая тарифная система на хлебные грузы обеспечила помещичьим латифундиям Центральной России монопольное положение на внутреннем рынке.

В 1896 г. в связи с открытием движения по Сибирской железной дороге в правительственных кругах было признано необходимым принять экстренные меры к ограждению помещиков-землевладельцев центральных губерний России от конкуренции на внутренних рынках дешевого крестьянского сибирского хлеба.

С этой целью при перевозке хлеба со станций Пермской, Сибирской и Забайкальской железных дорог на станции Самаро-Златоустовской и других за ней лежащих дорог был установлен особый расчет тарифов — так называемый «челябинский перелом», по которому провозная плата за хлебные грузы, направляющиеся в Европейскую Россию, увеличивалась втрое⁴⁶.

С конца 80-х годов XIX в. в интересах форсирования экспорта хлеба стала разрабатываться и внедряться целая система «воспособления» и помощи помещичьему хозяйству в развитии хлебной торговли посредством железнодорожного транспорта. Наиболее полно этот вопрос рассматривался в специальной секретной записке министра финансов И. А. Вышнеградского (1891 г.). Рассматривая целую систему мероприятий для облегчения сбыта помещичьего хлеба в условиях аграрного кризиса, царский министр поставил задачу найти средство для уменьшения накладных расходов, которые, по его подсчетам, достигали 40% от всей цены производимого хлеба⁴⁷.

Законом 14 июня 1888 г. царское правительство разрешило железнодорожным администрациям широко развивать ссудо-

⁴⁵ «Замечания министра финансов С. Ю. Витте на записку губернских предводителей дворянства о нуждах дворянского землевладения». — «Исторический архив», 1957, № 4, стр. 144—146.

⁴⁶ «Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889—1913 гг.», стр. 62.

⁴⁷ «Соображения министра финансов о мерах к воспособлению сельскохозяйственной промышленности через средство железных дорог». СПб., 1891.

складочно-комиссионную деятельность. Железным дорогам (казенным и частным) было предоставлено право выдачи денежных ссуд и авансов, ассигнуемых для этой цели из Государственного банка под залог перевозимых по ним хлебных грузов; кроме того, разрешено устраивать особые склады (элеваторы и зернохранилища) для хранения экспортируемого хлеба на срок до шести месяцев за плату не свыше $1/3$ коп. с пуда в месяц. Впервые такое агентство было устроено по инициативе С. Ю. Витте на Юго-Западных железных дорогах. Этот опыт им широко внедрялся в бытность его на посту министра финансов. В дополнение закона 1888 г. закон от 24 января 1889 г. разрешал железным дорогам выдавать ссуды «под хлебные грузы из свободных эксплуатационных средств дороги и за счет кредитов частных коммерческих банков»⁴⁸. 18 февраля 1889 г. было утверждено царем положение Комитета министров, разрешающее железным дорогам учреждать особые комиссионные агентства для хранения и продажи хлеба за границей с взиманием комиссионной оплаты в 1% от всей суммы проданного хлеба. С изданием этих законов железные дороги превращались в мощных посредников по хлебной торговле, вытесняя огромную армию хлеботорговцев.

За десятилетие, с 1888 по 1897 г., было организовано на 15 ведущих железных дорогах страны 302 склада долгосрочного хранения, вместимостью в 35 млн. пудов зерна. Из них на долю складов частных железных дорог приходилось около 75% общей вместимости. Однако этими складами в первую очередь пользовалось ограниченное число привилегированных помещиков-экспортеров.

Одновременно были введены особые льготные тарифные правила для завозных хлебных грузов. Складочная операция на железных дорогах была тесно соединена с ссудной. Ссуда выдавалась правлениями железных дорог в размере $2/3$ цены хлеба на срок до шести месяцев (а при более коротких сроках до 85% от всей цены)⁴⁹.

Во всех крупных портовых городах на Балтийском и Черном морях (Петербург, Ревель, Либава, Одесса, Николаев, Новороссийск), а также в центрах крупных внутренних рынков (Москва, Варшава) и в Восточной Пруссии (Кенигсберг, Данциг) были организованы особые агентства правлений железных дорог для комиссионной продажи помещичьего хлеба. В 1896 г. всеми этими агентствами было продано около 16 млн. пудов хлеба, или 5% от всего экспортируемого хлеба.

В последующие годы комиссионная продажа хлеба железными дорогами получила значительное развитие, составляя особую заботу Министерства финансов. В начале XX в. ссудо-складочно-комиссионные операции производились почти на всех ведущих

⁴⁸ ПСЗ III, т. IX. СПб., 1889, № 5727.

⁴⁹ Там же.

20 железных дорогах страны. Общее количество хлебных грузов, находящихся на хранении в элеваторах и зернохранилищах, достигало 193 млн. пудов. Ссуды были выданы на 70 млн. пудов хлебных грузов на сумму в 44,5 млн. руб.⁵⁰

По подсчетам В. В. Салова, в целом ежегодно помещики-экспортеры получали за счет железнодорожного дефицита более 12 млн. руб.⁵¹

Вся система железнодорожных тарифов и «воспособлений» хлебным перевозкам, выработанная царским правительством в конце 80-х годов XIX в. и действовавшая вплоть до первой мировой войны, обеспечивала помещичьим латифундиям Центральной России, базировавшимся на применении полукрепостнических форм эксплуатации, монопольное положение на хлебном рынке, в связи с конкуренцией капиталистических фермерских хозяйств окраин, в том числе и кулацких хозяйств Сибири, широко применявших наемный труд.

В то же время тарифная система, выработанная царским правительством, служила орудием проведения определенной экспортной политики — максимального форсирования экспорта хлеба (основного вывозного продукта отсталой аграрной России) на международном рынке ради накопления «свободной наличности» — основы финансовой политики самодержавия. В целях повышения конкурентоспособности российских экспортеров-помещиков экспортная политика царизма была тесно связана с покровительственной системой, при которой определенные тарифные понижения на перевозку хлеба служили своего рода вывозными премиями, выдаваемыми из казны.

В интересах помещичьего хозяйства в 90-х годах были также введены особо пониженные тарифы на перевозку картофеля, молочных продуктов, скота и спирта.

Характерно складывание тарифной системы в сахарной промышленности, относящейся к числу наиболее «опекаемых» царизмом отраслей хозяйства. В 1892 г., когда происходил первый пересмотр тарифов на перевозку сахарных грузов, в интересах монополистов-сахарозаводчиков была утверждена общая дифференциальная схема для повагонных внутренних перевозок сахара-рафинада и сахарного песка по всей сети железных дорог России (1/18 коп. с пуда-версты для песка и 1/12 коп. с пуда-версты для рафинада). В 1895 г. тарифный комитет в связи с усиленными перевозками сахарного песка допустил увеличение тарифа на последний до 1/12 коп. с пуда-версты.

В 1898 г. при втором общем пересмотре тарифов на сахарные грузы сахарозаводчики добились вновь установления пони-

⁵⁰ «Краткий отчет о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889—1913 гг.», стр. 75—76.

⁵¹ В. В. Салов. Некоторые данные к вопросу о финансовых результатах эксплуатации железных дорог в России. СПб., 1908, стр. 13.

женного твердого внутреннего тарифа в 1/18 коп. с пуда-версты.

В то же время царское правительство пошло навстречу требованиям главы Всероссийского общества сахарозаводчиков графа А. А. Бобринского, установив целый ряд исключительных пониженных тарифов на перевозку сахара-рафинада на рынки сбыта и для подвоза песка к сахарным заводам, расположенным в Тульской и Московской губерниях (в размере 1/25 коп. с пуда-версты со скидками)⁵².

Тарифная система на сахарные грузы строилась в целях проведения сахарной «нормировки», введенной царизмом в 1895 г. для обеспечения безраздельного господства сахарных магнатов на внутреннем рынке и завоевания внешних рынков с помощью «бросового» экспорта. С этой целью были установлены исключительно пониженные вывозные дифференциальные тарифы.

Вся тяжесть покровительственной политики царизма монополистам-сахарозаводчикам ложилась на широчайшие трудящиеся массы, которые фактически оплачивали путем повышенных акцизных сборов вывозные тарифные премии на сахар⁵³.

На складывание тарифной системы в области промышленной продукции и топливного сырья определяющую роль играли интересы крупного капитала.

В нефтяной промышленности тарифный вопрос с первого момента стал одним из важнейших рычагов в политике монополий. Архивные материалы, опубликованные в сборнике документов «Монополистический капитал в нефтяной промышленности России», наглядно вскрывают тесную зависимость тарифной политики царизма от требований нефтяных монополий. Так, в 1891 г., после первого пересмотра и утверждения системы нефтяных тарифов нефтяным королем Э. Л. Нобелем было выдвинуто требование нового значительного понижения тарифов на перевозку нефтяных грузов от волжских пристаней за границу через балтийские порты — Ревель, Ригу и Либаву. Еще раньше он добился утверждения пониженных заводных тарифов для нефтяных остатков и керосина в Центральный промышленный район России, где им была устроена целая система нефтехранилищ. 17 марта 1891 г. на заседании Тарифного комитета при обсуждении ходатайства Нобеля выяснилось, что хотя первоначально в 1890 г. пониженные тарифы были установлены правительством для поощрения развития экспорта керосина за границу в западном направлении, на самом же деле оказалось, что «вывоз через балтийские порты производится преимущественно фирмой «Нобель» и

⁵² «Материалы по пересмотру тарифов на перевозку сахарных грузов по всей сети российских железных дорог в 1904—1905 гг.». СПб., 1904, стр. 27, 31—33.

⁵³ В 1894 г. акцизный сбор с пуда сахара был доведен до 1 руб. 75 коп., т. е. составлял около 39% от продажной цены, в то же время в 1892 г. вывозные тарифы на сахар были снижены более чем вдвое («История России в XIX в.», т. 8, ч. 4. СПб., 1910, стр. 45).

притом в зависимости от цен на внутренних рынках России и количества запасов, остающихся к концу навигации на пристанях Волги». В решении Тарифного комитета указывалось, что нельзя допустить новые тарифные понижения на нефть, так как это «создает для фирмы «Нобель» главным образом возможность делать значительные запасы на волжских пристанях и господствовать в течение всей зимы на внутреннем рынке, держа на оном высокие цены в уверенности, что могущему оказаться остатку керосина, не проданному ею по высокой цене внутри империи, будет предоставлена возможность вывоза за границу без особенно значительного для нее ущерба, но, напротив, даже с выгодой в том отношении, что к открытию нового осветительного сезона эта фирма будет иметь возможность вновь назначать к невыгодам внутреннего рынка высокие цены, не будучи же обременена прошлогодним запасом»⁵⁴. На данном заседании Тарифного комитета было отклонено требование товарищества «Бр. Нобель» о новом понижении тарифов, были сохранены установленные тарифы 1890 г. Однако через месяц в Департамент железнодорожных дел вновь поступили ходатайства нефтепромышленных фирм «Бр. Нобель» и «С. М. Шибаев и К^о», в которых, на основании приводимых ими расчетов, указывалось на убыточность вывоза нефтяных продуктов в северные порты Европы через Петербург и Либаву при существующих тарифах. По требованию С. Ю. Витте, вопрос о понижении тарифов на перевозку нефтяных грузов от волжских пристаней за границу через балтийские порты был вновь рассмотрен Тарифным комитетом 21 мая 1891 г. и ходатайство крупных нефтепромышленников было удовлетворено⁵⁵.

В 1893 г. в связи с падением мировых цен на керосин в Баку возник синдикат по экспорту русского керосина за границу — Союз бакинских керосинозаводчиков. В 1895 г. Союз контролировал 98% нефтяного производства Бакинского района. Вся власть в Союзе фактически принадлежала трем нефтяным магнатам — Нобелю, Ротшильду и Манташеву. Царское правительство пошло навстречу нефтяному синдикату в его конкурентной борьбе с американским нефтяным трестом «Стандард Ойл К^о», установив специальные тарифные «вывозные» премии на экспортный керосин по казенной Закавказской железной дороге. По решению Тарифного комитета от 24 февраля 1894 г., тариф на керосин, отправляемый за границу по Закавказской железной дороге, был снижен с 19 до 14 коп. С июля 1894 г. по новому требованию нефтепромышленников тарифная ставка на экспортный керосин была снижена до 9 коп. с пуда⁵⁶. Одновременно Государствен-

⁵⁴ «Монополистический капитал в нефтяной промышленности России. 1883—1914 гг.». Сб. документов и материалов. М.—Л., 1961, стр. 142—143.

⁵⁵ ЦГА СССР, ф. 268, оп. 2, д. 1118, лл. 42—48.

⁵⁶ «Монополистический капитал в нефтяной промышленности России 1883—1914 гг.», стр. 163—165, 679.

ный банк стал выдавать кредиты под экспортируемый керосин на льготных процентах.

С. Ю. Витте, один из инициаторов экспортного синдиката нефтепромышленников, активно помогал нефтяным королям в их борьбе против аутсайдеров (несоюзных керосинозаводчиков) за монополизацию экспортной торговли. Сосредоточив в своих руках перевозку осветительных масел по Закавказской железной дороге, представители Союза пытались лишить аутсайдеров единственной для них возможности экспорта керосина через Новороссийск. 9 июня 1895 г. на заседании Тарифного комитета состоялось обсуждение вопроса о размере тарифа на керосин на Владикавказской железной дороге. Отметив, что влияние русских керосинозаводчиков на цены международного рынка «может сохраниться лишь до тех пор, пока экспорт находится исключительно в их руках и от него отстранены всякого рода посредники-спекулянты», не включенные в состав Союза бакинских керосинозаводчиков, Тарифный комитет в соответствии с ходатайством самого Союза бакинских керосинозаводчиков высказался за отмену вывозного льготного тарифа на Владикавказской железной дороге⁵⁷.

В результате действий Союза на внешний рынок было брошено свыше 65% всего производимого бакинского керосина, цены же на внутреннем рынке, в значительной степени монополизированном Нобелем, сильно возросли. В свою очередь, Нобель искусно использовал тарифную политику царского правительства для удушения своих конкурентов. Еще в начале 1894 г., при обсуждении вопроса о правительственных льготах на перевозку керосина, выяснилось, что Нобель был против нового значительного понижения тарифов. На заседании Тарифного комитета представитель товарищества «Бр. Нобель» высказывался за минимальный вариант снижения тарифа (на 5 коп. вместо проектируемых 8,5 коп.), что и было впоследствии принято правительством. Выступая против более сильного понижения тарифа, Нобель тем самым хотел помешать укреплению конкурентоспособности других нефтепромышленных фирм, сохраняя на более низком уровне цены на нефтяное сырье в Баку⁵⁸.

При пересмотре тарифов в 1895 г. ввиду высоких цен на керосин на заграничном и внутреннем рынках, с прямого согласия крупных нефтепромышленников, в первую очередь Э. Л. Нобеля, правительство вновь повысило тариф до 19 коп. с пуда. Одновременно были повышены нефтяные тарифы на Владикавказской железной дороге. Представитель Государственного контроля В. И. Троицкий в своем выступлении в Тарифном комитете

⁵⁷ Там же, стр. 171—173, 680.

⁵⁸ А. А. Фурсенко. Первый нефтяной экспортный синдикат в России 1893—1897 гг.— «Монополии и иностранный капитал в России». М.—Л., 1962, стр. 28.

9 июня 1895 г. указывал, что такая политика грозит мелким нефтепромышленникам полным разорением⁵⁹. В ответном письме Государственному контролеру Филиппову С. Ю. Витте объяснял повышение тарифа интересами казны.

В середине 1895 г. по настоянию Э. Л. Нобеля распорядительный комитет Союза бакинских нефтепромышленников предоставил товариществу «Бр. Нобель» право бесконтрольной торговли керосином в Германии, исключив из паевых отношений товарищества по организационному договору все количество керосина, вывозимое им через Каспийское море и Волгу до Царицына, а затем по железной дороге до балтийских портов. Министерство финансов продолжало покровительствовать Нобелю, утвердив на очередном заседании Тарифного комитета пониженный тариф нефтепродуктов через балтийские порты⁶⁰.

С 1 октября 1897 г. Союз бакинских керосинозаводчиков был распущен. В середине октября в канцелярию министра финансов поступила докладная записка Нобеля, в которой он стремился доказать, что его фирма находится в бедственном положении в связи с конкуренцией зарубежных компаний, и просил правительство снизить тариф на Закавказской железной дороге⁶¹. Нобель вновь решил добиться пересмотра железнодорожных тарифов.

После роспуска Союза в условиях отсутствия единой экспортной нефтепромышленной организации снижение тарифов принесло бы огромные выгоды крупным фирмам, в первую очередь Нобелю и Ротшильду.

Астраханский биржевой комитет в своей телеграмме министру финансов от 27 ноября 1897 г. протестовал против предстоящего понижения тарифов на перевозку экспортного керосина. В телеграмме указывалось, что действительная цель ходатайства бакинских нефтепромышленников заключается в том, «чтобы разницу в тарифе взять с казны, а разницу в цене, которую они уже сейчас повышают на все нефтяные продукты, взять с потребителей и с судовладельцев... При расходе в 3 1/2 коп. на пуд при нормальной добыче нефти продажная цена ее 8 1/2 коп., значительные запасы теперь ее в руках сильных нефтедобывателей, а они же и керосинозаводчики... Цель их: дальнейшее искусственное повышение цен на нефтяные продукты на внутренних рынках. Просимое же понижение железнодорожного тарифа есть одно из средств к такому повышению. Поэтому биржевое купечество в интересах фабрикантов и заводчиков Центральной России как потребителей нефтяного топлива, нефтеторговцев, судовладельцев, морских и речных, почтительнейше просит выше высо-

⁵⁹ А. А. Фурсенко. Первый нефтяной экспортный синдикат в России 1893—1897 гг., стр. 32.

⁶⁰ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 2, д. 118, лл. 84—91.

⁶¹ Там же, д. 1156, лл. 39—41.

копревосходительство оставить существующий тариф на керосин по Закавказской ж. д. без изменения»⁶².

Однако, несмотря на прошения биржевых комитетов волжских городов и появившиеся в печати заметки о соглашении Нобеля со «Стандард Ойл К^о» и о прямых выгодах нефтяных магнатов от предстоящего понижения тарифов, С. Ю. Витте пошел навстречу требованиям Нобеля. На заседании Тарифного комитета 19 ноября 1897 г. был утвержден новый пониженный вывозной тариф на перевозку керосина по Закавказской железной дороге в размере 12 коп. с пуда, вместо прежних 19 коп.⁶³

Для того чтобы снижение тарифа не повлекло за собой увеличения вывоза нефтепродуктов на внешний рынок и не нарушило проводимую крупными фирмами политики цен, со стороны администрации казенной Закавказской железной дороги были приняты меры к ограничению пропускной способности дороги, где были изъяты из обращения около 25% вагонов-цистерн⁶⁴. Пониженный тариф в 12 коп. на перевозку экспортного керосина действовал в течение двух лет до 1900 г., когда тариф был увеличен до 16 коп. с пуда.

В каменноугольной промышленности железнодорожные тарифы играли исключительно важную роль в решении вопроса о рынках сбыта продукции. Транспортные издержки на уголь на расстоянии в 250 верст составляли около 64% цены каменного угля, на 500 верст — равнялись этой цене, а на большем расстоянии — превышали эту цену в 1,5—2 и более раза⁶⁵.

Поэтому горнопромышленники Юга России уделяли исключительно много внимания вопросам борьбы за уровень и структуру тарифов на угольные грузы. После перехода тарифного дела в руки правительства под непрерывным давлением влиятельных горнопромышленников началась борьба за систематический пересмотр и понижение тарифов на каменный уголь. В результате трехкратного понижения железнодорожных тарифов в 1890—1895 гг. донецкие углепромышленники добились максимально низких тарифов, доходивших на дальних расстояниях до 1/500 коп. с пуда-версты, против 1/60—1/90 коп. в 80-х годах XIX в.⁶⁶ Фактически низкие тарифы на донецкий уголь явились скрытой субсидией из казны, так как уголь перевозился по русским железным дорогам ниже себестоимости железнодорожных перевозок. Председатель Инженерного совета Министерства путей сообще-

⁶² «Монополистический капитал в нефтяной промышленности России 1883—1914 гг.», стр. 212.

⁶³ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 2, д. 1156, лл. 81—84.

⁶⁴ А. А. Фурсенко. Первый нефтяной экспортный синдикат в России (1893—1897 гг.), стр. 55.

⁶⁵ «Транспорт и народное хозяйство», вып. II. М., 1923, стр. 13.

⁶⁶ «Материалы по пересмотру тарифов на перевозку каменноугольных грузов по всей сети российских железных дорог в 1907 г.». СПб., 1907, стр. 4—7.

ния В. В. Салов в одной из своих работ указывал, что «наибольшее понижение тарифа на дальние расстояния, для привлечения самых дешевых грузов на обратном расстоянии возможно только до 1/100 коп. с пуда-версты, учитывая, что эксплуатационные расходы железных дорог в среднем составляют 1/80 коп. с пуда-версты»⁶⁷.

Средняя же выручка железных дорог за провоз угля в 1893—1895 гг. была не только ниже (на 41,5%) средней выручки по всему товарному движению, но и ниже на целых 38,4% средних расходов по перевозке. А. Фролов в 1908 г. в своей работе «Тарифы и собственная стоимость железнодорожных перевозок» специально подчеркивал, что провозные платы для угля на больших расстояниях не оплачивали собственных издержек производства железных дорог — даже тех дорог, которые имели низкие издержки (например, Екатерининская железная дорога). Пониженные тарифы на донецкий уголь позволяли горнопромышленникам Юга временно сбивать цены на дальних рынках, теснить и разорять мелких, разрозненных предпринимателей, занятых добычей местных видов топлива.

В 1895 г., используя свое влияние на государственный аппарат, Совет съезда горнопромышленников Юга России выступил инициатором общего пересмотра тарифов, в результате чего тарифные ставки на перевозку каменного угля из Донбасса в Московский промышленный район были снижены до 25%, ставки на подмосковный бурый уголь как на местное топливо низкой теплопроводности «были повышены» более чем вдвое⁶⁸. Это привело к искусственному торможению производительности Подмосквового угольного бассейна, где добыча прогрессирующе сокращалась: с 25 млн. пудов в 1880 г. до 13 млн. пудов в 1902 г., т. е. почти вдвое, составляя менее 1% всей добычи угля в России, несмотря на то, что себестоимость подмосковного угля в 90-х годах была ниже, чем донецкого.

В 90-х годах с развитием новой металлургической базы на Юге России в правительственных кругах был поставлен вопрос об «упорядочении» железнодорожных тарифов на перевозку продукции металлургических заводов. В 1891 г. был проведен первый пересмотр тарифов на перевозку чугуна, железа и стали, в результате чего было достигнуто уравнение тарифных соотношений между отдельными горнозаводскими районами страны, а также произведено значительное понижение стоимости железнодорожной перевозки металлов на дальние расстояния. Кроме того, горнопромышленникам Юга России удалось добиться установления льготных, так называемых исключительных тарифов на перевозку

⁶⁷ В. В. Салов. Исследование финансовых результатов эксплуатации железных дорог в России. СПб., 1912.

⁶⁸ «Материалы по общему пересмотру тарифов на перевозку каменноугольных грузов по всей сети российских железных дорог в 1895 г.». СПб., 1897.

чугуна от некоторых погрузочных станций Донецкого бассейна и Криворожья до важнейших центров обрабатывающей промышленности России.

В середине 90-х годов в связи со строительством металлургических заводов на Юге России заправили тяжелой индустрии вновь прибегли к энергичному нажиму на правительство, чтобы добиться очередного понижения тарифов на перевозку железной руды и готовой продукции. Под давлением горнопромышленников царское правительство в середине 1897 г. приняло законопроект о снижении тарифных ставок на перевозку руды и металла. Наибольшему понижению были подвергнуты тарифные ставки на расстояние от 400 до 1,5 тыс. верст, составляя сумму вдвое меньшую, чем прежняя⁶⁹. В результате крупная горнопромышленная буржуазия Юга России добилась укрепления своих позиций на традиционных рынках сбыта, а также и на новых рынках — в Петербургском и Центральном промышленных районах страны, на Северном Кавказе и Закавказье.

С целью увеличения массовых пассажирских перевозок, связанных с переселенческим движением на восточные окраины России, в 1894 г. по инициативе министра финансов Витте было произведено значительное понижение пассажирских тарифов 3-го и 4-го классов⁷⁰.

Одновременно царское правительство заставляло трудящихся страны значительно переплачивать за провоз предметов массового потребления, тарифы на которые были во много раз выше действительной стоимости их перевозки, покрывая тем самым часть недоборов по льготным грузам.

Вводя пониженные экспортные тарифы на сахар и керосин, царское правительство одновременно компенсировало это повышением косвенных налогов на эти товары, что отражалось на повышении внутренних рыночных цен.

Анализ железнодорожно-тарифной политики показывает, что чиновничье-бюрократический аппарат царизма был не в силах правильно организовать и регулировать тарифную систему на железных дорогах в соответствии с потребностями народного хозяйства страны. На разработку тарифной системы в решающей степени имело влияние соотношение сил различных группировок внутри господствующих классов, каждая из которых преследовала свои корыстные цели. Тарифная система в этих условиях являлась компромиссом между интересами помещичьего землевладения, крупного капитала и самого самодержавия, укреплявшего свою

⁶⁹ «Отчет уполномоченных XXI съезда горнопромышленников Юга России». Харьков, 1897, стр. XI; П. И. Фомин. Горная и горнозаводская промышленность Юга России, т. 2. Харьков, 1924, стр. 119.

⁷⁰ «О положении тарифного дела на русских железных дорогах». СПб., 1909, стр. 21—22.

финансовую и фискальную базу. Тарифная политика царизма стала одним из факторов усиления эксплуатации, падения жизненного уровня и обнищания трудящихся масс царской России.

Огосударствление частных железных дорог в России

В начале 80-х годов в связи с поворотом железнодорожной политики правительства в сторону государственной реорганизации всей системы железнодорожного транспорта России возник вопрос о выкупе частных железных дорог в казну. Приступая к выкупной операции, царское правительство учитывало опыт огосударствления железных дорог западноевропейских стран. Введение государственной монополии на железнодорожные тарифы в конце 80-х годов усилило форсированный выкуп частных железных дорог и организацию казенного сектора железных дорог.

По условиям большинства концессий царское правительство имело право на выкуп железной дороги в казну после 20-летней ее эксплуатации акционерной компанией. Выкупная сумма должна была определяться годовой рентой в размере среднего чистого дохода за последние пять—семь лет эксплуатации дороги. У малоходных линий эта выкупная сумма должна была быть не ниже размера государственной страховой гарантии акционерного или облигационного капиталов⁷¹.

Однако практика показала, что величина выкупного вознаграждения определялась не столько условиями уставов, сколько соотношением сил банковско-железнодорожных заправил и царского правительства.

На практике финансовые операции по выкупу частных железных дорог осуществлялись следующим образом: на казну механически переводился остаток облигационного капитала дороги, аннулировались все долги железнодорожных обществ. Выкупное вознаграждение выдавалось в ценных правительственных бумагах (облигации и рента) и наличными деньгами за акционерный капитал и премии правлению.

Огосударствление русских железных дорог продолжалось в течение 20 лет, с 1881 по 1900 г. В результате было выкуплено 37 частных железных дорог общей длиной в 21 тыс. верст.

В начале 80-х годов основными мотивами выкупа дороги были причины финансового банкротства и развала железнодорожного хозяйства. В 90-х годах, кроме причин финансовой несостоятельности, важным мотивом стала необходимость реорганизации и централизации сети. Эта задача требовала слияния ряда железных дорог в единые, крупные магистрали, которые объединили перевозки в масштабах отдельных экономических рай-

⁷¹ См. «Свод действующих уставов железнодорожных обществ». СПб., 1886.

онов России. Поэтому выкуп одной дороги нередко предпринимал выкуп смежной с ней линии.

Наконец, важнейшими мотивами при выкупах железных дорог в казну являлись военно-стратегические и политические планы и задачи царизма.

По темпам выкупной операции и политики царского правительства в этом вопросе процесс огосударствления железных дорог делится на три ярко выраженных этапа.

Первый этап относится к периоду первой половины 80-х годов (1881—1886 гг.), в течение которого было выкуплено четыре железнодорожные линии общей длиной в 1324 версты⁷². Выкуп их был обусловлен случайными причинами, в основном финансовым банкротством обществ. Впервые вопрос о выкупе железных дорог был поднят в правительственных кругах министром финансов А. А. Абазой. Выступая на заседании Комитета министров 22 января 1881 г. с программой финансовых преобразований в России, он выдвинул на первый план вопрос «о необходимости приведения в нормальное положение железнодорожного дела». Остановившись на опыте выкупа прусских железных дорог в 1879 г., Абаза указал на целесообразность перехода в казну через выкуп ряда обанкротившихся железнодорожных предприятий. Это предложение он связал в первую очередь с выкупом Харьково-Николаевской железной дороги. Необходимость выкупа именно этой железнодорожной линии обуславливалась не только огромной финансовой задолженностью общества, но и предстоящим строительством казенной Западно-Донецкой железной дороги, тесно примыкавшей к Харьково-Николаевской.

Правление общества Харьково-Николаевской железной дороги в этот период потребовало от правительства безвозмездной ссуды в 13 млн. руб. для восстановления железнодорожного хозяйства и строительства второго пути⁷³. При этих условиях досрочный выкуп этой дороги был не только необходим, но и выгоден для казны. В портфеле госказначейства было сосредоточено $\frac{3}{4}$ акционерного капитала. Министр финансов А. А. Абаза в конце 60-х годов являлся вместе с бароном К. К. Унгерн-Штернбергом концессионером этой дороги. Он был хорошо осведомлен о бесперспективности дальнейшего существования этого общества. Долги казне катастрофически возрастали, достигнув к началу 1881 г. 18 млн. руб. (при основном капитале в 38 млн. руб. серебром).

Приступив к соглашению с правлением общества о досрочном выкупе дороги в казну на условиях добровольной сделки, А. А. Абаза разработал крайне выгодное для акционеров «выкупное вознаграждение»: бездоходные акции Харьково-Николаевской

⁷² В первый период выкупа в казну перешли Харьково-Николаевская, Тамбовско-Саратовская, Муромская и Путиловская железные дороги.

⁷³ «Наша железнодорожная политика...», т. III. СПб., 1902, стр. 72.

железной дороги на сумму в 2,6 млн. руб. обменивались к номиналу на пятипроцентные гарантированные и доходные акции Общества Юго-Западных железных дорог, находившиеся в фондах госказначейства. Долг Общества как «безнадежный» списывался со счетов казны. Одновременно правительство выплатило правлению 500 тыс. руб. для погашения частных долгов Общества. На этих условиях Харьковско-Николаевская железная дорога перешла с 1 октября 1881 г. в казну. Таким образом, первый выкуп частной железной дороги в казну сопровождался щедрой компенсацией сановных владельцев Харьковско-Николаевской железной дороги, которые получили взамен своих обесценившихся и бездоходных бумаг гарантированные акции со значительным доходом. Русский государственный долг увеличился на 39 млн. руб. серебром по обязательствам основного капитала Харьковско-Николаевской дороги, по которым ежегодно выплачивалось 4 млн. руб.⁷⁴

В начале 80-х годов вопрос о создании казенной железнодорожной сети путем широкого выкупа частных железных дорог считался в правительственных кругах еще невыясненным и невыгодным. В ноябре 1882 г. в решении Комитета министров указывалось, что «вопрос о сравнительной выгодности эксплуатации железных дорог правительством и частными обществами у нас еще не выяснился, и вообще прием в распоряжение казны новых частных железных дорог следует допускать с крайней осторожностью и преимущественно в случаях, когда подобная мера представляется совершенно неизбежною»⁷⁵.

Утвержденный в 1885 г. «Общий устав российских железных дорог» давал правительству юридическое право на досрочный выкуп несостоятельных железных дорог в казну. В том же году в связи с выкупом обанкротившейся Муромской железной дороги в правительственных кругах возник вопрос о порядке передачи в казну линий от железнодорожных акционерных обществ, объявленных несостоятельными должниками. Государственный контролер, предлагая решительные меры для пресечения и ликвидации финансового развала, царившего на частных железных дорогах России, писал, что «итог долгов железнодорожных обществ казне на 1 января 1886 г. составляет 743 млн. руб. кредитных. Таким образом, одни только долги по гарантии давно и значительно превышают сумму акционерных капиталов всех железнодорожных обществ (593 млн. руб.) и, следовательно, по существу дела значительное число обществ уже и теперь несостоятельны и числящиеся на них долги правительству могут считаться безнадежными... В недалеком будущем вся находящаяся в частном владении железнодорожная сеть будет дважды сполна оплачена государством». Вслед за многочисленными предложениями, поступавшими

⁷⁴ «Приложение к отчету Государственного контролера по исполнению государственной росписи за 1881 г.». СПб., 1882, стр. 111—115.

⁷⁵ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 1209, л. 42.

в правительство от видных экономистов и буржуазных деятелей, государственный контролер предлагал коренным образом пересмотреть самый принцип выкупной операции, учитывая, что «так называемые частные железные дороги строились и эксплуатировались на казенные средства». Поэтому, заключал он, «выкуп у акционеров подлежит то, что действительно принадлежит обществу, т. е. право владения дорогой до конца концессионного срока и соединенные с этим правом выгоды (дивиденд)»⁷⁶.

Однако эти рациональные предложения на деле оказались лишь мертвой буквой и были запрятаны в царские архивы. Выкуп частных железных дорог в казну в действительности превратился в узаконенное казнокрадство, которым в первую очередь воспользовались представители иностранного финансового капитала, владевшие акциями железнодорожных обществ.

В течение первого этапа железнодорожной выкупной операции было выкуплено в казну 1,3 тыс. верст железных дорог. При этом было «списано» железнодорожных долгов с ликвидируемых обществ на сумму в 46 млн. кредитных руб.

Второй этап огосударствления русских железных дорог относится к периоду 1887—1892 гг. В эти годы развернулась широкая полоса выкупов частных железных дорог в казну, ставшая уже составной частью финансовой политики царского правительства. Это положение было связано с изменением финансово-экономического состояния России в конце 80-х годов. Относительно быстрое развитие российского капитализма способствовало существенному укреплению бюджетного хозяйства страны. Царское правительство беспощадным нажимом налогового пресса, политической форсированного «голодного» хлебного экспорта (за счет «оскудения» сельского населения) добивалось устранения бюджетных дефицитов, сильного повышения актива внешней торговли, что отразилось в целом на некотором улучшении платежного баланса страны. Это условие позволило царскому правительству провести ряд первоочередных мероприятий по упорядочению финансового состояния русской железнодорожной сети, в первую очередь выкупить в казну 10 частных железных дорог протяжением в 5,5 тыс. верст⁷⁷.

Переход железнодорожных линий в казну сопровождался огромными денежными компенсациями фактически фиктивных собственников этих железных дорог, в первую очередь иностранных акционеров.

Слабость русского денежного рынка, зависимость от иностранного капитала царизма заграничные финансовые воротилы ис-

⁷⁶ ЦГАОР СССР, ф. 1099, оп. 1, д. 254, лл. 9—10.

⁷⁷ В этот период были выкуплены в казну Уральская, Ряжско-Моршанская, Ряжско-Вяземская, Моршанско-Сызранская, Закавказская, Либаво-Роменская, Тамбово-Козловская, Курско-Харьково-Азовская, Орловско-Грязская и Варшавско-Тереспольская железные дороги.

пользовали для получения огромного вознаграждения, особенно во время выкупа Курско-Харьково-Азовской железной дороги. Казна получила право на выкуп этой дороги в конце 1889 г. Долг Общества правительству к этому времени вырос до 61,6 млн. кредитных руб., ежегодные платежи по обязательствам — до 4,8 млн. кредитных руб.

17 октября 1888 г. на Курско-Харьково-Азовской железной дороге близ станции Борки потерпел крушение императорский поезд. Судебное расследование по этому делу вскрыло картину крайней хозяйственной разрухи на этой дороге. В объяснительной записке, представленной Александру III, в частности, указывалось, что председатель правления Общества Курско-Харьково-Азовской железной дороги барон Ган «в ожидании взятия дороги в казну... довел ее до крайних пределов разрушения, так что она в последнее время сделалась источником страха для пассажиров»⁷⁸.

Министерство финансов было вынуждено форсировать вопрос с выкупом этой дороги.

По условиям устава акционеры дороги не имели никаких прав на получение выкупного вознаграждения, так как в 1888 г. в результате операции по конвертированию облигаций Общества гарантированные акции были признаны погашенными и перешли в разряд так называемых дивидендных акций (т. е. по этим акциям можно было получить дивиденд в случае выработки чистого дохода). При выкупе дороги держатели этих акций только тогда могли получить что-нибудь от казны, если капитализированный доход дороги (за вычетом лежащих на ней обязательных платежей) оказался бы больше лежащих на дороге долгов правительству, что ожидать было невозможно. В начале 1888 г. С. С. Поляков, являясь главным хозяином и акционером дороги, продал все дивидендные акции в количестве 75 тыс. штук во Францию, Бельгию и Голландию. При этом цена была взвинчена до 150 франков за 100-франковую акцию. Министр финансов в 1891 г. вынужден был неоднократно заявлять во французской газете «L'Economiste française», что русское правительство не принимает на себя никакой ответственности за железнодорожные негарантированные бумаги, сбываемые за границей с явно спекулятивными целями⁷⁹.

Приступив в начале 1890 г. к выкупу Курско-Харьково-Азовской железной дороги, царское правительство в течение ряда лет не могло решить этого дела. Опасаясь шантажа и бойкота на иностранных биржах, Министерство финансов в конце концов вынуждено было пойти на уступки. Управляющий делами Комитета министров А. Н. Куломзин, объясняя позиции царского пра-

⁷⁸ ЦГАОР СССР, ф. 677, оп. 1, д. 592, лл. 18—19.

⁷⁹ П. П. Мигулин. Русский государственный кредит (1769—1899), т. II. Харьков, 1900, стр. 385.

вительства в связи с выкупом этой дороги, впоследствии писал: «Известно, насколько важное значение для русского кредита имели рынки французский, бельгийский и голландский. Поддержание по мере возможности благоприятного по отношению к русским ценностям настроения этих рынков всегда являлось одной из главных забот нашего финансового ведомства; между тем в данном деле лишение держателей дивидендных акций дохода, на который они рассчитывали, и признание находящихся в их владении бумаг, не имеющими никакой цены, дало бы оружие против нас в руки враждебной нам части заграничной прессы, которая в таком случае, несомненно, постаралась бы подорвать наш кредит и стала бы утверждать, что кредитоспособность русского правительства не заслуживает безусловного доверия»⁸⁰. Иностранцы владельцы акций общества, чувствуя ослабление позиций Министерства финансов, стали сами диктовать выкупные условия. Финансовый начет на сумму в 1,5 млн. руб., сделанный при ревизии Государственным контролем, ими не был признан, и царское правительство вынуждено было от него отказаться. За бездоходные и негарантированные акции царскому правительству пришлось уплатить четырехпроцентными правительственными облигациями на сумму свыше 7 млн. руб. серебром и наличными деньгами — 839 тыс. кредитных руб.⁸¹

Выкуп в 1889 г. Закавказской железной дороги в казну положил конец огромной финансовой «панаме», в которой активное участие принимало Министерство императорского двора. Члены царской семьи, в том числе и сам Александр II, были владельцами 70% акционерного капитала Общества Закавказской (сначала Поти-Тифлисской) железной дороги. Как указывается в специальной справке, представленной Александру III в 1887 г. по этому делу, «в 1876 г. влияние Министерства [императорского двора.— А. С.] стало настолько исключительным и преобладающим, что без его приказа не предпринималось ни одного значительного дела по обществу. Как во всяком акционерном железнодорожном обществе наиболее крупные барыши представляют строительные операции, так и по Обществу Поти-Тифлисской дороги расчеты на значительную прибыль основывались не на эксплуатации линии (обеспеченной со стороны казны 5% гарантией акций и облигаций), а на новых постройках»⁸². В 1878 г., когда было разрешено строительство Бакинского участка дороги, сиятельные акционеры надеялись получить 3 млн. руб. в виде строительной премии.

Были заключены оптовые подряды на сооружение Бакинского участка с личного разрешения царя с торговым домом «Новосельский и Палашковский», которыми была куплена по биржевой

⁸⁰ «Наша железнодорожная политика...», т. III, стр. 135—136.

⁸¹ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 1209, лл. 7—14.

⁸² ЦГАОР СССР, ф. 677, оп. 1, д. 579, л. 1.

цене часть императорских акций⁸³. В 1881 г. С. С. Палашковскому были переданы все права по оптовому подряду. Одновременно по договору с подрядчиком Министерство императорского двора произвело обмен акций дороги в счет строительной «премии» на акции доходных нефтяных предприятий, владельцем которых был Палашковский. Попытка последнего нажать капитал на монопольном владении Закавказской железной дорогой вызвала протесты Совета съездов бакинских нефтепромышленников, который выступил с требованием досрочного выкупа этой важной железнодорожной линии в Закавказье.

Вопрос о выкупе Закавказской железной дороги возник в конце 1886 г., когда заправилам дороги было отказано в концессии на строительство большого туннеля через Сурамский перевал. Ввиду разногласий между Советом съездов бакинских нефтепромышленников и товариществом «Бр. Нобель», монополизировавшим керосинопровод на Сурамском перевале, правительство утвердило казенное строительство туннеля и керосинопровода⁸⁴.

С. С. Палашковский, рассчитывая поправить свои пошатнувшиеся финансовые дела указанной концессией, обратился в правительство с категорическим заявлением о разрешении ему строительства Сурамского туннеля за счет казенных ассигнований или в противном случае выкупить дорогу в казну «с приплатой к настоящей стоимости акций особо исчисляемой суммы». После отклонения правительством этого ходатайства 15 апреля 1887 г. общее собрание акционеров этой дороги утвердило решение о согласии акционеров общества на выкуп дороги в казну с условием, чтобы «правительство уплатило за акции не менее современной биржевой цены, т. е. по 193 руб. (за 125-руб. акцию) и чтобы правительство приняло на свой счет все могущие существовать спорные дела общества и неотработанные авансы»⁸⁵.

Палашковский же заявил, что уступит правительству свои 30-процентные акции дороги при условии дополнительной оплаты его частных долгов, которые были им сделаны, когда он был контрагентом казны по переустройству дороги в районе Сурамского перевала и Батумского порта, в общей сумме в 1,56 млн. руб. Кроме того, он просил погасить еще сделанный им долг под залог принадлежащих ему акций в частном банке.

На заседании Комитета министров 28 июня 1888 г., где слушалось дело о приобретении Закавказской железной дороги в казну, все претензии заправил дороги были приняты во внимание и удовлетворены. Царское правительство щедро расплатилось с ее владельцами. Долги общества на сумму в 54,6 млн. руб. были

⁸³ ЦГАОР СССР, ф. 677, оп. 1, д. 579, л. 2.

⁸⁴ «Монополистический капитал в нефтяной промышленности России. 1883—1914 гг.», стр. 85—95; В. А. Нардова. Начало монополизации нефтяной промышленности России. 1880—1890-е годы. Л., 1974, стр. 75—81.

⁸⁵ ЦГИА СССР, ф. 1263, оп. 1, д. 4660 (ст. № 527), л. 3.

списаны со счетов Государственного казначейства. Акции общества были обменены на четырехпроцентные правительственные облигации (в 140 руб. каждая) на сумму 10,3 млн. руб. серебром. Заложенные Палашковским в частном банке 13 400 акций, переданные ему Министерством императорского двора, были выкуплены за счет средств Государственного банка. Одновременно ему было выдано из казны паличными 1,56 млн. руб. выкупного вознаграждения⁸⁶.

С 1 августа 1889 г. дорога перешла в ведение Министерства путей сообщения. Царские чиновники, описывая выкуп Закавказской железной дороги в казну, вынуждены были указать, что «в этом случае, как и при выкупе Уральской железной дороги, правительство не останавливалось перед некоторым денежным пожертвованием, только бы прекратить несогласный с общегосударственными видами порядок эксплуатации этой важной артерии сообщения. Правительство охотно шло на подобные жертвы»⁸⁷.

По подсчетам Мигулина, сумма государственного долга в связи с выкупом 10 дорог за период 1887—1892 гг. составила в золотой валюте около 289 млн. руб. с ежегодным платежом в 11 млн. руб. Присоединяя сюда часть консолидированных займов, затраченных на сооружение этих выкупаемых дорог в количестве 240 млн. руб. с ежегодным платежом в 12 млн. руб., и плюс еще правительственные ссуды в 45 млн. руб., общая сумма долга составила 574 млн. руб. с обязательными ежегодными платежами в 25 млн. руб. При этом был списан со счетов госказначейства долг железнодорожных обществ на сумму 353 млн. кредитных руб.⁸⁸ Каждая верста выкупленной дороги обошлась царской казне в этот период в 168,5 тыс. руб.

Всего в рассматриваемый период 80-х — начала 90-х годов XIX в. в результате огосударствления акционерных железных дорог перешло в казну 14 линий общей длиной в 6,8 тыс. верст. Выкупная стоимость их составила около 690 млн. руб. Общая сумма «списанных» долгов — 400 млн. руб. Таковы были первые финансовые результаты железнодорожной политики царизма.

Третий этап огосударствления частных железных дорог в России относится к периоду экономического подъема 90-х годов XIX в. В эти годы выкуп железных дорог в казну принял огромные масштабы. С 1893 по 1900 г. были выкуплены 23 частные железные дороги протяжением более 14 тыс. верст⁸⁹.

⁸⁶ Там же, л. 51.

⁸⁷ «Наша железнодорожная политика...», т. III, стр. 97.

⁸⁸ П. П. Мигулин. Указ. соч., т. II, стр. 396—397.

⁸⁹ В этот период были выкуплены в казну Московско-Курская, Оренбургская, Балтийская, Донецкая, Николаевская, Петербурго-Варшавская, Московско-Нижегородская, Митавская, Риги-Двинская, Орловско-Витебская, Новоторжская, Двинско-Витебская, Лозово-Севастопольская, Юго-Западные, Московско-Брестская, Привислинские и другие железные дороги.

Ускорение темпов огосударствления железных дорог было связано с убыстрением темпов железнодорожного строительства в конце XIX в. Огосударствление целой сети железных дорог в Европейской России дало царизму важное орудие для укрепления своей экономической базы, политических и военно-стратегических позиций.

Руководство по огосударствлению железных дорог в эти годы было сконцентрировано в Министерстве финансов. Министр финансов С. Ю. Витте, продолжая политику своего предшественника, разработал общий план проведения железнодорожной выкупной операции. В 1892 г. был издан закон «О порядке ликвидации дел железнодорожных обществ при переходе принадлежащих им дорог по выкупу в казну без объявления несостоятельности обществ»⁹⁰, по которому были узаконены полномочия министра финансов по ускорению сроков выкупа частных железных дорог.

В отличие от своего предшественника С. Ю. Витте широко внедрял в практику огосударствления железных дорог новые элементы, заключавшиеся в тесном привлечении к этому делу ведущих столичных коммерческих банков. По его инициативе создавались банковские синдикаты для скупки акций той или иной дороги, намеченной к выкупу. Вся прибыль от выкупной операции шла на усиление финансовой мощи столичных коммерческих банков, тесно связанных с иностранным капиталом. На величину выкупного вознаграждения в решающей степени имело влияние соотношение сил между банками, стоящими во главе той или иной дороги, с правительственным аппаратом царизма. В этом отношении наиболее характерен выкуп в казну дорог двух наиболее крупных железнодорожных обществ — Главного общества российских железных дорог и Юго-Западных железных дорог.

Главное общество российских железных дорог, эксплуатируя наиболее доходные железные дороги России — Николаевскую, Петербурго-Варшавскую и Московско-Нижегородскую — общей длиной в 2242 версты, в то же время являлось самым крупным должником казне по гарантии капиталов. Долг на начало 1894 г. достиг 170,5 млн. руб. Сумма акционерного капитала в этот период составляла 71,7 млн. руб. Таким образом, долг казне в 2,3 раза превышал акционерный капитал Главного общества. За свое 35-летнее существование Главное общество служило постоянным «законным» источником крупнейших казнокрадств со стороны его сиятельных заправил и акционеров. В начале 90-х годов Совет управления Главного общества находился в руках крупнейших представителей финансового мира России. Совет возглавлял В. А. Половцев — председатель советов двух петербургских коммерческих банков — С.-Петербургского Международного и Русского для внешней торговли. Наиболее влиятельными членами Совета управления были председатель правления С.-Петербург-

⁹⁰ ПСЗ III, т. XII. СПб., 1892, № 8610.

ского международного банка Н. И. Анцыферов и глава крупного берлинского банка Э. Мендельсон.

Крупнейшие пакеты акций были в руках членов царской фамилии — герцога А. П. Ольденбургского и герцогини Е. М. Мекленбургской⁹¹.

Выкуп в начале 1894 г. в казну дорог Главного общества был характерен наибольшими уступками царского правительства банковско-железнодорожным дельцам. Несмотря на огромный долг казне, условия выкупа по уставу Главного общества абсолютно гарантировали банковским заправилам огромные доходы. Первоначально для выработки выкупной суммы была образована правительственная Ликвидационная комиссия, которая должна была произвести контрольную ревизию счетов и установить причитающееся акционерам Главного общества выкупное вознаграждение. Однако это не входило в интересы заправил Главного общества, у которых хищническое ведение счетов и постоянные миллионные переплаты казны по гарантии стали своего рода системой и источником дополнительных сверхдоходов. Срывая и затягивая работу Ликвидационной комиссии, всемогущий совет управления Главного общества откровенно наемкнул Витте на неблагоприятные финансовые последствия на бирже в зависимости от результатов ревизии. При этом подчеркивалось, что акции Главного общества в каждый момент могут быть подвергнуты сильным колебаниям и даже перепроданы на заграничный денежный рынок, что плохо отразится на русском вексельном курсе⁹². От имени акционеров Главного общества для переговоров с царским правительством были выделены два представителя — директор С.-Петербургского международного коммерческого банка А. Ю. Ротштейн и глава амстердамского банкирского дома барон А. Розенталь, которые выработали свои выкупные условия⁹³. Опасаясь шантажа на международном денежном рынке, Витте был вынужден прибегнуть к «добровольному соглашению» с банковскими заправилами. Получив согласие министра финансов, банковские дельцы срочно созвали в январе 1894 г. чрезвычайное собрание акционеров Главного общества, где был образован международный банковский синдикат по выкупной операции, в состав которого вошли амстердамский банк «Липпман, Розенталь и К^о», французские банки и банкирский дом: «Парижско-Нидерландский», «Готтингер и К^о», «Гейне и К^о», «Бр. Малле и К^о», «Верн и К^о», «Учетный национальный банк в Париже»; немецкие банки: «Мендельсон и К^о», «Блейхредер», «Учетное общество», «Роберт Варшауэр и К^о» и российские банки: Русский для внешней торговли, Петербургский учетный и ссудный, Петербургский международный коммерческий и Московский купеческий⁹⁴.

⁹¹ ЦГИА СССР, ф. 626, оп. 1, д. 709, л. 36.

⁹² Там же, ф. 268, оп. 3, д. 442, л. 28.

⁹³ Там же, л. 47.

⁹⁴ Там же, лл. 47—48.

Царское правительство безоговорочно приняло финансовые условия выкупа, выработанные заправилами банковского синдиката. Контрольная ревизия счетов Главного общества Ликвидационной комиссией была отменена. Долг Главного общества казне в 170 млн. руб. был аннулирован. Акции должны были оплачиваться по цене, значительно превышающей наивысшую биржевую цену⁹⁵. При этом, уступая требованиям банковских заправил, Витте разрешил произвести все расчеты в золотой валюте, хотя по уставу цена акций Главного общества была установлена в серебряной валюте. В результате акционерам Главного общества из казны было переплачено свыше 21 млн. руб. золотом (считая по 32 руб. за каждую непогашенную акцию). Всего за акции Главного общества нарицательной стоимостью в 71,7 млн. руб. было заплачено четырехпроцентными правительственными облигациями на сумму в 110 млн. руб. золотом (или 165 млн. руб. по новой цене рубля, установленной денежной реформой 1897 г.).

Кроме того, в качестве премии из казны было выплачено акционерам еще дополнительно 5 млн. руб. наличными. Отдельная сумма в размере около 300 тыс. руб. была выплачена в виде премиальных членам Совета управления, ревизионной комиссии и служащим управлений дорог Главного общества. Для окончательного расчета с Главным обществом царское правительство выпустило четырехпроцентный золотой заем 6-го выпуска 1894 г. на сумму в 113,6 млн. руб. золотом (или по новому расчету — в 170,4 млн. руб.)⁹⁶. Ежегодная рента, которую царское правительство обязано было выплачивать бывшим акционерам Главного общества в течение 58 лет (т. е. до конца срока концессии), составляла свыше 7 млн. руб.

В правительственных кругах выкуп в казну дорог Главного общества считался как одна из «блестящих операций», проведенных С. Ю. Витте⁹⁷. Однако финансовое состояние дорог Главного общества после перехода в казну оказалось крайне тяжелым. Основной капитал дорог общества вместе с долгами составлял 682,5 млн. руб., или по 304,5 тыс. руб. на версту пути, с ежегодным обязательным платежом в 13 тыс. руб. с версты. Естественно, что такого огромного чистого дохода при самых благоприятных условиях эксплуатации перешедшие в казну дороги выработать не могли (в 1901 г. чистый доход Петербурго-Варшавской железной дороги составил 3,7 тыс. руб.). Поэтому «блестящая операция» министра финансов легла новым тяжелым бременем на государственную казну.

В 1895 г. Витте приступил к выкупу одного из крупнейших железнодорожных предприятий — Юго-Западных железных до-

⁹⁵ П. П. Мигулин. Указ. соч., т. III, стр. 644—646.

⁹⁶ «Сведения о железных дорогах Государственного контроля за 1901 г.», ч. 1. СПб., 1903, стр. 49.

⁹⁷ «Наша железнодорожная политика...», т. III, стр. 164.

рог. Это общество возникло в 1878 г. в результате слияния трех конкурирующих частных железных дорог — Одесской, Киево-Брестской и Брестско-Граевской. План слияния был выработан железнодорожным «королем» И. С. Блюхом и одобрен министром финансов. Негарантированный акционерный капитал этих дорог был заменен гарантированным на сумму в 50 млн. кредитных руб. Облигационный капитал был увеличен до 312,4 млн. руб. Новому обществу был передан из казны дополнительный подвижной состав и выдана трехмиллионная ссуда в счет оборотного капитала дорог⁹⁸. После своего образования Юго-Западные дороги попали в тесную финансовую зависимость от Петербургского международного коммерческого банка, в ведении которого было до 90% текущих счетов этого общества. Во главе правления Общества Юго-Западных железных дорог стал И. С. Блюх, один из крупнейших акционеров Петербургского международного банка. В состав правления этого общества входили председатели правления Петербургского международного банка Н. Н. Анцыферов (с 1885 по 1894 г.), члены совета этого банка Н. Н. Суцков, Д. Ф. Кобеко и И. А. Вышнеградский, будущий министр финансов.

В начале 90-х годов Общество Юго-Западных железных дорог считалось малоодоходным, хотя и выдавало на гарантированные акции дивиденд. Основной капитал составлял 352,3 млн. руб. с ежегодными платежами в 15,7 млн. руб. Долг казне в начале 1894 г. достиг 106,4 млн. руб. По уставу выкуп наступал с 1893 г. Витте, не считая это железнодорожное предприятие перспективным в плане его расширения, поставил в правительственных инстанциях вопрос о его выкупе в казну. Банковские дельцы, рассчитывая сорвать с царской казны огромный выкупной барыш, развернули на бирже спекулятивный ажиотаж с акциями Общества Юго-Западных дорог. Биржевой курс акций был искусственно вздут до огромной величины, совершенно не оправданной доходами от эксплуатации дороги. Первоначально банковские дельцы считали, что Министерство финансов при выкупных расчетах за основу возьмет биржевую цену акций, которых было на 48 млн. руб.

Министр финансов в ответ на действия банковских дельцов опубликовал в правительственном органе заявление, где пытался доказать, что спекулятивная цена акций Юго-Западных железных дорог не будет принята при выкупных расчетах⁹⁹. Но это заявление не возымело действия. Банки продолжали свою спекулятивную биржевую игру с акциями.

В мае 1894 г. Витте подал в Соединенное присутствие Комитета министров и Государственного совета отношение о выкупе

⁹⁸ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 287, лл. 14—17.

⁹⁹ «Вестник финансов, промышленности и торговли». СПб., 1894, № 24, стр. 17.

Юго-Западных железных дорог с 1895 г.¹⁰⁰ По предложению министра финансов выкупная сумма должна была полностью соответствовать уставным правилам, что давало возможность казне возместить издержки по многомиллионному долгу общества. По расчетам Витте, выкупная сумма должна была составить разницу из пятипроцентной капитализированной суммы чистого дохода дороги в 21 млн. руб., полученного в последний год эксплуатации дороги обществом, умноженный на остающийся 59-летний срок концессии, что составляло 390,4 млн. руб. Из этой суммы вычитались 250,3 млн. руб. облигационного капитала и 106,4 млн. руб. долга казне. В результате оставалось 33,8 млн. руб., которые и должны были быть выплачены акционерам. Но по уставным правилам правительство не имело право выдать сумму меньше нарицательного акционерного капитала, который составлял 48 млн. руб. Поэтому в правительственном решении указывалось, что акционеры имеют право получить за свои акции или наличными, или четырехпроцентной государственной рентой по курсу 94,5 за 100. Идя навстречу правлению, Витте отменил контрольную ревизию счетов железных дорог Общества. В ноябре 1894 г. общее собрание акционеров согласилось на условия министра финансов. Акционерам было выплачено выкупное вознаграждение в четырехпроцентной государственной ренте на сумму 46,7 и 4,2 млн. руб. наличными деньгами¹⁰¹.

Однако заправилам общества Юго-Западных дорог этого вознаграждения показалось мало, и они вскоре подали в правительство прошение о пересмотре дела, доказывая, что расчеты Министерства финансов были неправильными. По их подсчетам, якобы действительная выкупная сумма за Юго-Западные железные дороги должна была составлять 96 млн. руб., и поэтому акционеры должны дополнительно получить из казны 57 млн. руб. в пятипроцентных государственных облигациях. Витте отказался признать эти требования правильными и законными¹⁰². Тяжба продолжалась несколько лет.

В январе 1898 г., по положению Соединенного присутствия, все расчеты казны с акционерами общества Юго-Западных железных дорог были признаны окончательно завершенными. Однако банковские заправилы не теряли надежды. В ход был пущен болезненный для царизма прием — давление иностранного капитала. Еще в 1893 г. во время спекулятивного ажиотажа Петербургский международный банк продал крупный пакет акций этого Общества заправилам Берлинской биржи. Когда претензии бывших владельцев Юго-Западных железных дорог были официально отвергнуты как несостоятельные, они решили прибегнуть

¹⁰⁰ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 441, лл. 11—23.

¹⁰¹ П. П. Мигулин. Указ. соч., т. III, стр. 682.

¹⁰² «Вестник финансов, промышленности и торговли». СПб., 1898, № 15, стр. 51—57.

к прямому шантажу, используя помощь своих германских партнеров. В 1900 г. заправила Берлинской биржи постановили: иметь в виду протест неудовлетворенных выкупом акционеров общества Юго-Западных железных дорог при разрешении вопроса о котировке русских ценных бумаг на бирже. Тогда министр финансов Витте попытался ответить на этот выпад контрударом. 29 мая 1901 г. было опубликовано постановление, где котировка на русских биржах ценных бумаг обществ, в правления которых входили германские подданные, позволялась только по особому разрешению министра финансов. После длительных переговоров столкновение с Берлинской биржей было улажено. Витте пришлось отменить свое распоряжение, уступив при этом банковским дельцам. Он дал согласие на выдачу им «отступного» в размере 2,5 млн. руб.¹⁰³ По его совету ими было подано «на высочайшее имя» ходатайство. Комитет финансов, поддерживая это ходатайство банковских дельцов, указывал, что хотя претензии бывших владельцев Юго-Западных дорог совершенно неосновательные, но, учитывая, что большинство акционеров — иностранцы, необходимо выплатить деньги «в просимом размере без всяких оснований в путях монаршего милосердия»¹⁰⁴. В конце января 1902 г. Николай II утвердил положение Комитета финансов, и деньги из казны банковским дельцам были выплачены.

За период 1892—1900 гг. после выкупа в казну 14,1 тыс. верст железных дорог общая сумма долговых железнодорожных обязательств казначейства выросла на 2,5 млрд. руб. с ежегодными платежами в размере 113,6 млн. руб.¹⁰⁵ В среднем каждая верста выкупленных частных железных дорог обошлась казне в 176,2 тыс. руб. капитальных затрат и 8 тыс. руб. ежегодных платежей.

Полный подсчет выкупной стоимости 37 частных железных дорог, выкупленных в казну с 1881 по 1900 г., показывает, что в этот состав входили следующие суммы: непогашенные к моменту выкупа облигационные капиталы в 1 752,5 млн. руб.; государственные четырехпроцентные займы, выпущенные царским правительством для выкупа акций бывших железнодорожных обществ в 500,3 млн. руб.; наличные суммы, выданные из казны за акции в 35,5 млн. руб.; не возмещенные казне ссуды, выданные в разное время железнодорожным обществам на усиление железных дорог, снабжение подвижным составом и оборотными средствами и дополнительные ссуды на погашение частных долгов в 95,4 млн. руб.; суммы, начисленные при выкупе для ликвидации дефицитов по эксплуатации в 40,6 млн. руб.; аннулированные долги железнодорожных обществ казне по гарантии основных капиталов в 1 148,4 млн. руб.

¹⁰³ П. П. Мигулин. Указ. соч., т. III, стр. 684, 717.

¹⁰⁴ «Наша железнодорожная психика...», т. IV. СПб., 1902, стр. 203.

¹⁰⁵ П. П. Мигулин. Указ. соч., т. III, стр. 712—713.

Общая итоговая сумма стоимости выкупленных железных дорог составляла 3 572,5 млн. руб.¹⁰⁶ В среднем стоимость одной версты выкупленных железных дорог составила 170,6 тыс. руб. (в то время как средняя поперстная цена в 70—90-х годах железнодорожного пути с подвижным составом составляла от 40 тыс. до 60 тыс. руб.).

О крайней технической отсталости выкупленных железных дорог свидетельствовали количество и стоимость их подвижного состава. Всего было выкуплено¹⁰⁷:

	Количество (шт.)	Сумма (тыс. руб.)
Паровозов	4 351	114 457
Пассажирских вагонов	6 584	30 016
Товарных вагонов	94 635	120 514
Всего на сумму		264 987

Таким образом, стоимость подвижного состава выкупленных железных дорог составляла всего 8% всей стоимости железных дорог (при общепринятой технической норме в 15%).

Подавляющая часть выкупленных железных дорог состояла из малопродуктивных технически слабых линий, не справлявшихся с элементарными требованиями перевозок. Сразу же после перехода в казну срочно потребовались огромные расходы по их капитальному ремонту и реконструкции.

По данным Управления казенных железных дорог, за период с 1892 по 1911 г. было затрачено на реконструкцию и ремонт выкупленных железных дорог около 750 млн. руб.¹⁰⁸ Зачастую требовались почти полное обновление железнодорожного полотна, перестройка мостов и прочих искусственных сооружений и замена устаревшего подвижного состава. Если учесть, что амортизационного фонда на железных дорогах России вообще не существовало, то расходы по реконструкции, значительно повысив поперстную стоимость выкупленных железных дорог, резко увеличили в целом сумму ежегодных обязательных платежей казны по железнодорожным займам.

Таким образом, огосударствление железных дорог в России, осуществляемое на основе выкупа, сопровождалось огромной, поистине «царской» денежной компенсацией фиктивных собственников частной железнодорожной сети. Выкупная стоимость бывших частных железных дорог в несколько раз превысила действительную стоимость огосударственного железнодорожного имущества.

¹⁰⁶ См. подробнее: А. М. Соловьева. Из истории выкупа частных железных дорог в России в конце XIX в.— «Исторические записки», т. 82. М., 1968, стр. 116—117.

¹⁰⁷ «Труды Комиссии по выяснению стоимости казенных железных дорог». Пг., 1915, стр. XLII—XLIII.

¹⁰⁸ Там же, стр. XXXIII.

Основные направления железнодорожного строительства России в 80-х — начале 90-х годов XIX в.

Крах «концессионной системы» привел к резкому замедлению железнодорожного строительства, что имело тяжелые последствия для развивающейся капиталистической экономики России и было чревато реальной опасностью для царизма в военном отношении. Учитывая военно-стратегические потребности в дальнейшем расширении железнодорожной сети, царское правительство в начале 80-х годов XIX в. вновь возвращается к казенной системе постройки железных дорог. Вопрос о новом государственном железнодорожном строительстве был принципиально решен на заседаниях Комитета министров в сентябре 1880 — январе 1881 г. В ходе обсуждения выяснилось, что еще не приступили к строительству важных первоочередных линий, утвержденных правительством к постройке еще в середине 70-х годов. В их число входили следующие линии: Баскунчакская, Восточно-Донецкая, Западно-Донецкая, Петровская, Тифлисская, Ивангород-Домбровская, Вятско-Двинская, Сибирская. Одновременно встал вопрос о строительстве военно-стратегических линий на западных границах России и в Туркестане, где разворачивались военные действия.

Государственное железнодорожное строительство развернулось в 80-х годах в трех основных направлениях: постройка железных дорог военно-стратегического назначения на западных границах в Полесье и Привислинском крае; постройка железных дорог на колониальных окраинах России — в Средней Азии и Западной Сибири; постройка железных дорог промышленно-экономического значения в Криворожье, к соляному озеру Баскунчак, Квирилы-Чиатурская линия в Закавказье, Ромны-Кременчугская линия, связывавшая кратчайшим рельсовым путем Балтийское и Черное моря.

Вопрос о сооружении разветвленной сети военно-стратегических линий в Полесье для переброски войск с южного на северный театр военных действий был принципиально решен еще на секретных совещаниях Генерального штаба в 1873 г. Но практически этот вопрос не получил своего разрешения. В конце 70-х годов военный министр Д. А. Милютин, разрабатывая план дислокации войск в условиях военных приготовлений германского милитаризма, поставил вопрос в правительственных кругах об усилении транспортных коммуникаций западных границ России. Он указывал, что «Пруссия затрачивает громадные суммы на укрепление Кенигсберга, Познани, Торна и сооружает новые специально стратегические линии железных дорог, ведущих параллельно к нашей границе и связанных между собой несколькими поясами поперечных рельсовых путей»¹⁰⁹.

¹⁰⁹ «Дневник Д. А. Милютина. 1873—1875», т. I. М., 1947, стр. 54.

В начале 1881 г. военное ведомство царизма приступило к строительству первой линии Полесских железных дорог на участке Пинск — Жабинка, около крепости Брест Московско-Брестской железной дороги, протяжением в 136 верст. Дорога сооружалась силами военизированных железнодорожных батальонов в течение года и была открыта для движения в ноябре 1882 г. Качество постройки оказалось неудовлетворительным, на дороге полностью отсутствовали искусственные сооружения, эксплуатация линии была крайне затруднена. Вскоре дорога была передана из Военного министерства в казенное управление железных дорог Министерства путей сообщения. В августе 1882 г. новый военный министр П. С. Ванновский представил Александру III доклад, где вновь подчеркивалась необходимость скорейшего сооружения сети военно-оборонительных линий в Полесье.

«Положение России на западных границах становится из года в год все опаснее, — подчеркивалось в докладе, — главная и основная тому причина кроется в тех быстрых успехах, которые делает германо-австрийская сеть железных дорог сравнительно с нашими. С помощью железных дорог противники обеспечили себе самые решающие преимущества в мобилизации и сосредоточении войск и могут почти с математическим расчетом заставить нас или покинуть передовые наши позиции, или драться далеко не равными силами». Военное руководство предлагало быстрой постройкой сети стратегических линий «пересечь Полесье и иметь как продольный путь, прямо связывающий Брест с Орловско-Курским районом, так и поперечный от Вильны до Ровно, который должен служить базой для всего передового пространства и обеспечить быстрое продвижение войск с Северо-Западного театра на Юго-Западный и обратно»¹¹⁰.

В феврале 1883 г. на особом совещании Александром III был утвержден план широкого военно-стратегического железнодорожного строительства на западных границах Российской империи. По этому плану было намечено построить в трехлетний срок ряд линий в Полесье и в Привислинском крае, в том числе железные дороги Вильно — Ровно с ветвью на Барановичи и Белосток, Пинск — Лунинец — Гомель и Седлец — Малкин общим протяжением более 2,5 тыс. верст.

Генеральный штаб, рассматривая эти мероприятия в военно-оборонительном плане, запретил впредь всякую постройку железных дорог к западу от Вислы к Неману, чтобы не облегчить быстрого наступления будущего противника в районы сосредоточения русских войск¹¹¹.

С середины 1883 г. началась регулярная постройка стратегических линий в Полесье и Привислинском крае, которая про-

¹¹⁰ ЦГАОР СССР, ф. 1099, оп. 1, д. 210, л. 13.

¹¹¹ А. М. Зайончковский. Подготовка России к мировой войне. М., 1926, стр. 56—57.

должалась в течение 15 лет, вплоть до 1898 г. Строительство велось объединенными усилиями военного ведомства и Министерства путей сообщения. Несмотря на угнетенное финансовое положение в стране, царизм бросил значительные ресурсы на выполнение этой задачи. На строительство этих линий было направлено несколько десятков тысяч солдат железнодорожных батальонов. Рельсы и подвижной состав поступали из государственных запасов¹¹².

Полесская стратегическая сеть была в основном завершена в 1887 г. Она охватила обширный район в западной части Европейской России по линии Вильно — Пинск — Лунинец — Ровно — Барановичи — Белосток — Гомель — Брянск. Общая длина этой сети составила 1438 верст. В 1886 г. были выстроены первые участки стратегических дорог в Привислинском крае по линии Седлец — Малкин — Брест — Холм. В начале 90-х годов была сооружена Принаревская железная дорога по линии Остроленка — Малкин — Пилява. В состав Привислинских стратегических линий вошла также выкупленная в казну Варшавско-Тереспольская железная дорога. Общая длина Привислинских железных дорог составила 1133 версты.

В середине 80-х годов был утвержден проект строительства Псковско-Рижской железной дороги с ветвью на Дерпт общей длиной в 365 верст. Дорога, имевшая важное стратегическое значение, была выстроена в 1889 г.

В результате к началу 90-х годов XIX в. на западных границах царской России была создана разветвленная сеть стратегических линий протяжением в 3 тыс. верст, которая должна была обеспечить мобилизационное сосредоточение русской армии. Из общей суммы 628 млн. руб., затраченных царским правительством к началу XX в. на создание западного укрепленного района, на строительство стратегических линий, без затрат на подвижной состав, было израсходовано около 310 млн. руб., или 50% общей суммы военных расходов¹¹³.

С 1880 г. началось строительство железных дорог в Средней Азии. Первоначально в 1874 г. железнодорожной комиссией, работавшей в Оренбурге, был разработан проект железнодорожной магистрали от Оренбурга к Самарканду, проект был поддержан Туркестанским генерал-губернатором К. Н. фон Кауфманом. Проектируемая линия должна была иметь большое экономическое значение, пролегая по кратчайшему направлению, по которому проходили старые торговые пути России со Средней Азией¹¹⁴. Но условия тяжелого финансового кризиса не позво-

¹¹² Подробнее см.: Л. Г. Бескровный. Русская армия и флот в XIX в. М., 1973, стр. 413—414.

¹¹³ А. М. Зайончковский. Указ. соч., стр. 5—7.

¹¹⁴ См.: П. Н. Чернов. К истории строительства железной дороги Ташкент — Оренбург. — «Известия Узбекского филиала Географического общества СССР», т. 2. Ташкент, 1956, стр. 164.

лили России приступить к строительству этой магистрали. Неудача первой Ахал-Текинской экспедиции царизма в Туркестане в 1879 г. и прямая опасность английской экспансии в Средней Азии заставили царское правительство активизировать свои действия в Закаспии. В начале 1880 г. было вынесено постановление Генерального штаба: «Произвести срочное исследование для устройства железной дороги»¹¹⁵. К осени 1880 г. был готов проект строительства первого участка Закаспийской железной дороги от порта Узун-Ада на Каспийском море в глубь среднеазиатской пустыни до города Кизыл-Арвата. Постройка этой дороги протяжением в 217 верст началась в конце ноября 1880 г. и стала одним из главных условий успеха второй Ахал-Текинской военной экспедиции, возглавляемой генералом М. Скобелевым, задачей которой было закрепление за Россией Туркмении.

Начальником строительства Закаспийской железной дороги был назначен генерал М. Н. Анненков. Для постройки дороги был сформирован 1-й Закаспийский железнодорожный батальон, в состав которого вошло 1,5 тыс. инженеров и техников. Строительство возглавили опытные военные транспортные инженеры В. А. Усов, А. И. Югович и князь М. И. Хилков.

Для строительства земляного полотна пути были завербованы русские рабочие-строители из Смоленской губернии и персы-землекопы из Бакинской губернии. Развернувшиеся военные действия в Туркестане требовали быстрых темпов в постройке линии, что неизбежно привело к низкому техническому качеству строящейся линии. На дороге были устроены минимально слабые уклоны, отсутствовали отводные каналы, искусственные сооружения. Несмотря на задержку с поставками рельсов и шпал, первый участок Закаспийской железной дороги был открыт 20 сентября 1881 г. Эта линия, обеспечив возможность быстрого подвоза регулярных войск с Кавказа и военного снаряжения, стала основой успешного продвижения царской России в глубь Туркестана.

Строительство второго участка Закаспийской железной дороги от Кизыл-Арвата до Чарджуя протяжением в 755 верст развернулось в срочном порядке весной 1885 г. в связи с англо-русским военным конфликтом на границе Афганистана. Для постройки этой линии был сформирован 2-й Закаспийский железнодорожный батальон, который срочно приступил к строительным работам, не дожидаясь присылки из Петербурга утвержденных расценок ведомостей. Первые 355 верст железнодорожного пути были поспешно спроектированы параллельно подножию Копетдага. На следующий год, весной, потоки воды с гор разрушили полностью полотно железнодорожной линии. Железнодорожный путь пришлось прокладывать по новой трассе.

¹¹⁵ В. Н. Англин. Закаспийская военная железная дорога. 1880—1898. СПб., 1898, стр. 151.

Технический уровень второго участка Закаспийской дороги был также крайне низок. Железнодорожное полотно не превышало минимальную норму, едва возвышаясь над горизонтом местности, искусственные сооружения отсутствовали. Все работы по постройке линии выполнялись «казенно-хозяйственным» способом, т. е. на централизованных государственных началах.

Квалифицированные строительные рабочие были направлены из центральных губерний России. На земляных работах использовались персидские чернорабочие из Азербайджана. Общая численность рабочих-строителей достигала 25 тыс. человек.

Темпы строительства были в тех условиях очень высокие, достигая в среднем 1,5 версты в день.

Особенно тяжелым был последний участок этой линии от г. Мерва до г. Чарджуя, который на протяжении 150 верст проходил через огромную безводную пустыню Каракум. Песчаные заносы и бури систематически разрушали полотно дороги, которую вновь и вновь восстанавливали и продолжали дальнейшую жестокую борьбу со стихией строители-железнодорожники. Благодаря самоотверженному труду рабочих-строителей и высокому уровню русской инженерно-технической мысли Каракумская пустыня была побеждена. Железнодорожное полотно было поднято до уровня барханов, что обеспечило защиту от заносов. Вся линия была выстроена за полтора года. Первый поезд до Ашхабада прошел в конце ноября 1885 г. В начале 1887 г. было завершено строительство линии от Кизыл-Арвата до Чарджуу у р. Амударьи на всем 755-верстном участке. Строительство Закаспийской железной дороги через песчаные пески Каракумов явилось выдающимся событием в мировой практике железнодорожного строительства, которое впервые доказало на практике возможность проведения рельсовых путей в безводных пространствах песчаных пустынь.

Одновременно с постройкой Мерв-Чарджуйской линии Закаспийской магистрали развернулись изыскательные работы по проектированию строительства третьего участка дороги от Чарджуу до Самарканда, протяжением в 346 верст. Сооружение этого участка началось летом 1887 г. и закончилось за десять с половиной месяцев, в мае 1888 г. Основная трудность строительства на этом участке была связана с постройкой трехкилометрового железнодорожного моста через Амударью. Первоначально в январе 1888 г. строители возвели временный деревянный мост на сваях, просуществовавший в течение 14 лет. Однако вследствие быстрого течения и песчаного русла Амударьи отдельные части моста разрушались, препятствуя правильному развитию движения на магистрали. В 1901 г. по проекту главного инженера С. И. Ольшевского было завершено строительство крупнейшего в мире железного Амударьинского железнодорожного моста, который стал важнейшим связующим звеном Закаспийской магистрали.

Таким образом, выстроенная в 1880—1888 гг. Закаспийская железная дорога охватила участок от Каспийского моря до Самарканда протяжением в 1343 версты.

В отчете государственного контролера Филиппова отмечалось большое государственное значение Закаспийской линии, которое учитывалось ее строителями. В отчете подчеркивалось, что «дорога была построена и оборудована с возможностью развития движения в очень широких размерах (до 9-ти пар поездов)»¹¹⁶.

Выстроенная по военно-стратегическим соображениям Закаспийская железнодорожная магистраль вскоре стала важнейшей экономической артерией среднеазиатского края. Она стала «„открывать“ для капитала Среднюю Азию»¹¹⁷.

Одним из важнейших направлений государственного железнодорожного строительства в 80-х годах было начало сооружения железных дорог в Сибири. В конце 1880 г. в Комитете министров был утвержден к строительству первый участок первоначального варианта плана Сибирской магистрали от Екатеринбурга до Тюмени. Однако постройка этой линии задержалась ввиду длительных предварительных изысканий трассы дороги и пересмотра общего плана строительства Сибирской железной дороги. В 1882 г. был утвержден другой вариант головного участка Сибирской магистрали от Самары на Челябинск и Омск. Одновременно была разрешена к постройке Екатеринбург-Тюменская линия с ветвями к Каменскому железодельательному заводу и реке Туре. Строительство этой дороги преследовало цель — содействовать развитию на Урале каменноугольной промышленности¹¹⁸. Постройка этой дороги протяжением в 350 верст проводилась подрядным капиталистическим способом, продолжалась в течение трех лет. Дорога была открыта для эксплуатации в декабре 1885 г.

В этом же году развернулось строительство головного участка Сибирской магистрали — Самаро-Златоустовской железной дороги протяжением в 900 верст, которая была выстроена в октябре 1892 г. на всем протяжении от Самары до Челябинска. Начальником строительства был бывший строитель Полесской линии инженер К. Я. Михайловский. Со второй половины 80-х годов обострение империалистических противоречий на Дальнем Востоке заставило царское правительство предпринять энергичные меры для подготовки к строительству Сибирской магистрали. В 1887 г. для производства изысканий трассы будущей железнодорожной линии были сформированы три экспедиции — Средне-Сибирская, Южно-Уссурийская и Забайкальская. Но работа по изысканиям ввиду ее чрезвычайной сложности затянулась. В 1890 г. после того как стало известно, что Англия собирает-

¹¹⁶ ЦГАОР СССР, ф. 1099, оп. 1, д. 210, лл. 8—10.

¹¹⁷ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 5, стр. 82.

¹¹⁸ «Наша железнодорожная политика...», т. II. СПб., 1902, стр. 132.

ся строить в Китае железную дорогу от Пекина к русско-кореической границе у г. Хунчуня (в 100 верстах от Владивостока), Александр III потребовал от своей правящей бюрократии «скорейшего» приступа к строительству Уссурийской железной дороги¹¹⁹.

В этом же году вопрос о постройке Сибирской железной дороги был в срочном порядке поставлен на обсуждение особого совещания под председательством Д. М. Сольского. На этом совещании был утвержден проект строительства сквозной Сибирской магистрали, сооружение которой должно было осуществляться одновременно с двух сторон — с востока и запада, от Владивостока до Урала¹²⁰.

Царизм спешил со строительством Сибирской дороги. Постройка первого восточного участка магистрали от Владивостока до ст. Графской была начата 19 мая 1891 г. В июле 1892 г. развернулось строительство с противоположной стороны — на участке от Челябинска до Оби. По своей длине эта железнодорожная магистраль стала самой крупной железной дорогой в мире, ее длина составляла более 6,5 тыс. верст. Строительство этой магистрали велось царизмом в течение 15 лет.

Среди железнодорожных линий, выстроенных в 80-х годах, важнейшее экономическое значение имела Криворожская (Екатерининская) железная дорога. Вопрос о строительстве этой дороги возник еще в конце 60-х годов XIX в., когда местный краевед и геолог А. Н. Шоль выступил с исследованиями о богатейших железорудных месторождениях близ реки Саксагани у местечка Кривой Рог Екатеринославской губернии.

В течение 70-х годов, несмотря на многочисленные ходатайства местных промышленников и губернского земства, к строительству Западно-Донецкой железной дороги так и не приступили, хотя проект сооружения этой линии был утвержден в правительстве весной 1875 г. Неурожай и голод 1880 г. особенно остро поставили вопрос о крайне тяжелом положении двухмиллионной армии безработных строительных рабочих и их семей. Голодающие губернии России, Украины и Поволжья давали возможность использовать за бесценок труд крестьян-строителей на постройке новых железных дорог. Кроме того, сокращение объема железнодорожного строительства привело к огромному скоплению запаса железнодорожного оборудования и рельсов по казенным заказам в руках правительства. В январе 1881 г. на заседании Комитета министров министр финансов А. А. Абаза совместно с министром путей сообщения возбудил вопрос «о необходимости испытать еще раз казенный способ сооружения железных дорог», который к этому времени широко выдвигался в буржуаз-

¹¹⁹ Б. А. Романов. Россия в Маньчжурии. Л., 1928, стр. 53—54.

¹²⁰ С. В. Саблер и И. В. Сосновский. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб., 1903, стр. 10—23.

но-помещичьих и бюрократических кругах. В качестве первого опыта было решено построить силами казны первоочередные Западно-Донецкую железную дорогу и Баскунчакскую соляную железную дорогу. В решении Комитета министров в качестве основного условия при разработке проектов строительства данных дорог указывалось, что «необходимо всевозможное удешевление всех сооружений, ограничиваясь на первое время лишь самыми необходимыми удобствами»¹²¹.

Для руководства за сооружением этих дорог в 1882 г. в Министерстве путей сообщения было образовано Особое временное управление по постройке Криворожской и Баскунчакской железных дорог, на базе которого возник центральный правительственный орган, заведовавший строительством и эксплуатацией всей казенной железнодорожной сетью страны. С 1892 г. он стал именоваться Управлением казенных железных дорог. На организационной структуре и методах руководства этого нового правительственного железнодорожного органа резко отразилось тяжелое наследие «концессионной системы». Проект Положения об управлении казенными дорогами, утвержденный в феврале 1882 г. Государственным советом, обеспечивал царским чиновникам Министерства путей сообщения произвол и бесконтрольность в действиях и расходовании строительных средств при постройке железных дорог¹²².

Для ревизии за строительными операциями при постройке казенных железных дорог были учреждены особые железнодорожные контрольные части, в обязанности которых входила предварительная проверка отпускаемых строительных сумм по сметам и фактический контроль работ по постройке и расходованию строительных материалов. Но на деле государственные контрольные органы были фактически лишены всяких распорядительных и исполнительных функций. Государственный контролер Д. М. Сольский в 1885 г. в «Всеподданнейшем отчете» царю вынужден был прямо заявить, что «оказать заметного влияния на общую стоимость сооружения при современной постановке казенного железнодорожного строительства контроль бессилен. Многие распоряжения, от которых зависит стоимость постройки (определение цен поставок и работ, составление условий для торгов, заключение договоров) совершается помимо участия государственного контроля и почему последний безоружен даже против наиболее существенных нарушений интересов казны»¹²³.

¹²¹ «Наша железнодорожная политика...», т. III, стр. 274.

¹²² М. Скроховский. Записка по поводу внесенного на утверждение Положения об управлении казенными железными дорогами. СПб., 1886, стр. 2—6, 33—39.

¹²³ «Общий обзор развития и деятельности государственного контроля в царствование государя императора Александра III. 1881—1894 гг.». СПб., 1901, стр. 16—19.

Все попытки государственного контролера добиться действительного участия контрольных органов в разработке сметных проектов строительства, торговых условий и пр., были тщетны. Министерство путей сообщения резко протестовало против введения контрольных правил, аргументируя, что «контроль стесняет самостоятельность строителей и задерживает сроки строительства», способствуя тем самым развитию узаконенного казнокрадства.

Строительство Западно-Донецкой (Екатерининской) железной дороги началось весной 1881 г. Постройка велась на двух участках главного пути: восточном — от ст. Ясиноватая Донецкой железной дороги до ст. Синельниково Лозово-Севастопольской железной дороги (207 верст) и западном — от ст. Нижнеднепровск Лозово-Севастопольской железной дороги до ст. Долинская Харьковско-Николаевской железной дороги (227 верст).

Дополнительно на строительстве было сооружено пять железнодорожных ветвей к рудникам, к металлургическим и лесопильным заводам и к реке Днепр, в том числе Юзовская ветвь (13 верст), Каменская ветвь к Днепру (10 верст), Саксаганская ветвь (7 верст) от ст. Кривой Рог к железным рудникам. Всего длина Екатерининской железной дороги с заводскими и рудничными ветвями составила 491 версту.

Первоначально бюрократическое руководство путейского ведомства царизма сомневалось в необходимости постройки Западно-Донецкой железной дороги, раздавались даже голоса влиятельных лиц о ее бесцельности, и поэтому в проектных ведомостях были утверждены облегченные условия строительства этой линии. Начальник строительства инженер В. А. Титов, приступив к работе, понял важное промышленное значение этой линии в будущем. Он вынужден был изменить первоначальные условия сооружения по утвержденной в Министерстве путей сообщения технической смете, которая преследовала удешевленные приемы времени «концессионных» дорог. Екатерининская железная дорога была выстроена с учетом потребности в ее эксплуатации горно-металлургической промышленности края и ее будущего расширения. На дороге были уложены стальные утяжеленные рельсы, по обе стороны рельсового полотна была расширена полоса отчуждения земли с целью сооружения дополнительных путей¹²⁴. Екатерининская железная дорога строилась в течение четырех лет и была открыта для эксплуатации в мае 1884 г. Одновременно по проекту проф. Н. А. Белелюбского был сооружен металлический железнодорожный мост новейшей конструкции из пяти пролетов через реку Ингулец. В целом на строительство этой дороги было израсходовано около 21,5 млн. руб.,

¹²⁴ «По Екатерининской железной дороге». Екатеринослав, 1903, стр. 24.

или 45,6 тыс. руб. на версту пути. Эти результаты были значительно дешевле стоимости концессионных железных дорог. Екатерининская железная дорога вскоре после своего открытия стала одной из важнейших промышленно-транспортных артерий Юга страны. Соединив Криворожье с Донбассом, она создала благоприятные условия для стремительного развития тяжелой индустрии Юга России. В марте 1883 г. была открыта Баскунчакская солевозная линия протяжением в 72 версты. На дороге имелось пять ветвей, которые вели от северного и южного берегов озера Баскунчак к разрабатываемым соляным рудникам и к пристаням у Ахтубы на Волге.

В течение 1885—1888 гг. была сооружена 200-верстная Ромны-Кременчугская линия, связавшая кратчайшим рельсовым путем Черное и Балтийское моря. Строительство дороги было сосредоточено в руках начальника Харьково-Николаевской железной дороги инженера В. Н. Печковского. Работы по подготовке велись смешанным путем — подрядным и хозяйственным способами. Распределение строительных работ между этими двумя способами стало характерным для всех остальных казенных железнодорожных построек. Так, подрядчикам, как правило, передавались все земляные работы, укладка и балластировка пути, постройка гражданских сооружений, устройство металлического верхнего строения мостов и механических частей водоснабжения, деревянных колодцев, укладка водопроводов и ремонт пути.

Хозяйственно-строительные организации путейского ведомства производили постройку искусственных сооружений, в первую очередь проводку каменных и чугунных труб, малых и больших мостов, устройство переездов, телеграфа, вододержательных плотин, водосливов и водоприемников, устройство путевых знаков, semaфоров и пр.

Совет управления строящейся дороги проводил заготовку железнодорожных материалов, рельсов, скреплений, подвижного состава из правительственных запасов по твердым ценам. Даже лесные материалы приобретались управлением и передавались подрядчикам по мере надобности по установленным контрактным ценам¹²⁵.

Подрядчики вербовали строительных рабочих для постройки земельного полотна из северных голодных губерний России и частично из украинских сел. Квалифицированные строители — плотники, каменотесы, как правило, вербовались из северных губерний. В отчете о постройке дороги отмечалось, что «наемная плата для чернорабочих колебалась в зависимости от времени года и, главным образом, от урожая между 40 и 80 копейками в день, мастеровым же уплачивалось в день от 1 руб. до

¹²⁵ «Ромны-Кременчугская железная дорога. Описание постройки, 1885—1888». СПб., 1888, стр. 2—5.

1 руб. 60 коп., каменотесам — от 1 руб. 50 коп. до 2 руб. 50 коп. в день»¹²⁶.

В целом темпы и размах казенного железнодорожного строительства в 80-х годах XIX в. были незначительны, учитывая возрастающие потребности страны в интенсивном росте железных дорог. Начиная со второй половины 80-х годов правящая бюрократия царизма в категорической форме стала ставить вопрос о прекращении чрезвычайных ассигнований на новое государственное железнодорожное строительство. Так, на заседании Комитета министров от 10 ноября 1886 г. министр финансов Н. Ф. Бунге, ссылаясь на увеличение бюджетного дефицита (до 100 млн. руб.), заявил, что новые займы для железнодорожного строительства заключать нельзя и приступ к сооружению новых казенных железных дорог является крайне затруднительным. Председатель Департамента государственной экономии Государственного совета А. А. Абаза подчеркнул, что в 1886 г. из строящихся 2,4 тыс. верст железных дорог более 2 тыс. (или 85%) сооружаются казной¹²⁷.

В последующее пятилетие царское правительство вынуждено было резко сократить строительство новых государственных железнодорожных линий экономического значения в Европейской России. В 1887—1892 гг. железнодорожное строительство носило совершенно случайный характер, при этом строились в основном дополнительные ветви к главным линиям. В 80-х годах свыше 70% всего прироста новых железнодорожных линий сооружалось государством.

Акционерными железнодорожными обществами за это десятилетие было сооружено около 2 тыс. верст. Из них наиболее важными и значительными были две экспортные линии к Черному морю — Закавказская железная дорога (Баку — Батум) протяжением свыше 600 верст, связавшая в 1882 г. Каспийское море с Черным, которая открывала широкий вывоз русской нефти на внешний рынок, и Новороссийская ветвь Владикавказской железной дороги от ст. Тихорецкой к Новороссийскому морскому порту протяжением свыше 250 верст, которая была открыта в 1888 г., обеспечив широким хлебный экспорт из районов Северного Кавказа.

В целом проблема широкого железнодорожного строительства в 80-х годах продолжала оставаться одной из самых острых. Возрастающие потребности капиталистической экономики России настоятельно требовали интенсивного развития железнодорожного транспорта в стране.

¹²⁶ Там же, стр. 9.

¹²⁷ «Наша железнодорожная политика...», т. III, стр. 229.

**Влияние железнодорожного транспорта
на развитие капиталистической экономики России
в 80-х — начале 90-х годов XIX в.**

В истории российского капитализма период 80-х — начала 90-х годов характеризуются одновременно и как эпоха «феодалной реакции», и как время углубленного капиталистического роста страны, связанного с развитием промышленной революции. Развивающаяся капиталистическая экономика России, потрясенная ударами затяжного мирового аграрного кризиса и циклических кризисов перепроизводства, форсировала процессы интенсификации труда, используя мировой прогресс техники и организации производства. В этот период резко усиливается рост мощности производственного аппарата крупных предприятий, ускоряется процесс концентрации производства и централизации капитала, возникают первые монополистические объединения в промышленности и на транспорте страны.

В эти годы наметились коренные сдвиги в области энерговооруженности промышленных предприятий, сопровождавшиеся резким увеличением численности паровых двигателей в производстве, которое «возросло по количеству сил в России *втрое*, а в Европейской России *в 2 1/2 раза*»¹²⁸. В стране развернулся интенсивный рост новых горнометаллургических районов в Донецко-Криворожском районе на Украине и в Польше, где стала изготовляться массовая продукция производительного потребления. Важным моментом в ходе промышленной революции была коренная перестройка топливно-энергетической базы страны, вызвавшая бурное развитие новых отраслей капиталистической экономики России — нефтяной и каменноугольной промышленности. Указанные процессы стимулировали рост крупного машинного производства в экономике страны.

К концу 80-х годов XIX в. наметились существенные сдвиги в сельскохозяйственном производстве России. Процесс преодоления аграрного кризиса сопровождался повышением удельного веса товарного животноводства, технических и кормовых культур, значительным усилением районной специализации земледелия и дифференциации сельскохозяйственного труда. В результате усилился товарный предпринимательский характер сельского хозяйства России. Для этого периода характерно формирование новых географических районов земледельческого производства страны. В зерновом производстве на первое место выдвигаются южные степи и нижеволжские губернии России. Они дали более 1/4 части всего чистого сбора товарного зерна Европейской России. В эти годы формируются районы монокультурного сельскохозяйственного производства. Так, Северный Кавказ становится обширным районом экстенсивного развития производства то-

¹²⁸ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 507.

варной пшеницы. На правобережной Украине широкое развитие получает свеклосахарное производство, в Белоруссии и северо-западных губерниях страны усиливается производство льна и ячменя, в Прибалтике и Центральнo-Черноземных губерниях в значительных масштабах стало развиваться винокурение на базе картофельного производства.

Т а б л и ц а 11

Грузооборот железных дорог России в 1875—1895 гг. *

Годы	Длина (верст)	Грузооборот (в млрд. пудов)	Пробег грузов (в млрд. пудо-верст)	Грузооборот на одну версту (в тыс. пудов)
1875—1879	18 513	1 698	383,4	93
1880—1884	21 611	2 707	649,6	125
1885—1889	24 882	3 628	747,9	146
1890—1894	27 940	4 648	989,2	166

* А. Д. Билимович. Товарное движение на русских железных дорогах. Киев, 1902, стр. 2—3.

В торговом земледелии в 80-е годы наблюдается сравнительно широкое внедрение в крупных хозяйствах сельскохозяйственных машин — от сеялок и жаток — до молотилок и локомотивов. 80-е годы были временем резкого увеличения товарности сельскохозяйственного производства России. Количество товарного хлеба в этот период достигло 47,4%. При этом относительное количество производимого на продажу хлеба возросло несравненно быстрее, чем все абсолютное количество производимого в стране хлеба. По сравнению с 60-ми годами XIX в. чистый сбор четырех главных хлебов увеличился в этот период в 1,5 раза, а его товарность увеличилась более чем в 3 раза¹²⁹. Крупная доля сельскохозяйственной продукции России шла на мировой рынок по неуклонно падающим ценам в связи с аграрным кризисом. Доля царской России в импорте зерна в конце 80-х годов достигла максимальной цифры — 47% совокупного ввоза на мировой хлебный рынок. В то же время средняя выручка в хлебном экспорте за десятилетие упала почти на 40%¹³⁰.

В 80-х годах капиталистическое развитие промышленности и городов, усиливая рост внутреннего спроса и сбыта в стране,

¹²⁹ П. И. Лященко. Очерки аграрной революции России, т. I. Л., 1926, стр. 170—193.

¹³⁰ «Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России», т. I. Под ред. В. Покровского. СПб., 1902, стр. 7—8, 105.

резко увеличило значение внутреннего рынка. Одновременно сильно возросла потребность развивающегося российского капитализма в расширении сферы своего господства.

В. И. Ленин указывал, что Россия находилась в особенно выгодных условиях сравнительно с другими капиталистическими странами вследствие обилия свободных и доступных колонизации земель на ее окраинах. «Возможность искать и находить рынок

Т а б л и ц а 12

Сравнительные данные развития грузооборота на железнодорожном и водном транспорте России в 1876—1895 гг. (пятилетие 1876—1880 гг. взято за 100%) *

Годы	Водный транспорт		Железнодорожный транспорт		Доля железных дорог в общем грузообороте (%)
	грузооборот (в млн. пудов)	%	грузооборот (в млн. пудов)	%	
1876—1880	852	100	1 053	100	55
1881—1885	852	100	1 418	135	62
1886—1890	1 015	119	1801	171	64
1891—1895	1 228	144	2 270	215	65

* П. И. Лященко. История народного хозяйства, т. II. М., 1952, стр. 136.

в колонизируемых окраинах (для фабриканта)», обеспечивая относительно высокие темпы роста капиталистической промышленности при крайне затруднительном развитии капитализма в сельском хозяйстве центральных губерний России, создавала условия для одновременного существования «самых передовых форм промышленности и полусредневековых форм земледелия»¹³¹. Но эта же возможность развития капитализма вширь ослабляла, как подчеркивал В. И. Ленин, остроту противоречия между развивающимся капитализмом и пережитками крепостничества, способствовала продлению срока их существования¹³².

Развитие капитализма вширь требовало сооружения железных дорог, которые связали бы окраины Российской империи с ее центром. В конце 80-х годов железнодорожные линии подошли к Южному Уралу и устремились на юго-восток, в Среднюю Азию.

С 80-х годов XIX в. российский железнодорожный транспорт стал все глубже охватывать все сферы капиталистического хозяйства страны. В связи с этим процессом стал резко расти грузооборот на железных дорогах. При этом количество товарного движения росло значительно быстрее, чем прирост железных дорог (см. табл. 11).

¹³¹ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 596.

¹³² Там же.

Данные табл. 11 свидетельствуют о характерной тенденции развития железнодорожного транспорта в связи с расширением капиталистического товарообращения России — о все большем территориальном охвате им народного хозяйства страны. Это обстоятельство проявилось в увеличении среднего пробега грузов как показателе железнодорожных перевозок из наиболее отдаленных районов. За десятилетие, с 1879 по 1889 г., пробег грузов увеличился более чем на 180%. При этом грузооборот на железнодорожном транспорте рос быстрее, чем на водном, где в это время стало широко внедряться пароходство.

За 20 лет, с 1876 по 1895 г., товарное движение всех грузов в целом увеличилось на водном транспорте на 44%, на железных дорогах — на 115%, т. е. более чем в 2,5 раза, чем на водном. (см. табл. 12). В распределении грузооборота между водным и железнодорожным транспортом наблюдалась определенная устойчивость: около 65% всех перевозок шло по железным дорогам и около 35% — по рекам и каналам. По водным путям перевозились преимущественно массовые грузы малой скорости — лес, хлеб, нефть и соль. Половина всего внутреннего водного грузооборота в начале 90-х годов приходилась на долю Волги с ее притоками, основные речные порты которой были связаны с железнодорожными линиями.

В рассматриваемый период наметилась характерная тенденция падения доли зерновых хлебов в железнодорожном движении. Если в 60—70-х годах XIX в. хлебные грузы составляли главнейшую долю товарного железнодорожного движения, достигая на отдельных дорогах до 50—75%, то в 1878—1885 гг. доля грузов шести главных зерновых хлебов понизилась в общей перевозке товаров до 26%, в 1886—1890 гг. — до 23%, в 1891—1895 гг. — до 20%¹³³.

С 80-х годов грузооборот российских железных дорог стала во все возрастающих масштабах заполнять продукция добывающей капиталистической промышленности страны.

Особенно сильное увеличение в абсолютных цифрах дали топливные минеральные грузы — каменный уголь и нефть. Одновременно явно наметился процесс вытеснения древесного топлива и роста потребления лесных строительных материалов.

Внедрение парового транспорта в экономическую жизнь пореформенной России стало мощным фактором интенсивного развития межрайонного территориального разделения труда в стране. Это наглядно выражается в прогрессивном увеличении роли внутренних перевозок (по сравнению с вывозными) главнейших массовых грузов малой скорости. Если в 70-х годах, когда имелись только главные железнодорожные магистрали, доля экспортируемых хлебов преобладала над внутренними перевозками, то в 80-х — начале 90-х годов доля перевозимых хлебов во внутренних

¹³³ П. И. Лященко. Очерки аграрной эволюции России, т. I, стр. 166.

перевозках заметно снижается в абсолютном выражении за счет сильного развития перевозок минерального топлива (см. табл. 13).

Данные табл. 13 показывают, что перевозка грузов малой скоростью во внутреннем сообщении за 15 лет, с 1878 по 1892 г., возросла более чем вдвое — с 704,4 млн. пудов до 1580,1 млн. пудов. При этом главное возрастание шло за счет внутренних перевозок минерального топлива (каменного угля и нефти).

Наиболее бурное развитие переживала в этот период нефтяная промышленность России, которая была детищем промышленной революции в стране. Добыча нефти в 80-х годах выросла в 12 раз — с 21,5 до 243 млн. пудов. Бурное расширение производства нефти в Бакинском районе было связано с резко возрастающим спросом на нефтяное топливо в ведущих отраслях промышленности России. Большая теплотворная способность, удобство потребления и дешевизна мазута сделали его важнейшим видом топлива для паровых машин.

Переворот в области внедрения нефтяного топлива в машинное производство в значительных масштабах затронул транспорт России, в том числе и железные дороги.

С 1883 г. начался переход железных дорог на нефтяное топливо, начиная с Закавказской, затем Грязе-Царицынской линий. В 1888 г. на нефтяное топливо переходят Московско-Рязанская, Козлово-Саратовская и Владикавказская железные дороги. В эти же годы в ряды потребителей нефти перешли Каспийский морской и Волжский речной флот и большинство фабрично-заводских предприятий Центрально-промышленного и Средне-Волжского районов страны.

Железные дороги представляли собой емкий твердый рынок на нефтяное топливо. Товарищество «Бр. Нобель» с первых моментов перестройки железных дорог на нефтяное отопление пыталось укрепить свои монопольные позиции путем заключения долгосрочных контрактов на поставку мазута.

Прибыльное нефтяное дело вызвало острую конкурентную борьбу как в среде бакинских нефтепромышленников, так и железнодорожных магнатов. Так, в 1884 г. заправилами правления Грязе-Царицынской железной дороги было организовано акционерное общество «Нефть», выросшее в последующие годы в крупную нефтепромышленную фирму и сконцентрировавшее в своих руках добычу, перевозку, хранение и торговлю нефтяными товарами¹³⁴.

В 1892 г. из общего количества 110 млн. пудов нефтяного топлива, израсходованного внутри страны, на долю морского и речного судоходства пришлось 50%, фабрично-заводской промышленности — 28%, железнодорожного транспорта — 22%¹³⁵.

¹³⁴ «Монополистический капитал в нефтяной промышленности России», стр. 64, 293, 370.

¹³⁵ А. П. Кенпен. О потреблении минерального топлива в России. СПб., 1894, стр. 11.

Таблица 13

Перевозка главнейших массовых грузов малой скоростью на железных дорогах России в 80-х — начале 90-х годов XIX в. (млн. пудов) *

Год	Четыре главных хлеба **		Соль		Каменный уголь		Нефть, нефтепродукты		Лесные и строительные материалы		Дрова		Итого		Всего грузов малой скоростью
	абсолютно	%	абсолютно	%	абсолютно	%	абсолютно	%	абсолютно	%	абсолютно	%	абсолютно	%	
1881	293	22,8	34	2,6	162	12,6	22	1,7	100	7,8	142	11,0	753	58,5	1286,1
1887	420	24,8	55	3,2	228	13,4	69	4,1	118	6,9	135	7,9	1025	60,3	1700,5
1892	347	17,9	68	3,5	320	16,4	129	6,9	145	7,5	124	6,4	1133	58,6	1942,2

* «Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России». СПб., 1900, стр. 74.

** В состав четырех главных хлебов входят: пшеница, рожь, овес и ячмень.

Потребление нефтяного топлива за десятилетие, с 1883 по 1892 г., выросло почти в 15 раз — с 1,7 до 24 млн. пудов, составив около 19% всего топлива, потребляемого на железных дорогах России.

Общероссийский процесс минерализации топливного баланса, связанный с интенсивным ходом промышленной революции, широко захватил как промышленное производство, так и железнодорожный транспорт. С 1881 по 1892 г. весь прирост потребляемого топлива на железных дорогах, который вырос на 50%, шел исключительно за счет минерального топлива. В 1892 г. последнее составляло около 70% всего топливного баланса железных дорог.

В 1892 г. расход всех видов топлива (условно выраженный в куб. саженьях дров) составлялся следующим образом ¹³⁶:

	Расход (куб. сажен)	Про- цент		Расход (куб. сажен)	Про- цент
Донецкий каменный уголь и антрацит	584,481	32,13	Подмосковный уголь	17,940	0,93
Дрова	557,606	30,65	Торф	13,221	0,72
Нефть	334,024	18,91	Кокс	5,436	0,30
Польский уголь	170,885	9,39	Кавказский уголь	3,139	0,28
Уральский уголь	62,991	3,44	Брикет (бурый уголь)	2,818	0,15
Английский уголь	54,661	3,00	Немецкий (силезский) уголь	2,030	0,10

В 1892 г. дрова продолжали быть преобладающим видом топлива на 9,6 тыс. верст железных дорогах России, что составляло 34,5% от всей сети. Наиболее крупными потребителями дров были Николаевская, Юго-Западные, Риги-Орловская, Курско-Киевская, Полесские и Петербурго-Варшавская железные дороги. В районах пролегания этих железнодорожных линий ежегодно вырубались сотни тысяч десятин леса, сжигаемого в паровозных топках.

Так, на Николаевской железной дороге в 70—80-х годах расход дровяного топлива ежегодно достигал 91 тыс. куб. саженьей. Рассчитывая, что одна десятина леса давала по 25 куб. саженьей дров, то на потребности этой дороги ежегодно сжигалось до 3,5 тыс. десятин леса. Исключительно дровяной уклон Петербурго-Варшавской магистрали, требующей на отопление паровозов до 61 тыс. куб. саженьей, приводил к ежегодному истреблению 2,5 тыс. десятин леса.

Доминирующие позиции в топливном балансе железных дорог с 80-х годов получил донецкий каменный уголь. Постройка в 70-х — начале 80-х годов разветвленной сети железных дорог на Юге России, связавшей его с Центром и вывозными портами страны, стимулировала развитие каменноугольной промышленно-

¹³⁶ А. П. Кеппен. О потреблении минерального топлива в России, стр. 11.

сти Донбасса. Важное значение имела постройка Донецкой железной дороги в 1878 г., ветви которой пересекли Донецкий бассейн в разных направлениях, соединив Курско-Харьково-Азовскую линию с Козлово-Воронежско-Ростовской магистралью. В результате была налажена транспортировка угля с многочисленных копей, расположенных в этом районе, что чрезвычайно оживило угольную промышленность этого бассейна.

Важнейшее значение имело соединение Донецкого бассейна с богатыми месторождениями железной руды в районе Кривого Рога в результате постройки в 1884 г. Екатерининской железной дороги, продолженной до пересечения с Харьковско-Николаевской железной дорогой. Это вызвало резкий рост предприятий тяжелой индустрии в этом районе, потребляющих в огромных масштабах каменный уголь и кокс.

Важную роль в организации вывозной торговли донецким углем сыграли строительство ветви Константиновской железной дороги до Мариуполя на Азовском море в 1882 г. и устройство здесь морского порта для каботажных судов с автоматизацией погрузки грузов. Это дало возможность снабжения донецким углем морских портов Черного моря, в первую очередь Одессы, которая до последнего времени пользовалась английским углем.

В 80-х годах основными потребителями донецкого топлива стали железные дороги, которые получали 57% вагонов каменного угля, вывозимого с Донбасса.

В последующие годы потребление донецкого каменноугольного топлива железнодорожным транспортом, возрастая в абсолютных размерах, стало заметно снижаться в относительных масштабах. Так, в 1890 г. железные дороги, увеличив потребление донецкого угля вдвое, в то же время сократили свою долю в общем объеме потребления каменноугольного топлива в народном хозяйстве до 31%. При этом резко возросла доля обрабатывающей промышленности в потреблении донецкого каменного угля, в первую очередь предприятий тяжелой индустрии¹³⁷.

Интенсивное развитие донецкой каменноугольной промышленности сопровождалось быстрым ростом перевозок каменного угля на железных дорогах. За десятилетие, с 1882 по 1892 г., общее количество каменноугольных грузов на железных дорогах России выросло на 53%, составляя второе место в перевозке массовых грузов после хлеба. При этом подавляющее количество добываемого в стране каменного угля перевозилось по железным дорогам Европейской России.

Техническая реконструкция железнодорожного транспорта, связанная с переходом на стальные рельсы, способствовала расширению в начале 80-х годов российской сталелитейной промышленности, развитие которой стимулировалось казенным финансированием. Правительственный курс на организацию ма-

¹³⁷ «Горнозаводская промышленность в России». СПб., 1893, стр. 84.

териально-технического снабжения железных дорог за счет внутренних средств при отсутствии капиталистически организованной железорудной базы в стране был практически трудно выполнимым. В результате царское правительство было вынуждено для развития сталерельсового производства сохранить систему передельных заводов, базирующихся на импортном металле, каменном угле и оборудовании. Эта противоречивая позиция вызвала резкую критику как со стороны российских железозаводчиков, требовавших таможенной защиты для упрочения своего господства на внутреннем рынке, так и со стороны правящей бюрократии царизма, опасавшейся военно-политических и финансовых осложнений на международной арене в связи со слабостью экономического потенциала страны. Все это заставило царское правительство созвать в марте 1880 г. при Департаменте железных дорог Министерства путей сообщения съезд представителей чугуноплавильных и сталерельсовых заводов, с целью выяснения причин недостатка отечественного чугуна для производства железнодорожных рельсов и мер к устранению создавшегося положения. На съезде работало пять подкомиссий, куда вошли железозаводчики Уральского, Южного, Центрального, Польского и Северного районов¹³⁸.

На съезде было выяснено, что при отсутствии устойчивого внутреннего рынка на металл передельные заводы смогут получить только 20% требуемого им чугуна в текущем году.

Промышленная буржуазия на съезде приняла единодушное решение о незамедлительном введении таможенной защиты отечественной металлургической промышленности и быстрой отмене беспошлинного импорта иностранного металла. Большинство участников съезда требовало отмены системы казенных заказов на железнодорожное оборудование, которая, ликвидируя возможность широкого и свободного развития отечественной промышленности, вела к созданию узкого круга привилегированных заводо-монополистов.

Для организации внутрироссийской железорудной базы съезд вынес решение о необходимости строительства сети экономических железных дорог, в том числе о постройке разветвленной сети дорог на Урале для связи горнозаводских предприятий с железорудными и каменноугольными районами на восточном и западном склонах Уральских гор, а также соединение конечного пункта Уральской горнозаводской железной дороги — г. Екатеринбург с Нижним Новгородом и г. Уфой для ликвидации транспортной изоляции этого горнозаводского края страны; в Южной России — незамедлительная постройка Криворожской железной дороги, Мариупольской линии и 35-верстной узкоколейной дороги для соединения Юзовского металлургического завода с

¹³⁸ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 985; А. П. Кенпен. Материалы для истории рельсового производства в России. СПб., 1899, стр. 90.

железными рудниками этого предприятия. Для Центральной России рекомендовалось строительство 400-верстной Лисичанской магистрали для усиления перевозки донецкого каменного угля в Центрально-промышленный район страны.

Польскими железозаводчиками на съезде был поднят вопрос о скорейшем сооружении Ивангорода-Домбровской железной дороги с ветвями на города Островец и Колюшки для соединения каменноугольного бассейна с железорудными месторождениями.

Однако решения съезда на практике оказались безрезультатными. В 1880—1882 гг. свыше 57% потребляемого в России металла продолжало ввозиться из-за границы, требуя ежегодной утечки золота до 70 млн. руб. Созванный по инициативе Русского технического общества в 1882 г. Торгово-промышленный съезд российской буржуазии во время проведения Всероссийской промышленно-художественной выставки в Москве настойчиво продолжал ходатайствовать перед царским правительством о введении твердой таможенной защиты путем введения охранительных пошлин на чугун с целью организации металлургического производства на Юге России¹³⁹. Более категорично эти требования российской буржуазии были выражены в решениях VII съезда горнопромышленников Юга России, состоявшегося в Харькове в 1882 г. В решениях южной горнозаводской буржуазии подчеркивалось, что «принимавшиеся правительством меры для развития на Юге России чугуноплавильного производства, не достигли своей цели, а, напротив, послужили даже тормозом для возникновения новых чугуноплавильных заводов... Дарованные Юзу концессии и субсидии, почти беспошлинный ввоз чугуна в черноморские порты, выставялись причинами, отнимавшими всякую охоту затрачивать значительные капиталы на новое предприятие, заведомо невыгодное при таких условиях». Горнопромышленники тщетно ходатайствовали, «чтобы правительство совершенно отказалось от системы поощрения железной промышленности путем раздачи казною заказов, выдачи попутных и поштучных премий, денежных субсидий и т. д., придающих промышленности монополичный характер»¹⁴⁰.

Поток ходатайств российской промышленной буржуазии в период острого экономического кризиса 1883 г. заставил царское правительство принять действенные меры для пересмотра таможенного законодательства. На обсуждение Общества для содействия русской промышленности и торговле была направлена записка, составленная Департаментом торговли и мануфактур Министерства финансов, где ставился вопрос о выработке конкретных таможенных ставок на чугун, железо и сталь. На засе-

¹³⁹ ЦГИА СССР, ф. 90, оп. 1, д. 176.

¹⁴⁰ «Труды VII съезда горнопромышленников Юга России», т. I. Харьков, 1883, стр. 21—22; В. Я. Лаврычев. Крупная буржуазия в пореформенной России. 1861—1900. М., 1974, стр. 182.

даниях Общества после длительных обсуждений было вынесено решение «о незамедлительном повышении пошлин на чугун до 15 коп. золотом» и их систематическом возрастании через каждое трехлетие на 5 коп. По требованию южных горнозаводчиков марганцевый чугун, идущий на изготовление качественной стали для выделки железнодорожных рельсов, подлежал обложению особой пошлиной в 1 руб. золотом с пуда металла¹⁴¹.

В 1884 г. представление министра финансов Н. Ф. Бунге о введении системы повышенных таможенных пошлин на иностранный металл было утверждено Государственным советом и царем.

В 1885 г. съезд железозаводчиков в Петербурге возбудил вопрос о повышении пошлин на металлические изделия и машины, который был поддержан в правительстве. Свое завершение протекционистская политика нашла в утверждении запретительной тарифной системы 1891 г., которая ввела таможенное обложение для большинства ввозимых иностранных товаров, в первую очередь продукции тяжелой индустрии,— до 33% их стоимости, а на железнодорожное оборудование и подвижной состав — до 100% и более¹⁴².

В 1880 г. русская промышленность могла удовлетворять лишь 70% потребности внутреннего рынка в рельсах и 75% в паровозах, а через три года, в 1883 г., когда разразился экономический кризис и резко сократилось железнодорожное строительство, производственная мощность русских заводов превысила потребность железных дорог в подвижном составе и рельсах.

Сталерельсовое производство в начале 80-х годов было сконцентрировано на восьми крупнейших металлургических предприятиях России. Доминирующее положение в производстве рельсов продолжала занимать группа передельных предприятий Центра, Петербурга и Польши, которые объединились в июне 1882 г. в монополистическое объединение, выполняющее функции синдиката в области сбыта продукции, под названием «Союз рельсовых фабрикантов». Этот синдикат, объединявший пять заводов — Путиловский, Бежецкий, Брянского общества, Сталелитейный Александровский в Петербурге, Прагский Варшавского общества и Домбровский Общества «Гута-Банкова», действовал четыре с половиной года и был ликвидирован в начале 1887 г. Потерпевшее финансовое банкротство в конце 70-х годов предприятие Путиловского завода, находившееся во временном управлении Государственного банка, также было включено в состав «Союза». В результате царское правительство фактически стало участником первого монополистического объединения в тяжелой промышленности России¹⁴³. В правительственных кругах официально

¹⁴¹ «Труды Общества для содействия русской промышленности и торговле», т. VII. СПб., 1884, стр. 24—47; ЦГИА СССР, ф. 20, оп. 5, д. 574.

¹⁴² П. И. Лященко. История народного хозяйства, т. II, стр. 192.

¹⁴³ В. И. Бовыкин. Зарождение финансового капитала в России. М., 1967, стр. 101.

была признана «полезность» деятельности данного синдиката, направленного на ограничение внутреннего производства рельсов. В решении правительственной комиссии под председательством товарища министра финансов Ф. Г. Тернера подчеркивалось, что «главное внимание должно быть обращено в настоящее время на урегулирование рынка, т. е. на приведение производительности в соответствие с запасом железнодорожных принадлежностей». К концу 1883 г. в правительственных складах скопилось огромное количество нереализованной, оплаченной казной продукции по железнодорожным заказам, которое составляло 12 млн. пудов рельсов, 500 паровозов и 6 тыс. вагонов и платформ. Комиссией была произведена нормировка на пятилетний срок ежегодной потребности железных дорог в стальных рельсах, которая состояла в следующем: на новое строительство железных дорог требовалось 2,8 млн. пудов из расчета в среднем по 700 верст новых дорог в год, по 4 тыс. пудов на версту пути; на укладку вторых путей — 600 тыс. пудов из расчета по 180 верст в год; на замену железных рельсов стальными — по 4 млн. пудов (всего требовалось для замены железных рельсов, оставшихся в 1883 г., на 5 тыс. верст — 20 млн. пудов); на текущий ремонт железных дорог — 880 тыс. пудов.

Общая ежегодная потребность была выведена цифрой в 8280 тыс. пудов. Норма среднегодовой производительности сталерельсовых заводов была установлена в 6280 тыс. пудов. 2 млн. пудов рельсов предполагалось вводить в употребление из казенного запаса. Необходимо, подчеркивалось в решениях комиссии, чтобы «синдикат этот имел твердое основание для установления размера своей будущей деятельности, он должен быть обеспечен против чрезмерного выпуска стальных рельсов из казенного запаса»¹⁴⁴.

Идя навстречу требованиям правительства, синдикат взял курс на резкое сокращение производства. В результате среднегодовое производство было сведено до минимума (см. табл. 14).

Политика царского правительства в отношении Союза носила противоречивый характер. С одной стороны, признавалась «полезность» этого синдиката, направленного на ограничение внутреннего производства. С другой стороны, под давлением требований о сокращении импорта металла царское правительство встало на путь прекращения системы премирования за рельсы, выделяемые из иностранного металла. Еще в начале 80-х годов междуведомственной комиссией, состоявшей из представителей министерств путей сообщения, финансов, государственных имуществ и Государственного контроля, были выработаны Правила о введении на передельных заводах заводской инспекции, которая должна была фиксировать отечественное происхождение сырья (железного лома) для плавки стали при выделке рель-

¹⁴⁴ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 1614, лл. 52—54.

сов. Правила вводили судебную ответственность заводчика за злоупотребления. Эти правила вызвали резкое сопротивление заводчиков, категорически протестовавших против «вмешательства правительства в хозяйственные операции заводов». В результате был найден компромисс в виде сокращенной десятикопеечной премии против официальных 35 коп. за рельсы, фактически выделяемые из импортного металла. Однако в феврале 1885 г.

Т а б л и ц а 14

Сокращение производительности передельных сталерельсовых заводов в 1884—1886 гг. (тыс. пудов) *

Завод	Производительность по расчетам Комиссии Тернера	Среднегодовое производство	Сокращение (%)
Прагский Варшавского общества	1200	682,9	43
Бежецкий Брянского общества	2000	597,9	70
Александровский . . .	800	47,3	94
Путиловский	2000	1603,3	20

*В. И. Бовыкин. Зарождение финансового капитала в России. М., 1967, стр. 104.

в связи с общим правительственным курсом на введение таможенной защиты отечественной металлургии Александр III утвердил эти Правила, которые после длительных обсуждений в бюрократических инстанциях в конце декабря 1886 г. были оформлены в инструкцию «О надзоре чинами Горного ведомства русского происхождения материалов, употребляемых для выделки стальных рельсов». Это обстоятельство явилось одной из причин, приведших к ликвидации «Союза рельсовых фабрикантов». Кроме того, постройка Екатерининской железной дороги и создание новой железорудной базы в Криворожье, связанной с богатейшими каменноугольными месторождениями Донбасса, открывало блестящие перспективы для организации капиталистических предприятий черной металлургии, обеспеченных твердым внутренним рынком.

Одним из первых разворачивает свои действия на Юге Брянское общество, приступившее в 1885 г. к строительству металлургического завода близ Екатеринослава на берегу Днепра. В мае 1887 г. в 100-летний юбилей г. Екатеринослава завод был открыт, и с личного разрешения царя назван Александровским. Завод был оснащен на современном техническом уровне, с концентрацией основных производств в замкнутом цикле большой

металлургии. В своей структуре этот завод-гигант соединял множество цехов, в том числе доменный, включавший первоначально две доменные печи производительностью по 6 тыс. пудов чугуна в сутки, что почти в 7 раз превышало производительность доменных печей Демидовских Нижне-Тагильских заводов. В 90-х годах количество доменных печей на Александровском заводе было увеличено до пяти, что позволило довести годовую производительность до 11,5 млн. пудов чугуна. На заводе было выстроено 140 коксовых печей, 6 мартенов, 5 прокатных станов, 4 вагранки. Мощность 74 паровых машин достигала 13,5 тыс. л. с. На заводе была выстроена центральная электрическая станция с 10 динамо-машинами по 300 л. с. Чтобы обеспечить себя сырьем, правление завода заарендовало пять железорудных рудников в Криворожье, а в начале 90-х годов вошло в соглашение с двумя крупными обществами — Криворожским и Донецким, образовав монопольное общество «Триумвират БКД» по эксплуатации трех крупнейших и богатейших железных рудников в Криворожском районе. На заводе работало 5,7 тыс. рабочих. Для подготовки рабочих кадров была организована техническая школа на 600 человек. Комбинирование производства, оснащенного передовой для того времени техникой, крупные казенные заказы и жесточайшая эксплуатация труда обеспечили этому предприятию ведущие позиции в южной металлургии Юга России¹⁴⁵. В декабре 1887 г. было учреждено Южно-русское Днепровское металлургическое общество, которое через два года, в 1889 г., выстроило в 30 верстах от Екатеринослава, в с. Каменском на берегу Днепра, Днепровский металлургический завод. Учредителями завода явились крупная бельгийская промышленно-финансовая фирма «Кокериль» — один из основных импортеров рельсов России в 70-х годах и Общество Варшавского сталелитейного завода, ранее принадлежавший ему Прагский завод, который был перенесен на Юг России со всем оборудованием и рабочими кадрами и коренным образом реконструирован. На заводе были внедрены технические достижения и организационные формы передовой западноевропейской капиталистической металлургии. Так же как и на Александровском заводе, на данном предприятии были сконцентрированы основные процессы производства в замкнутом цикле большой металлургии. На заводе были выстроены крупнейшие агрегаты, в том числе 5 доменных печей с общей производительностью до 29 тыс. пудов чугуна в сутки, 8 мартенов, 5 бессемеровских конверторов, несколько прокатных станов, 5 вагранок. На заводе были созданы крупные энергетические установки, в том числе 5 паровых турбин, 163 паровые машины мощностью в 17 тыс. л. с., 3 газовых двигателя в 1,5 тыс. л. с. Завод обеспечивали сырьем и

¹⁴⁵ «По Екатерининской железной дороге», стр. 141; «Металлургические заводы Юга России». Харьков, 1923.

топливом мощные рудники в Донбассе, в Криворожье и близ г. Никополя, где добывалась марганцевая руда. На заводе в первой половине 90-х годов работало более 4,5 тыс. рабочих. Завод был оснащен передовыми инженерно-техническими кадрами. Производительность завода достигла к середине 90-х годов 9,5 млн. пудов чугуна и 10,5 млн. пудов стали¹⁴⁶. Среди многочисленного ассортимента продукции завода главное место занимали железнодорожные рельсы (до 50%). Во второй половине 80-х годов резко расширяется производство на Новороссийском заводе. Была создана собственная сырьевая железорудная база в Криворожье путем скупки и аренды более 20 тыс. десятин земли; реконструировано доменное и мартеновское производство, что позволило увеличить годовую производительность завода до 10 млн. пудов. Организация и концентрация сталерельсового производства стали основой возникновения новых монополистических объединений этих южных заводов-гигантов. В период кризиса 1890 г. был создан новый синдикат по сбыту продукции под названием «Союз рельсовых заводов», который объединил три крупнейших металлургических предприятия России — Брянского общества (Бежецкий и Александровский заводы), Новороссийского общества (Юзовский завод) и Южно-русского Днепропетровского общества (Днепропетровский завод)¹⁴⁷. Это монополистическое объединение сконцентрировало в начале 90-х годов от 63 до 74% общего сталерельсового производства в России. Монопольные позиции этих предприятий на внутреннем рынке позволили им диктовать повышенные цены на рельсы, достигавшие 2 руб. за пуд (цена рельсов за границей составляла 65—70 коп. за пуд)¹⁴⁸. В годы промышленного подъема, в начале 1895 г., в результате обострившейся конкуренции этот синдикат распался, просуществовав более четырех лет¹⁴⁹.

Развертывание железнодорожного строительства в начале 90-х годов привело к росту сталерельсового производства. Если в 1888 г. изготовление рельсов упало до своего минимума — 3,8 млн. пудов, в том числе 3,1 млн. пудов по частным заказам, то в последующие годы производство рельсов стало систематически расти, увеличившись к 1892 г. в 2,5 раза, достигнув 11,8 млн. пудов. За период с 1889 по 1892 г. было изготовлено 37,8 млн. пудов, из них тремя южными — 76%, уральскими — 17% и Путиловским — 7%¹⁵⁰. Казенные заказы в эти годы были временно прекраще-

¹⁴⁶ «По Екатерининской железной дороге», стр. 133; *Б. Ф. Брандт*. Иностранные капиталы. Их влияние на экономическое развитие страны, ч. II. СПб., 1899, стр. 55.

¹⁴⁷ «Материалы по истории СССР. Документы по истории монополистического капитализма в России», т. VI. М., 1959, стр. 26.

¹⁴⁸ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 80, л. 36.

¹⁴⁹ См.: *В. И. Бовыкин*. Указ. соч., стр. 117—118.

¹⁵⁰ *И. Ф. Гиндин*. Государственный банк и экономическая политика царского правительства (1861—1892 годы). М., 1960, стр. 264.

ны, а из частных только 30% их количества были оплачены премией, в первую очередь Днепровскому заводу.

Казенные запасы рельсов, достигавшие в 1883 г. 16 млн. пудов при затратах казны в 30 млн. руб., к началу 80-х годов не были еще полностью распределены. По данным министра финансов Вышнеградского, к началу 1890 г. имелось в запасе еще 3 млн. пудов рельсов стоимостью до 5 млн. руб., сосредоточенных на складах транспортного ведомства, в основном в Петербурге и на Урале. Рельсы казенного запаса к этому времени физически и морально устарели. На главных путях в начале 90-х годов уже укладывались тяжелые рельсы, соответствовавшие техническим требованиям возросшего грузового движения на железнодорожном транспорте. Это вызвало беспокойство среди чиновников транспортного ведомства, ускоривших отпуск рельсов казенного запаса по бросовым ценам на укладку разъездных и станционных путей строящихся железных дорог¹⁵¹.

Резкое сокращение железнодорожного строительства России в годы кризиса в начале 80-х годов привело к тому, что производственная мощность русских заводов транспортного машиностроения также превысила потребность железных дорог в подвижном составе. В результате подавляющее количество продукции этих заводов стало направляться на казенный склад. В 1884 г. правительственный запас достиг 480 паровозов стоимостью в 14 млн. руб и 6 тыс. пассажирских и товарных вагонов на сумму 8,6 млн. руб.¹⁵² Наибольшее количество паровозов приходилось на долю Невского паровозостроительного завода в Петербурге, принадлежащего Русскому обществу механических и горных заводов, — более 65% всего правительственного запаса на сумму в 9 млн. руб.

По выработанной в 1883 г. правительственной комиссией Ф. Г. Тернера «нормировке», общая потребность железных дорог в предстоящее пятилетие была установлена в 120 паровозов в год, в то время как годовая производительность четырех действующих паровозостроительных заводов — Невского, Коломенского, Мальцевского и казенного Воткинского составляла 200 паровозов. Для ликвидации правительственного запаса устанавливался ежегодный отпуск по 50 паровозов в течение ближайшего десятилетия. Для паровозостроительных заводов оставался только ежегодный твердый сбыт в размере 70 паровозов, по которым царское правительство гарантировало казенные заказы и премии¹⁵³. Вокруг реализации этого «нормированного» казной заказа развернулась острая конкурентная борьба. В результате технически слабо оснащенный Людиновский завод Мальцева как нерентабельный вынужден был прекратить с 1882 г. паровозостроение.

¹⁵¹ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 80, лл. 12—18.

¹⁵² Там же, оп. 1, д. 1227, лл. 19—20.

¹⁵³ Там же, д. 1603, лл. 84—98.

Ввиду отсутствия заказов было прекращено паровозостроение и на казенном Воткинском заводе. Невский паровозостроительный завод, работая преимущественно за счет казенных заказов, оказался на грани финансового банкротства. Коломенский завод, работая в 70-х годах в основном по частным заказам, в условиях кризиса стал активно добиваться выдачи ему казенных заказов. Царское правительство первоначально пыталось распределить казенные заказы пропорционально производительности работающих паровозостроительных заводов. Однако это не решало проблемы их существования. Для каждого из них «целью собственного существования являлась необходимость во что бы то ни стало уничтожить своего конкурента»¹⁵⁴. В конечном итоге победил Коломенский завод. Царское правительство пошло навстречу этому предприятию как наиболее отвечающему «промышленным интересам государства»¹⁵⁵. Паровозостроение на Невском заводе было ликвидировано, было уволено подавляющее количество рабочих; незначительное производство на заводе было ограничено ремонтом буксирных паровозов. К моменту ликвидации паровозостроения на Невском заводе на его заводских путях стояло 250 готовых паровозов, заложенных в Государственном банке¹⁵⁶.

Монополист в области паровозостроения, Коломенский завод использовал свое выгодное положение для усиления давления на царское правительство с целью получения новых финансовых льгот, которые ему безотказно предоставлялись. Это резко усилило позиции Коломенского завода в области российского машиностроения. Общий выпуск продукции в 1888—1889 гг. увеличился на 25—30%, при этом прибыль акционеров возросла за три года в 4 раза — с 113 тыс. до 488 тыс. руб.¹⁵⁷

Резкое сокращение производства рельсов и подвижного состава в начале 80-х годов явилось результатом кризиса российского капиталистического производства. Но это явление не имело ничего общего с действительными потребностями русских железных дорог, большинство которых крайне нуждалось в обновлении и усилении своего подвижного состава.

В выводах Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России подчеркивалось, что в начале 80-х годов ряд крупных железнодорожных магистралей настоятельно нуждался в усилении своего подвижного состава. В первую очередь это относилось к Уральской горнозаводской железной дороге, где был наиболее слабым паровозный парк, насчитывавший при общей длине дороги в 729 верст всего лишь 61 паровоз (или около 0,08 паровоза на

¹⁵⁴ Д. П. Ильинский и В. П. Ивануцкий. Очерк истории русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности. М., 1929, стр. 63.

¹⁵⁵ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 179, лл. 33—35.

¹⁵⁶ «Исторический очерк развития Невского судостроительного и механического завода. 1860—1910». СПб., 1910, стр. 6—7.

¹⁵⁷ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 1573, лл. 110—116; «Техническое описание Коломенского машиностроительного завода». Коломна, 1903.

версту пути). Комиссия рекомендовала правлению дороги увеличить паровозный парк вдвое. На Лозово-Севастопольской железной дороге срочно требовалось увеличить подвижной состав на 154 новых паровоза и 2,5 тыс. товарных вагонов¹⁵⁸.

Кризис перепроизводства в начале 80-х годов явился одним из основных факторов в организации монополистических объединений из области вагоностроения. В начале 1882 г. правительственный запас товарных вагонов и платформ достиг 7 тыс. штук. Внутренний спрос упал до 2 тыс. вагонов в год. В 1883 г. Брянский металлургический завод в Бежице, уменьшив прокатку рельсов, ввел у себя производство товарных и пассажирских вагонов. Связь главы Брянского общества — железнодорожного «короля» П. И. Губонина с рядом крупных частных железных дорог обеспечивала твердый сбыт этой продукции по частным заказам. Создавшееся положение вызвало широкое беспокойство у заправил старых вагоностроительных предприятий, в первую очередь Коломенского завода, годовая производительность которого составляла до 1,2 тыс. товарных вагонов в год, что составляло около 35% заводской продукции¹⁵⁹. Это предприятие было вынуждено в начале 80-х годов резко сократить производство товарных вагонов и развернуть регулярное пассажирское вагоностроение.

В 1884 г. владельцы Коломенского завода братья Струве выступили инициаторами организации монополистического объединения «Союза великорусских вагоностроительных заводов», целью которого было обеспечить твердый сбыт вагонной продукции и сокращение внутреннего производства вагонов в стране. В этот Союз вошли пять ведущих вагоностроительных предприятий — Коломенский, Сормовский, Мальцевский, Путиловский и Брянский заводы. В своей докладной записке министру финансов от 5 мая 1884 г. организаторы этой монополии писали, что «цель образования Союза заключается главным образом в правильном распределении между заводами соответственно их производительной силе, а следовательно, и затратам на постановку дела, возможных заказов на вагоны, в урегулировании цен на изделия с целью облегчить конкуренцию русским вагоностроительным заводам с иностранными, продолжающими и поныне снабжать некоторые русские железные дороги заграничным подвижным составом и, в особенности, запасными к нему частями; в изыскании средств к удешевлению и расширению заводского кредита, почти недоступного при современной его дороговизне, и, наконец, во взаимной поддержке одних заводов другими»¹⁶⁰.

Представители этого монопольного союза ходатайствовали перед царским правительством о предоставлении им в течение

¹⁵⁸ «Доклад по вопросу об усилении паровозоспособности сети железных дорог в России». СПб., 1881, стр. 3—5.

¹⁵⁹ «Техническое описание Коломенского машиностроительного завода», стр. 20, 53.

¹⁶⁰ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 1, д. 1227, л. 22.

ближайших пяти лет казенного заказа для ежегодного сбыта 4 тыс. вагонов. Это ходатайство монополистов вызвало резкий протест двух крупных вагоностроительных заводов — Русско-Балтийского в Риге и Самсоньевского в Петербурге, которые не вошли в состав Союза, так как оно поставило эти предприятия на грань банкротства. Хотя Союз не получил специального казенного заказа, но в его руках оказалось сосредоточено подавляющее количество частных заказов. Средняя годовая производительность заводов по товарным вагонам была сокращена почти вдвое — с 6,9 тыс. до 3,5 тыс. вагонов во втором пятилетии 80-х годов, а для пассажирских — в 3,3 раза¹⁶¹. В начале 1890 г. этот синдикат был реорганизован в новое монополистическое объединение — «Синдикат вагонов», где место выбывшего Сормовского завода занял Варшавский вагоностроительный завод Общества «Лильпоп, Рау и Левенштейн»¹⁶².

В области снабжения железных дорог железнодорожными принадлежностями в 80-х годах также возник целый ряд монополистических объединений, в том числе «Союз фабрикантов рельсовых скреплений», действовавший с 1884 по 1891 г., «Союз заводов, изготовляющих железнодорожные принадлежности» (1888—1893 гг.), «Союз мостостроительных заводов» (1884—1892 гг.) и картельное объединение в поставке стрелок для железных дорог¹⁶³. Большинство участников монополистических объединений в области материально-технического снабжения железнодорожного транспорта России были фактически одни и те же общества. Между ними существовала тесная личная уния, во главе аппарата управления этих монополий стояли одни и те же лица. Так, представителем Южно-русского Днепровского металлургического общества в синдикатах рельсовых заводов, фабрикантов рельсовых скреплений и заводов, изготовляющих железнодорожные принадлежности, был М. П. Игнациус, одно из доверенных лиц Петербургского международного коммерческого банка. Это обстоятельство позволило исследователю В. И. Бовыкину сделать важный вывод, что «эти „Союзы“, пытавшиеся монополизировать производство важнейших видов оборудования железных дорог (рельсы, подвижной состав и т. п.), действовали в тесном контакте, образуя единый комплекс взаимосвязанных монополистических объединений»¹⁶⁴.

Казенная «нормировка» и монополистические союзы в области материально-технического снабжения железных дорог тормозили транспортный технический прогресс, резко влияли на ухудшение качественного состояния подвижного состава на железнодорожном транспорте России.

¹⁶¹ Д. П. Ильинский и В. П. Иванцкий. Указ. соч., стр. 66.

¹⁶² В. И. Бовыкин. Указ. соч., стр. 128—129.

¹⁶³ Там же, стр. 118—134.

¹⁶⁴ Там же, стр. 135.

Несмотря на слабый прирост железнодорожной сети во второй половине 80-х годов, в русской промышленности в этот период стал резко заметен все возрастающий внутренний спрос на продукцию тяжелой индустрии. По стране наблюдался интенсивный рост выплавки чугуна. Особенно быстро стал расширяться производственный аппарат сталелитейной промышленности. Сталь в этот период становится важнейшим источником технического прогресса в области железнодорожного транспорта, судостроения, машиностроения, военного производства и других отраслей народного хозяйства. К 1892 г. сталь заняла около 50% внутреннего производства черной металлургии и 40% внутреннего потребления металлов в России. Возросший спрос на сталь наметил важные изменения в плане расширения ассортимента стальной продукции. Если в 70-х годах сталелитейная промышленность, возникнув преимущественно как сталерельсовое производство, обслуживала в основном нужды железных дорог, то через 10 лет, к середине 80-х годов, доля сталерельсового производства в сталелитейной промышленности значительно сократилась. За период с 1880 по 1892 г. выделка стальных рельсов в общем производстве стали сократилась с 70 до 37%, что свидетельствовало об индустриальном прогрессе страны (см. табл. 15). В индустриально развитых странах, например в США, в конце 80-х годов железнодорожное строительство потребляло всего лишь 20% стальной продукции металлургии¹⁶⁵.

В конце 80-х годов в русской промышленности наметились важные структурные сдвиги, связанные с возрастающими темпами развития тяжелой индустрии страны. Ведущие отрасли промышленности, текстильная и пищевкусовая, стали развиваться более низкими темпами, чем отрасли тяжелой промышленности. Особенно резко этот процесс наметился в области энергооборуженности производственного аппарата. Если за период с 1875 по 1890 г. мощность паровых двигателей на предприятиях тяжелой промышленности (группа «А») выросла на 145%, или с 60,4 тыс. до 157,4 тыс. л. с., то по отраслям легкой и пищевкусовой промышленности (группа «Б») — на 113%, с 78,3 тыс. до 167,7 тыс. л. с. При этом темпы прироста рабочей силы на предприятиях тяжелой индустрии на 10% превысили прирост рабочих в отраслях легкой промышленности (см. приложение 5). Эти сдвиги свидетельствовали о нарастающих темпах промышленной революции в России.

Эти глубинные процессы дали возможность обеспечить внутреннее потребление продукции тяжелой индустрии за счет отечественного производства, доля которого выросла за этот период с 47 до 80%¹⁶⁶. Доминирующая часть всего внутреннего про-

¹⁶⁵ Л. А. Мендельсон. Указ. соч., т. II, стр. 304—305.

¹⁶⁶ «Материалы для истории и статистики железной промышленности России». СПб., 1896, стр. 126—128.

Таблица 15

Развитие металлургической промышленности России и импорт металлов в 1880—1892 гг. (тыс. пудов) *

Год	Внутреннее производство				Импорт				Всего черных металлов								
	Вылавка чугуна	Производство железа	производство стали		железо		сталь		всего импорт черных металлов и изделий из них	внутреннее производство		потребление					
			в том числе в рельсы	% к общему производству	в том числе в рельсы	в тыс. пуд.	в том числе в рельсы	в тыс. пуд.		всего	% к потреблению	всего	на душу населения (пудов)				
														всего	всего		
1880	26 079	16 890	18 728	12 295	65	14 629	10 511	282,5	478,3	5519	3113	6999,3	47 916	27 375	43,0	63 662	0,66
1881	28 378	16 955	17 881	12 612	70	605	7211	58,7	155,3	1458	822	1662,9	31 002	28 662	48,5	59 059	0,60
1882	26 271	17 151	15 104	9357	62	654	7612	51,1	155,9	582	231	831,7	30 537	28 237	48,6	58 120	0,59
1883	28 391	18 610	13 529	7855	58	651	7437	24,1	79,8	315	81	253,4	29 885	29 407	50,1	58 641	0,58
1884	29 791	20 987	12 548	5999	47	548	6264	10,8	28,4	476	133	390,2	32 816	31 105	49,1	63 373	0,62
1885	30 985	20 944	11 558	5832	50	678	5305	37,3	47,2	414	140	181,1	32 681	32 205	58,3	55 208	0,53
1886	32 577	21 550	14 583	6960	48	803	4646	22,7	58,6	562	48	140,9	28 145	32 484	54,3	59 826	0,57
1887	36 409	22 087	13 641	5310	39	769	3459	6,4	10,7	618	21	43,3	17 131	37 389	69,6	53 751	0,50
1888	39 553	21 749	13 493	3848	28	470	3911	11,7	26,1	602	22	28,7	16 225	40 715	72,1	56 470	0,52
1889	44 739	25 626	15 737	5394	34	713	5294	29,8	47,6	974	73	154,7	21 924	45 561	68,3	66 772	0,61
1890	55 211	26 698	22 953	10 141	44	556	5745	46,6	108,3	967	99	327,5	23 684	56 560	71,0	79 688	0,71
1891	59 618	26 431	26 282	10 502	40	652	3891	27,2	71,1	881	177	503,4	17 622	59 618	77,8	76 588	0,67
1892	63 812	29 542	31 238	11 794	37	1034	3108	12,6	30,8	998	130	223,8	17 407	63 812	79,6	80 185	0,70

* «Материалы для истории и статистики железной промышленности России». СПб., 1896, стр. 126; И. Г. Гливец. Железная промышленность России, 1911, стр. 41; В. И. Лохровский. Сборник сведений по истории и статистике внешней торговли России, т. I. СПб., 1902, стр. 238.

изводства продукции тяжелой индустрии (до 75%) шла на нужды производства средств производства — черной металлургии, транспортного машиностроения и железнодорожного транспорта. Значительная доля продукции черной металлургии направлялась в военную промышленность. На массовый рынок, для нужд широкого потребителя (производство сельскохозяйственных предметов, кровельного железа, гвоздей и пр.) шла минимальная доля внутреннего производства металла.

Несмотря на ускоренное наращивание производственных мощностей, паровая энергетика промышленного производства России продолжала резко отставать от ведущих капиталистических стран. Индустриальная отсталость России характеризовалась крайней неравномерностью распределения мощности паровой энергетики между отдельными отраслями народного хозяйства страны.

Сравнительный анализ табл. 16 показывает, что мощность паровой энерговооруженности промышленности России была в 1890 г. более чем в 10 раз меньше мощности индустриальной энергетики Англии и в 20 раз меньше США. При этом на долю средств сообщения (железных дорог и пароходства) в России приходилось почти 90% всей мощности паровых двигателей. В Германии в этот период на долю промышленности приходилось более 41% мощности паровой энергетики, в США — 28,6%, в Англии — 27,3%, а в России — 10,6%. Эти цифры свидетельствуют о недостаточности и неравномерности распределения мощности паровой энергетики капиталистической России.

Техническая перестройка ведущих отраслей промышленности России тормозилась общей отсталостью капиталистической экономики страны, где продолжало довлеть тяжелое наследие полукрепостнического режима. Сдвиги в размещении базисных отраслей промышленности, значительный рост грузооборота, резко повысив роль железнодорожного транспорта в процессе капиталистического обращения, настойчиво требовали дальнейшего расширенного прироста железнодорожной сети в стране.

Однако темпы прироста сети русских железных дорог в этот период были очень низкими. Слабость железнодорожной связи стала одним из факторов, усугубивших тяжесть аграрного кризиса в России. По данным министра финансов И. А. Вышнеградского, значительная себестоимость сельскохозяйственной продукции России по сравнению с американской была связана с ее четырехкратным удорожением из-за преобладания гужевых перевозок в стране¹⁶⁷.

В начале 90-х годов XIX в. на 100 кв. верст территории Европейской России приходилось всего 0,54 версты железных дорог,

¹⁶⁷ «Всепоподданнейшая записка министра финансов о мерах к воспособлению сельского хозяйства посредством железных дорог». СПб., 1891, стр. 3.

что было в 20 раз меньше, чем в Англии, в 15 раз меньше, чем в Германии, и в 8 раз меньше, чем в США ¹⁶⁸.

В конце 1892 г. в России насчитывалась 31 тыс. верст железных дорог, из них в европейской части страны было сосредоточено 27,8 тыс. верст, или более 90% железнодорожной сети, а в азиатской части (преимущественно в Средней Азии) — 1,3 тыс. верст. Более 75% территории России (до 14,5 млн. кв. верст)

Т а б л и ц а 16

Распределение мощности паровых двигателей в промышленности и на транспорте в России и ведущих капиталистических странах в начале 90-х годов XIX в. (тыс. л. с.) *

Страна	Промышленность обрабатывающая и добывающая		Железные дороги		Морские и речные пароходы		Общая мощность
	абсолютно	% к общей мощности	абсолютно	% к общей мощности	абсолютно	% к общей мощности	
Россия	325	10,6	2 000	64,8	760	24,6	3 085
Англия	3 500	27,3	4 000	31,4	5 278	41,3	12 778
Германия	1 846	41,1	2 260	50,3	386	8,6	4 492
США	7 100	28,6	16 300	65,8	1 400	5,6	24 800

* Л. А. Мендельсон. Указ. соч., т. II, стр. 535, 575; А. А. Брандт. Очерк истории паровой машины и применения паровых двигателей в России.— «Сборник Института инженеров путей сообщения», вып. XXIII. СПб., 1892. (Данные по энерговооруженности промышленности России даются по приложению 5.)

находилось вне сферы действия железных дорог, что резко задерживало рост российского капитализма «вширь». В. И. Ленин указывал, что в 90-х годах некоторые районы собственно Европейской России (например, Архангельская губерния) вследствие плохих путей сообщения продолжали служить «внешним рынком для Англии, не будучи внутренним рынком для России» ¹⁶⁹. Проблемы развития железнодорожной сети в стране продолжали оставаться крайне острыми для развивающейся российской капиталистической экономики. Несоответствие отсталой российской транспортной системы растущим потребностям капиталистического хозяйства усиливало объективные трудности и противоречия в экономическом развитии России.

¹⁶⁸ «Статистический сборник Министерства путей сообщения за 1891 г.». СПб., 1893, стр. XIII.

¹⁶⁹ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 3, стр. 596.

Переход к крупному машинному производству в ведущих отраслях промышленности и на транспорте России вызвал складывание постоянного кадрового состава индустриального пролетариата. В. И. Ленин подчеркивал, что «именно капиталистическая крупная промышленность быстро увеличивает число рабочих наряду с громадным повышением производительности их труда»¹⁷⁰. По подсчетам В. И. Ленина, в 1890 г. число рабочих на всех крупных фабрично-заводских предприятиях, в горнозаводской промышленности и на железнодорожном транспорте России достигло более 1,4 млн. человек, в том числе на железных дорогах — 252 тыс. человек, или свыше 17%¹⁷¹. В этот период наиболее интенсивно развернулся процесс концентрации крупнопромышленного пролетариата России. В 1890 г. на крупных капиталистических предприятиях с численностью рабочих более 100 человек было сосредоточено более 71% всех фабрично-заводских рабочих России.

С развитием крупной машинной индустрии в стране усиливалась жестокая капиталистическая эксплуатация труда, массовая безработица и обнищание трудящихся масс. «Победы техники» при капитализме несли трудящимся «голод и изнурение»¹⁷². Крупный капитал России развернул наступление на жизненный уровень пролетарских масс, широко используя государственный аппарат насилия царизма. Каждая из рабочих стачек неизменно сопровождалась активным вмешательством царской полиции и жандармерии для ее удушения. Железнодорожники Московско-Казанской железной дороги в своем заявлении московскому обер-полицмейстеру описывали свое тяжелое и бесправное положение, связанное с полным произволом администрации. Заправилы этой частной дороги проводили систематическую «экономия» с целью извлечения дополнительных прибылей. В начале 90-х годов была вдвое сокращена заработная плата, резко возросла интенсификация труда путем увеличения рабочего дня и сокращения штата рабочих и служащих эксплуатационной службы. Любое недовольство железнодорожников пресекалось штрафами, увольнениями, вмешательством полицейских властей. В заявлении подчеркивалось, что рабочие и служащие Московско-Казанской железной дороги — «это какие-то бесправные существа, осужденные на голодовку и молчание»¹⁷³. Подобный произвол царил на всех железных дорогах царской России. В ответ на беспощадную эксплуатацию труда начала усиливаться классовая борьба российского пролетариата, которая стала носить в этот период все более массовый и организованный характер. Во главе усиливающейся стачечной борьбы шла ведущая сила российского пролетариата —

¹⁷⁰ Там же, стр. 490—491.

¹⁷¹ Там же, стр. 498.

¹⁷² К. Маркс и Ф. Энгельс. Соч., т. 12, стр. 4.

¹⁷³ «Рабочее движение в России в XIX в.». Сб. документов и материалов. Под ред. А. М. Панкратовой, т. III, ч. II. М., 1952, стр. 379—381.

металлисты и железнодорожники. В движении железнодорожников принимали участие почти все категории этого состава рабочих начиная от строителей, грузчиков, каменщиков, эксплуатационников и кончая наиболее передовым отрядом железнодорожных мастеровых. Так, во второй половине 80-х годов вспыхнула крупная стачка рабочих железнодорожных мастерских в г. Гомеле, которые требовали улучшения своих экономических условий труда. Стачка была подавлена с помощью полиции и регулярных войск. В 1889 г. была объявлена массовая стачка рабочих Главных железнодорожных мастерских Закавказской железной дороги в г. Тифлисе. Организованный характер стачки и решительное отстаивание рабочими своих классовых требований заставили администрацию пойти на временные уступки. В 1891—1894 гг. организованный и наступательный характер носили крупные стачки рабочих главных Киевских, Полтавских и Екатеринославских железнодорожных мастерских, в результате которых рабочие добились частичного выполнения своих требований¹⁷⁴. Начало массового и организованного выступления железнодорожников в стачечной борьбе стало предвестником их быстро растущей ведущей роли в общероссийском рабочем движении.

¹⁷⁴ «История рабочего класса России. 1861—1900». М., 1972, стр. 148, 182.

Железнодорожный транспорт России в период экономического подъема 90-х годов XIX в.

Развитие железнодорожного транспорта в мировой капиталистической экономике в 90-х годах XIX в.

Последнее десятилетие XIX в. занимает особое место в истории мирового капиталистического хозяйства. В эти годы завершался переход от домонополистического периода развития капитализма к его высшей стадии — империализму.

В этот исторический период развернулось глубокое преобразование экономической структуры мирового капиталистического хозяйства. В технике производства происходили крупные сдвиги, связанные с переходом машинной индустрии к новым методам массового комбинированного серийного производства. В ведущих отраслях экономики шло интенсивное расширение производственного аппарата, возникали предприятия-гиганты. Форсированными темпами происходил рост мощностей механических двигателей в главных отраслях промышленности ведущих капиталистических стран мира. Прогресс техники вызвал интенсивное развитие новой энергетической базы — электропромышленности, что повлекло за собой коренную перестройку производства во всех отраслях экономики капитализма. В этот период создавалась новая техника, характерная для монополистического капитализма, ставшая могучим рычагом централизации капитала. Крупные сдвиги в технике, развитие новых производств, суливших капиталистам высокие прибыли, сопровождалось усилением господства крупного капитала, ожесточенной конкурентной борьбой и ростом монополий в ведущих отраслях производства.

В 90-х годах главенствующую роль в экономике капитализма прочно завоевала тяжелая индустрия с присущей ей гигантской концентрацией производства и централизацией капитала, где господствующие позиции захватывает монополистический капитал.

Данные табл. 17 показывают, что наибольшие темпы развития тяжелой индустрии в 90-х годах были в России, где производство чугуна более чем утроилось, а выплавка стали возросла почти в 6 раз. Промышленный подъем в России имел международное

значение. Но темп и характер мирового экономического подъема определялись прежде всего гигантским ростом производства тяжелой индустрии в США и Германии.

Завершение промышленной революции в ряде стран Европы и США, рост крупнокапиталистической машинной индустрии сопровождался жестокой конкурентной борьбой крепнущих монополий за господство над рынком, источниками сырья и топлива.

Т а б л и ц а 17

Основные показатели развития мирового производства тяжелой индустрии в 1890—1900 гг. (млн. тонн) *

Страна	Добыча каменного угля			Выплавка чугуна			Выплавка стали		
	1890 г.	1900 г.	Рост (%)	1890 г.	1900 г.	Рост (%)	1890 г.	1900 г.	Рост (%)
Англия	185	228,6	22	8,5	9,6	13	3,6	5,0	37
США	165	324	96	9,4	18,3	96	5,0	15,2	203
Германия	70	109	48	4,7	8,5	83	2,2	6,6	207
Франция	26	33,4	27	2,0	2,7	38	0,8	1,6	89
Россия	6	16,5	166	0,9	2,9	217	0,4	2,2	489
Весь мир	539	882	64	27,2	46,5	71	13,2	36,1	173

* Л. А. Мендельсон. Указ. соч., т. II, стр. 390—393.

Острейшая конкуренция ускоряла прогресс техники, стимулировала процессы комбинирования, строительство новых предприятий-гигантов, освоение новых месторождений сырья. К середине 90-х годов монополии стали в ведущих капиталистических странах крупной силой. Они накладывали глубокий отпечаток на все стороны экономической жизни. Монополии развернули жесточайшую и решительную борьбу за свое господство.

Процесс сращивания промышленного и банковского капиталов вел к становлению финансового капитала, который в поисках наиболее прибыльных сфер приложения устремился далеко за пределы своих национальных границ. Экспорт капитала становится мощным рычагом экономического раздела мира.

В этот период в результате неравномерности развития меняется положение отдельных стран и отраслей производства в мировой экономике. США в 90-х годах окончательно закрепили свое промышленное превосходство и стали ведущей капиталистической державой мира. В гигантских масштабах усиливался военно-промышленный потенциал Германии. Для капиталистической Англии были характерны замедленные темпы общего промышленного производства.

Неравномерность развития капиталистических государств чрезвычайно обострила борьбу за передел мировых рынков, за колонии, за сферы влияния. В эти годы экономический и территориальный раздел мира подходил к концу. Жесточайшая борьба за раздел и передел мира вела к складыванию империалистических коалиций для решающих битв за мировое господство. В развитии капиталистической экономики определяющую роль

Т а б л и ц а 18

Развитие мировой сети железных дорог в конце XIX в. (тыс. км) *

Страна	1880 г.	1890 г.	1900 г.	Прирост сети за десятилетие	
				1880—1890 гг.	1890—1900 гг.
США	150,2	251,7	309,9	101,5	58,2
Англия	28,9	32,3	35,2	3,4	2,9
Германия	33,3	41,8	49,9	8,5	8,1
Франция	26,2	36,9	43,1	10,7	6,2
Россия	22,9	30,6	53,2	7,7	22,6
Канада	11,6	21,2	28,4	9,6	7,2
Южная и Центральная Америка	12,9	58,5	63,9	45,6	5,4
Индия	14,7	26,4	39,8	11,7	13,4
Австралия и Океания	7,8	18,9	24,0	11,1	5,1
Африка	4,6	9,4	20,1	4,8	10,7
Китай	—	0,2	0,6	—	0,4
Весь мир	372,4	617,9	790,1	244,9	172,8

* Л. А. Мендельсон. Теория и история экономических кризисов и циклов, т. II. М., 1959, стр. 406.

стали играть милитаризация и гонка вооружения. Эти кардинальные процессы становления монополистического капитализма наложили свой отпечаток на характер и формы развития мирового железнодорожного транспорта.

В 90-х годах отчетливо наметилась тенденция к замедлению роста мировой сети железных дорог, в первую очередь ведущих капиталистических держав. По сравнению с 80-ми годами прирост новых железных дорог во всем мире в 90-х годах уменьшился на 30%, а в США — на 43%. В то же время резко усилилось железнодорожное строительство в странах молодого развивающегося капитализма. В этом отношении характерен пример России, где главной пружиной экономического подъема 90-х годов стало

массовое расширение основного капитала железных дорог, стимулировавшее гигантский рост тяжелой индустрии страны.

Несмотря на сокращение темпов мирового роста железных дорог, они продолжали в 90-х годах быть важной сферой новых инвестиций капитала. За десятилетие капитальные инвестиции в железнодорожный транспорт во всем мире составили около 40 млрд. марок¹. Массовый прилив капиталов был связан с развернувшимся процессом реконструкции и модернизации железных дорог.

Особенно в широких масштабах реконструктивные работы развернулись на американских железных дорогах. К 1900 г. железнодорожная сеть США достигла 310 тыс. км. Для нее требовалась ежегодная амортизационная замена рельсового пути на 15 тыс. км железных дорог.

В то же время интенсивный прогресс техники железнодорожного транспорта, рост грузовых потоков сопровождался переходом к утяжеленным составам поездов, мощным паровозам, реконструкции мостов и путей. К 1900 г. мощность американских паровозов по сравнению с 80-ми годами возросла в 2,5 раза, составив 125 тонн и более. Грузоподъемность вагонов достигла 50 тонн. Развернулся массовый выпуск стальных штампованных вагонов, цена которых приблизилась к цене деревянных вагонов благодаря прогрессу металлургии и транспортного машиностроения.

Интенсивно возрастала грузоподъемность товарных составов. Если в начале 90-х годов средняя нагрузка поезда составляла около 175 тонн, то за десятилетие она возросла в 2—3 раза.

Аналогичный процесс, хотя в меньшей степени, шел в Германии. Здесь за десятилетие длина железнодорожной сети увеличилась всего на 9 тыс. км, однако паровозный парк увеличился почти на 40%, вагонный — на 47%, на немецких железных дорогах стальные шпалы повсеместно вытеснили деревянные. Общая сумма инвестиций капитала в железные дороги за этот период составила около 3 млрд. марок.

Реконструктивные работы продолжались на железных дорогах Англии, где капиталы железнодорожных компаний при ничтожном увеличении новой сети (около 3 тыс. км) увеличились более чем на 5,5 млрд. марок. Во Франции капитальные вложения в железные дороги составили в этот период около 2 млрд. марок².

На прогресс техники железнодорожного транспорта в ведущих капиталистических странах решающее значение оказывал ускоренный рост мировой тяжелой индустрии. В период промышленного подъема 90-х годов XIX в. среднегодовой прирост продукции в решающих отраслях тяжелой индустрии был вдвое боль-

¹ Л. А. Мендельсон. Теория и история экономических кризисов и циклов, т. II. М., 1959, стр. 405.

² Там же, стр. 406.

ше, чем в 80-х годах. Мировая добыча угля увеличилась за 90-е годы на 64%, выплавка чугуна — более чем на 70%, производство стали — на 173%.

Наибольшие темпы роста производства средств производства были в США, Германии и России. За счет этих стран шел ускоренный рост мировой тяжелой индустрии.

Железные дороги мира поглотили продукции тяжелой индустрии в 90-х годах больше, чем когда-либо. В США производство рельсов за десятилетие увеличилось на 43%, достигнув к 1900 г. 3 млн. тонн. Производство паровозов увеличилось за десятилетие более чем вдвое — с 2300 до 5152 штук.

В 90-е годы на железнодорожном транспорте в широких масштабах развернулся процесс концентрации производства. В ходе жестокой конкурентной борьбы интенсивно разворачивался процесс комбинирования производства в форме высших монополий трестовского типа. Так, к началу XX в. большинство американских железнодорожных компаний было объединено в так называемые транспортно-финансовые «системы», охватывавшие несколько крупных магистралей страны, во главе которых стояли финансовые корпорации Карнеги, Гарримана, Гилла, Моргана, Гулда и Вандербильта. Эти транспортные «системы» играли огромную роль в империалистической борьбе монополистического капитала за свое могущество. В. И. Ленин в «Тетрадах по империализму», конспектируя книгу Р. Лифмана «Общества участия и финансирование», остановился на истории борьбы американских миллиардеров Гарримана и Гилла за захват Северо-Тихоокеанской железнодорожной магистрали. Гилл приобрел на 15 миллионов долларов учредительских акций, что составляло около 20% акционерного капитала этой железнодорожной компании. На бирже курс акций был взвинчен почти до 1000%, вызвав бешеную спекуляцию железнодорожными ценными бумагами. В мае 1901 г. разразился биржевой кризис, вызвав массовое разорение мелких акционеров этой дороги, в то время как главные участники биржевых спекуляций «не понесли при этой махинации (conner) никаких убытков»³. В начале XX в. в ходе ожесточенной конкурентной борьбы транспортно-финансовая «система» Гарримана охватывала 16 тыс. км железнодорожной сети США, включая крупнейшие магистрали — Иллинойс Сентрэл, Юпион Пасифик, ранее принадлежавшие «системе» Гульда⁴. Во второй половине 90-х годов, после распада монополии «Ассоциации железных дорог и рельсового пула», большинство железнодорожных и рельсопрокатных предприятий попало в сферу влияния гигантского стального треста «Карнеги Стил К^о»⁵. Развитие железнодорож-

³ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 28, стр. 353—354.

⁴ Т. С. Хачатуров. Размещение транспорта в капиталистических странах и в СССР. М., 1939, стр. 86—87.

⁵ Г. Майерс. История американских миллиардеров, т. II. М.—Л., 1927, стр. 138—140.

ного транспорта в конце XIX в., вовлекая в мировой товарооборот новые страны и районы мира, сопровождалось массовым экспортом капитала, усилением эксплуатации колоний и полуколоний, жестокой борьбой империалистических государств Западной Европы и США за господство на мировом рынке. В. И. Ленин подчеркивал, что в 90-х годах «постройки гигантских железных дорог, расширение всемирного рынка и рост торговли — все это вызвало неожиданное оживление промышленности, рост новых предприятий, бешеную погоню за рынком для сбыта, погоню за прибылью, основание новых обществ, привлечение к производству массы новых капиталов... Неудивительно, что эта бешеная всемирная погоня за новыми неизвестными рынками привела к громадному краху»⁶. Резкое обострение всех противоречий мирового капитализма и его диспропорций неизбежно вело к взрыву кризиса, который, как гигантская катастрофа, поразил мировую экономику в начале XX в. Это время стало новой исторической гранью в развитии мирового капитализма, который превратился в империализм. Наступал период острейших классовых конфликтов, военных катастроф и революций. Мир вступал в канун социалистической революции. «Начиналась новая историческая эпоха, эпоха революционных бурь и социальных потрясений, в которых решающее слово предстояло сказать пролетариату»⁷.

В России в годы экономического подъема 90-х годов XIX в. бурное развитие железных дорог явилось важнейшим фактором в укреплении внутреннего капиталистического рынка на средства производства. Этот период стал завершающей фазой промышленной революции в России, вызвавшей гигантский скачок в развитии производительных сил страны. Создав базу современной капиталистической машинной индустрии, промышленная революция привела к важнейшему социальному результату — гигантскому обобществлению труда. Крупнопромышленный пролетариат России, превратившись в могучую политическую силу, стал в авангарде революционной борьбы против царизма и помещичье-буржуазного строя.

Монополизация частной железнодорожной сети России

В период экономического подъема 90-х годов XIX в. в России усилилось интенсивное развитие новых тенденций, связанных с переходом к эпохе монополистического капитализма. На железнодорожном транспорте в этот период развернулся процесс концентрации производства и централизации капиталов путем слияния и укрупнения железнодорожных обществ. В эти годы

⁶ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 5, стр. 83.

⁷ «История Коммунистической партии Советского Союза», т. I. М., 1964, стр. X.

стал формироваться новый тип укрупненных железнодорожных предприятий государственно-монополистического характера. Этот процесс проходил одновременно с массовым огосударствлением частных железных дорог и созданием государственно-капиталистической системы хозяйства на казенной железнодорожной сети страны.

Процесс концентрации на российском железнодорожном транспорте получил активную поддержку царского правительства, которое всемерно содействовало укрупнению железнодорожных обществ. В начале 1890 г. после проведения контрольно-финансовой и тарифной реформ на железных дорогах в правительственных кругах был поднят вопрос о характере дальнейшего развития частной железнодорожной сети. Министр финансов И. А. Вышнеградский в плане своей финансовой программы борьбы за бездефицитность государственного бюджета разработал перспективный план дальнейшего развития наиболее доходных частных железных дорог. При этом вопрос о необходимости широкого развития частного железнодорожного строительства министр финансов тесно связывал с традиционной проблемой привлечения иностранного капитала для поддержания международного платежного баланса России. Непосредственная разработка этого плана была поручена директору Департамента железнодорожных дел С. Ю. Витте. Последний в своей работе «Принципы железнодорожных тарифов на перевозку грузов» развил идею создания в России системы укрупненных железных дорог с тесным участием государства в их финансовой деятельности. Он писал, что «самая рациональная мера для урегулирования конкуренции между железными дорогами заключается в подразделении сети на самостоятельные в экономическом отношении группы, из которых каждая эксплуатировалась бы одним хозяйством... Со стороны правительства необходим толчок, дабы возбудить инициативу более влиятельных членов железнодорожных обществ к организации дела»⁸.

И. А. Вышнеградский, развивая свой план по укрупнению частных железных дорог, писал в начале 1891 г. министру путей сообщения, что «опыт эксплуатации русской рельсовой сети показал, что... дороги могут быть эксплуатируемы с выгодой лишь по объединению их в большие, удачно выбранные, группы или сети»⁹.

В 1891 г. Вышнеградским и Витте был разработан проект под названием «О преобразовании некоторых существующих доходных железнодорожных обществ и предоставлении им постройки новых линий значительного протяжения»¹⁰. Суть его заключа-

⁸ С. Ю. Витте. Принципы железнодорожных тарифов на перевозку грузов. Киев, 1888, стр. 183—185.

⁹ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 300, л. 19.

¹⁰ Там же, д. 286, лл. 81—104, 136—141.

лась в том, что нескольким укрупненным железнодорожным обществам предоставлялось право на расширение своих предприятий путем постройки новых дополнительных линий за счет выпуска гарантированных облигационных займов. Акционерный капитал оставался неизменным, что давало возможность акционерам получать увеличенный процент чистого дохода, в несколько раз превышающий доленое участие этого капитала. Проект предусматривал, что казна должна была принять непосредственное участие в дележе прибылей частных железных дорог.

В начале 90-х годов в правительственных кругах не было единства в вопросе о принципах дальнейшего развития частной железнодорожной сети. Внутри бюрократического лагеря царизма существовало два основных направления, которые соответствовали настроениям отдельных слоев господствующего класса. Против проекта Вышнеградского—Витте с категорическими возражениями выступили министр путей сообщения А. Я. Гюбенет и ряд членов Государственного совета, выражавших взгляды реакционного крыла дворянского класса. Эта группа, требующая централизации всей политической и экономической жизни страны в руках самодержавно-бюрократического государства, настойчиво добивалась сосредоточения всех железных дорог России в ведении казны. Министр путей сообщения считал, что дальнейшее развитие железнодорожного строительства в стране должно проводиться исключительно по военно-стратегическим соображениям, постройку же экономических железных дорог на Юге России и в Заволжье следует резко ограничить строительством одних только подъездных путей к действующим линиям¹¹. В ходе длительных бюрократических распрей одержала верх более гибкая линия Вышнеградского—Витте, пытавшихся в новую капиталистическую эпоху России усилить экономический союз помещиков и крупной буржуазии, связанной с международным капиталом.

В марте и декабре 1891 г. на заседании Особого совещания, созданного для урегулирования бюрократических разногласий по железнодорожным вопросам, И. А. Вышнеградский выдвинул основной аргумент, который перевесил все контрдоводы его противников,— это был вопрос о необходимости использования частного железнодорожного строительства как канала для привлечения иностранных ссудных займов. Постройку же государственных железных дорог, преимущественно в Азиатской России, он предлагал вести на внутренние средства бюджета¹². 11 января 1892 г. проект Вышнеградского—Витте был утвержден царем. В результате новая система частного железнодорожного строительства и хозяйства получила свое законодательное утверждение. А. Я. Гюбенет вынужден был подать в отставку, на его место был назначен С. Ю. Витте, который через полгода, в августе 1892 г.,

¹¹ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 303, лл. 211—213.

¹² Там же, ф. 219, оп. 1, д. 9633, лл. 195—226.

заменял Вышнеградского на посту министра финансов. Министром путей сообщения был назначен известный царедворец и спекулянт А. К. Кривошеин, который в 1895 г. после скандальных афер был смещен, и его место занял железнодорожный деятель князь М. И. Хилков, проводивший политику Витте.

С 1892 г. развернулась организация железнодорожных предприятий монопольного типа, где государственный капитал тесно переплетался с частным. В эту систему вошло восемь акционерных обществ: Московско-Казанской, Рязанско-Уральской, Владикавказской, Московско-Киево-Воронежской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Варшавско-Венской, Московско-Ярославско-Архангельской и Юго-Восточных железных дорог¹³.

При организации этих железнодорожных монополий в ряде случаев инициатива принадлежала министру финансов, который активно содействовал расширению железнодорожных предприятий. Так было с укрупнением в 1891—1892 гг. Общества Московско-Рязанской железной дороги, преобразованного в новое Общество Московско-Казанской железной дороги, и с Обществом Рязанско-Козловской железной дороги, укрупненным в Общество Рязанско-Уральской железной дороги. Как свидетельствуют официальные источники, «инициатива здесь принадлежала собственно не обществам, а лично министру финансов, который в этом отношении оказал на компании прямое, им самим не отрицавшееся воздействие»¹⁴. В других случаях инициаторами расширения обществ выступали заправила частных железных дорог, крупные железнодорожно-банковские дельцы (организация укрупненных обществ Варшавско-Венской, Владикавказской, Московско-Виндаво-Рыбинской и Юго-Восточных железных дорог).

Железнодорожные монополии создавались не только путем слияния отдельных частных железных дорог, получения долгосрочной аренды соседних казенных линий, но главным образом за счет широкого строительства новых железных дорог. С целью усиления этих железнодорожных предприятий царское правительство закрепило за ними монопольное право на строительство и эксплуатацию железнодорожных линий в определенных экономических районах Европейской России. Для интенсивного развития грузопотока и увеличения доходности частных железных дорог планировка строительства новых линий предусматривала создание сквозных магистральных сообщений от Московского промышленного района к вывозным портам на Черном, Азовском, Каспийском и Балтийском морях. С этой целью использовалась широко

¹³ Дороги Общества Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги были выкуплены в казну в 1900 г. в результате банкротства главы управления Общества московского капиталиста С. И. Мамонтова (См.: А. М. Соловьева. Из истории выкупа частных железных дорог в России в конце XIX в. — «Исторические записки», т. 82. М., 1968, стр. 113—115).

¹⁴ «Наша железнодорожная политика...», т. III. СПб., 1902, стр. 252.

аренда казенных железных дорог, примыкавших к линиям укрупняемых железнодорожных обществ.

К середине 90-х годов царским правительством был фактически закреплён раздел районов Европейской России на территориальные транспортные сферы влияния: Северный Кавказ — Владикавказской железной дороги, Северо-Запад страны и Верхнее Поволжье — Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, Среднее и Нижнее Поволжье — Московско-Казанской и Рязанско-Уральской железных дорог, Юг и Юго-Восток страны — Московско-Киево-Воронежской и Юго-Восточной железных дорог, горнозаводские районы Польши — Варшавско-Венской железной дороги, Север России — Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги.

Постройка и эксплуатация подъездных железнодорожных ветвей была сосредоточена в ведении двух вновь созданных железнодорожных компаний — «Первого общества подъездных железных путей в России» и «Московского общества для сооружения и эксплуатации подъездных железных дорог в России». С 1892 г. «Первое общество» развернуло усиленное строительство узкоколейных ветвей, ведущих к главным магистралям в Прибалтике и на юго-западе страны. В 1900 г. подъездная сеть этого общества достигла 750 верст.

Одной из наиболее мощных железнодорожных монополий стало Общество Владикавказской железной дороги. В 90-х годах этим Обществом было выстроено более 1,4 тыс. верст новых железных дорог на Северном Кавказе и в Прикаспии, в том числе такие важнейшие линии, как Тихорецкая — Царицын, Петровский порт (ныне г. Махачкала) — Баладжары (близ г. Баку), Кавказская — Екатеринодар — Ставрополь, Беслан — Минеральные Воды. Железнодорожная сеть Владикавказской железной дороги в этот период увеличилась в 2,5 раза, достигнув к концу 1900 г. 2,3 тыс. верст железных дорог.

Владикавказская железная дорога, охватывая густой сетью территорию Северного Кавказа, часть побережья Черного моря, Каспия и Волгу, превратилась в ключевой транспортный путь от Европейской России до Закавказья. Эта железнодорожная монополия получала огромные прибыли не только путем эксплуатации железнодорожных линий, но и за счет контролирования основных отраслей хозяйства районов Северного Кавказа. Обществом была создана целая система вспомогательных предприятий, которые способствовали развитию интенсивного грузопотока по Владикавказской железной дороге. За 20 лет, с 1885 по 1905 г., общий грузопоток дороги увеличился почти в 10 раз. Грузопоток товарного хлеба увеличился в 5 раз, основная его масса направлялась в Новороссийск. Здесь, в морском порту был сооружен мощный элеватор американского типа, грузоподъемностью в 3 млн. пудов зерна, с механизацией погрузочно-разгрузочных работ. Для того времени Новороссийский элеватор по

своей вместимости и оборудованию был первый в Европе. Кроме того, в Новороссийском порту Обществом Владикавказской железной дороги было выстроено несколько огромных амбарных складов вместимостью в 7 млн. пудов зерна, пять морских приставей (из них две элеваторные), нефтепогрузочная пристань с пятью трубопроводами и несколько нефтехранилищ емкостью в 5 млн. пудов нефти¹⁵. Одновременно на семи важнейших транзитных станциях дороги (Тихорецкой, Станичной, Армавире и др.) были выстроены станционные элеваторы общей емкостью более 1 млн. пудов зерна. В Дербенте на Каспии был выстроен огромный рыбный холодильный склад емкостью на 11 млн. пудов рыбы. Обществом были организованы специальные агентства для скупки рыбы. Из Дербента рыба Владикавказской монополии отправлялась на продажу во внутренние губернии страны и за границу¹⁶.

В 1894 г. после постройки линии Беслан — Петровск и оборудования Петровского морского порта открылся выход к Черному морю бакинской нефти. Одновременно постройка этой линии дала сильный толчок развитию нефтяной промышленности на Северном Кавказе. Общество Владикавказской железной дороги развернуло интенсивную деятельность по развитию нефтяного производства в Грозненском нефтяном районе. Владикавказская монополия стала одним из крупнейших экспортеров нефти. В 90-х годах Обществом была выстроена целая сеть нефтепроводов, нефтерезервуаров, создан нефтеналивной флот и построен собственный нефтеперегонный завод в г. Грозном¹⁷.

На линиях Владикавказской железной дороги было организовано три главных паровозных и вагонных мастерских и несколько депо, где трудилось свыше 25 тыс. человек.

Доходность Владикавказской железнодорожной монополии прогрессивно возрастала. За период с 1887 по 1900 г. чистый доход увеличился в 5,5 раза — с 2 млн. до 11 млн. руб.¹⁸ Расширение предприятия Владикавказской железной дороги осуществлялось за счет облигационных займов, которых было выпущено в 90-х годах на иностранных денежных рынках на сумму в 103 млн. руб. В 1900 г. гарантированный облигационный капитал общества составил 147,3 млн. руб., а акционерный капитал — 8,6 млн. руб., или 5,8% от основного капитала. Акционеры получали на свой капитал ежегодно от 10 до 18% чистого дохода,

¹⁵ См. подробнее: *Л. В. Куприянова. Новороссийский порт и Владикавказская железная дорога в пореформенный период.* — «Исторические записки», т. 78. М., 1963, стр. 297.

¹⁶ *Г. Москвин. Владикавказская железная дорога. 1888—1915.* Пг., 1915.

¹⁷ *В. В. Журавлев. Общество Владикавказской железной дороги и развитие нефтепромышленности на Северном Кавказе.* — «Ученые записки МГПИ им. Ленина», № 211. М., 1964.

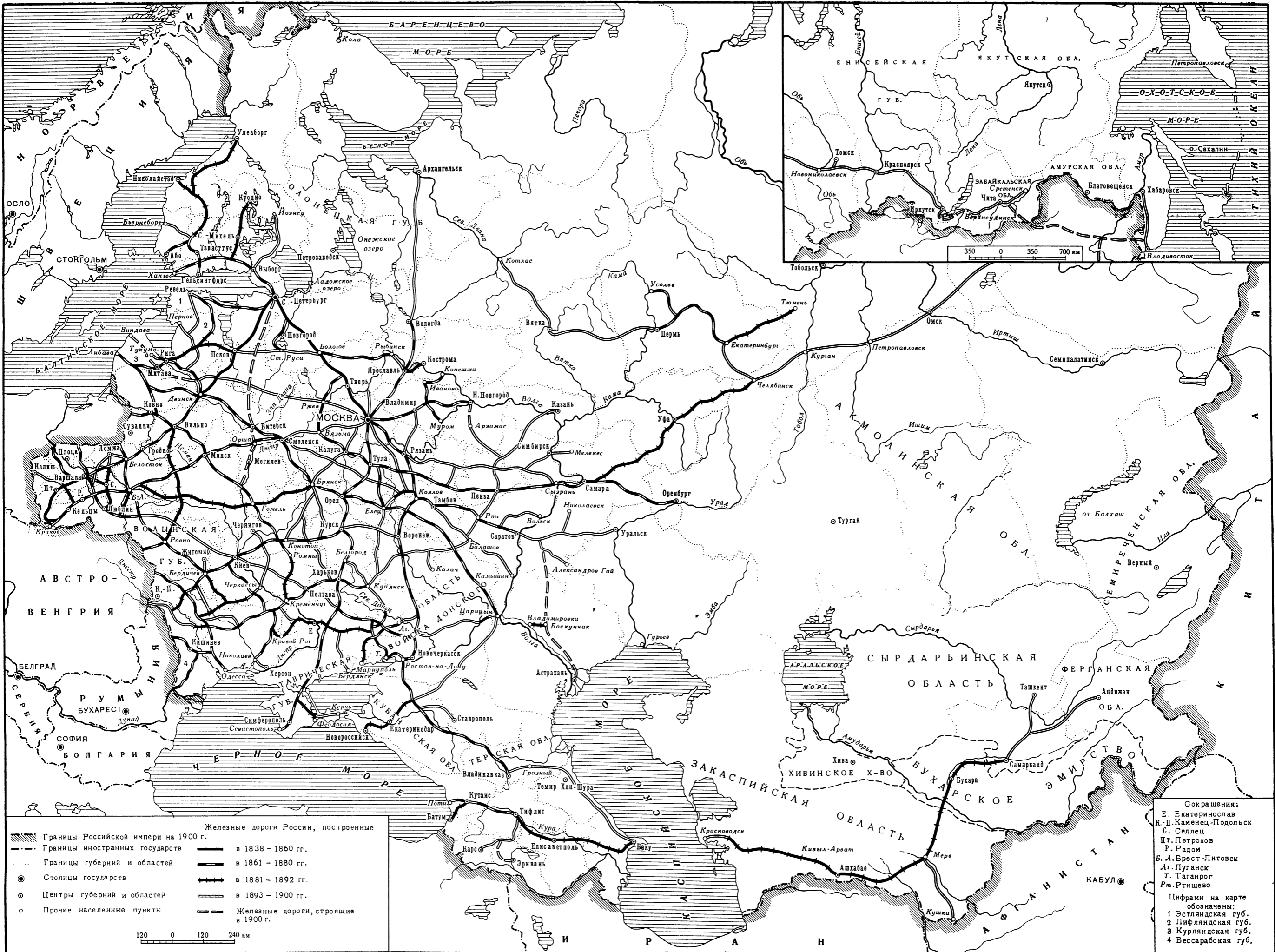
¹⁸ Отчеты правления по эксплуатации Владикавказской железной дороги за 1887—1900 гг. СПб., 1888—1901.

что в несколько раз превосходило доленое участие акционерного капитала. В конце 90-х годов дивиденды общества достигали 20—30% от номинальной цены акций. В числе акционеров дороги подвизались члены царской фамилии и придворная аристократия.

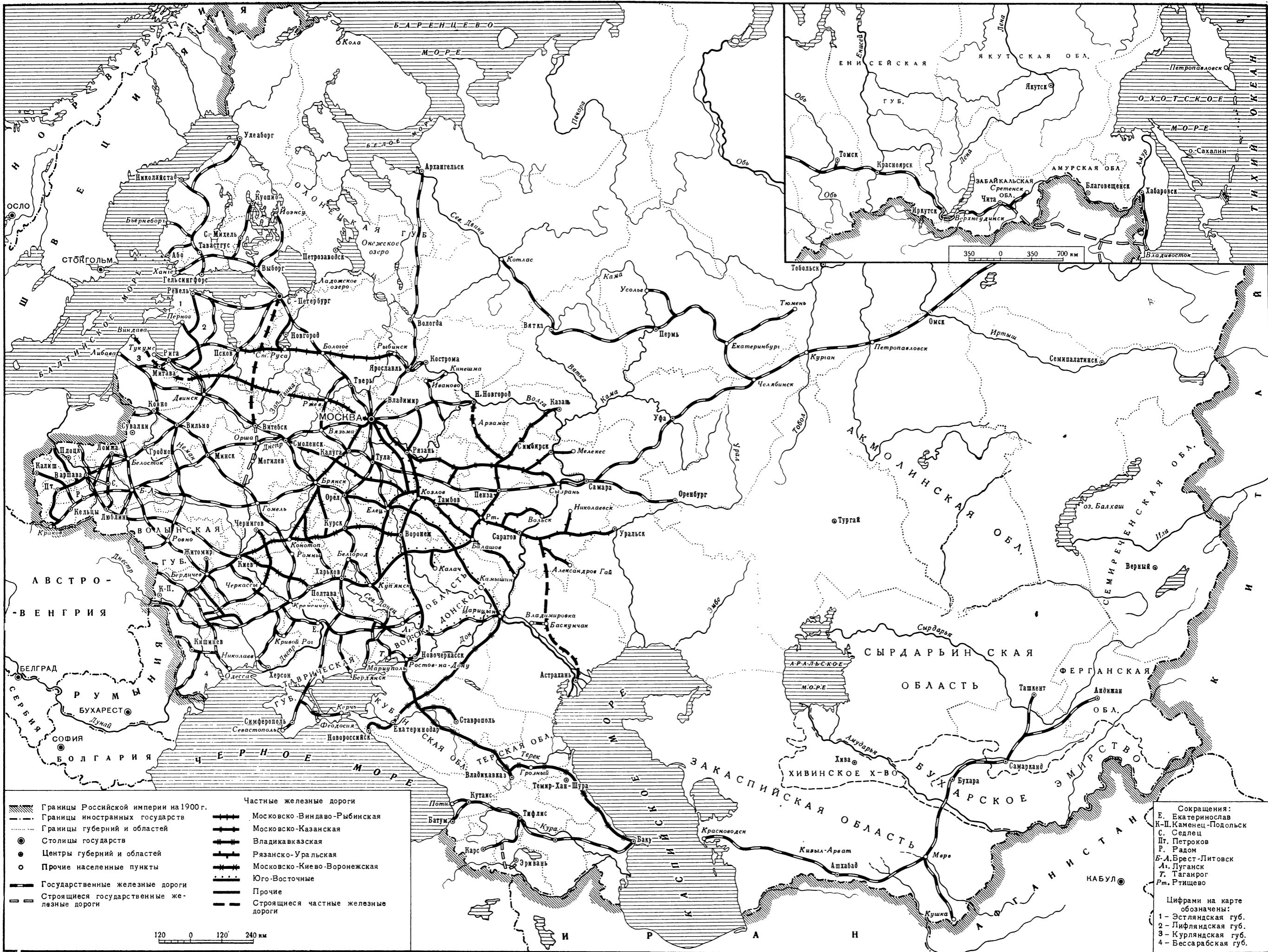
Другим, наиболее крупным железнодорожным предприятием стало Общество Рязанско-Уральской железной дороги, образованное в 1892 г. путем укрупнения Общества Рязанско-Козловской железной дороги и передачи ему в долгосрочную аренду казенной Козловско-Саратовской линии. В 90-х годах железнодорожная сеть Рязанско-Уральской железной дороги в результате интенсивного строительства выросла более чем в 10 раз, достигнув к концу 1900 г. 3,6 тыс. верст. В эти годы была выстроена разветвленная железнодорожная сеть в Среднем и Нижнем Поволжье, в том числе Ртищево — Пенза — Таволжанка, Тамбов — Камышин, Аткарск — Вольск, Покровская слобода — Уральск — Александров Гай, а также линии, связывающие заволжские районы с западными промышленными губерниями и Москвой (Данково — Смоленск и Москва — Павелец). Завершалось строительство Астраханской железной дороги. Связывая Московский промышленный район с земледельческими губерниями Среднего и Нижнего Поволжья и Каспием, железнодорожная сеть Общества Рязанско-Уральской железной дороги стала важнейшей транспортной артерией, обслуживавшей главным образом хлебный экспорт России. Помимо строительства новых линий это общество развернуло огромную коммерческую деятельность, способствуя экономическому оживлению отсталых заволжских губерний. Для увеличения грузооборота дороги была создана целая сеть вспомогательных предприятий. На многих станциях были выстроены современные элеваторы, склады, пакгаузы, лесопилки, соломолки, нефтекачки и нефтехранилища. Обществом была организована собственная речная флотилия, состоящая из нескольких десятков пароходов, паровых паромов, грузовых баржей, ледакола и пристаней, оборудованных механизированным устройством для погрузки. В 1898 г. на Рязанско-Уральской железной дороге насчитывалось 26 элеваторов общей емкостью в 6,8 млн. пудов и 10 зернохранилищ емкостью в 6 млн. пудов зерна¹⁹. В 90-х годах хлебные грузы на дороге составляли более 1/3 всех перевезенных грузов. Для привлечения грузов общество широко практиковало выдачу денежных ссуд под хлеб за счет эксплуатационных расходов. С этой целью было открыто семь комиссионных агентств по продаже хлеба в Петербурге, Москве, Риге, Либаве, Варшаве, Ревеле и Покровске. Вся прибыль от этой, в известной степени ростовщической, операции шла в карман акционеров.

Для привлечения массовых нефтяных грузов общество Рязанско-Уральской железной дороги в конце 90-х годов заключило

¹⁹ «Вся Россия». СПб., 1899, стр. 369.



Карта 1. Развитие железнодорожной сети России в XIX в.



Карта 2. Государственно-монополистические объединения на железнодорожном транспорте России в 1900 г.

договор с нефтяной монополией «Товарищество бр. Нобель» о поставке цистерн и организации нефтескладов на линии Московско-Павелецкой дороги в Москве²⁰.

Для ремонта и постройки новых пассажирских и товарных вагонов для нужд Рязанско-Уральской железной дороги были организованы вагонные мастерские в г. Тамбове. Ремонт паровозов проводился в главных железнодорожных мастерских в Саратове и Козлове.

Строительство линий и вспомогательных предприятий Общества Рязанско-Уральской железной дороги финансировалось за счет иностранных облигационных займов. Облигационный капитал общества в 1900 г. достиг 182,7 млн. руб., а акционерный капитал составлял всего 2,6 млн. руб., или 1,4% основного капитала. В первые пять лет деятельности этой железнодорожной монополии акционеры получали огромные дивиденды на акции, доходящие до 18—20%, расхищая фактически строительный и оборотный капиталы дороги. С 1897 г. стал резко возрастать долг общества казне по гарантии капиталов, который достиг к 1901 г. 25,5 млн. руб.²¹

Третьей железнодорожной монополией стало в 90-х годах Общество Московско-Казанской железной дороги. Возникнув в начале 90-х годов, это общество увеличило за 10 лет свою железнодорожную сеть в 9 раз — с 232 верст до 2,1 тыс. верст. В этот период были выстроены важные железнодорожные линии в Среднем Поволжье: Рязань — Казань, Рузаевка — Пенза — Сызрань — Батраки, Инза — Симбирск, Тимирязево — Нижний Новгород. В результате железнодорожной сетью были охвачены густонаселенные промышленные районы Центральной части Европейской России. Для широкого развития хлебной торговли были выстроены четыре огромных механизированных элеватора — в Москве, Рязани, Коломне и Зарайске, ряд станционных зернохранилищ в Пензенской, Казанской, Тамбовской и Симбирской губерниях²².

Основной капитал общества в 1900 г. состоял из облигационного на сумму 136,3 млн. руб. и акционерного размером в 9,8 млн. руб., или около 7% основного капитала. Это соотношение капиталов обеспечивало акционерам дороги постоянный доход. В 90-х годах дивиденд на акции этого общества достигал 32%. В то же время качество выстроенных линий было мало удовлетворительным. В целях «экономии» постройка дорог велась на «особо облегченных технических условиях». Железные мосты строились только через судоходные реки, а в остальных случаях — деревянные. На вновь выстроенных линиях были уложены старые рельсы, снятые с главных путей Московско-Рязанской дороги,

²⁰ ЦГАМ, ф. 355, оп. 3, д. 100, лл. 1—3.

²¹ Н. Петров. Финансовое положение русской железнодорожной сети. СПб., 1909, стр. 114.

²² «Краткий очерк развития сети Общества Московско-Казанской железной дороги». М., 1913, стр. 10—16.

что впоследствии потребовало коренной перешивки железнодорожного полотна на всем протяжении Московско-Казанской железной дороги, для чего правление общества потребовало от правительства новых дополнительных ассигнований²³.

В 1891—1895 гг. была организована четвертая железнодорожная монополия — Общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги, во главе правления которого стал бывший председатель Управления казенных железных дорог Н. Л. Марков, избранный вскоре председателем Совета Волжско-Камского коммерческого банка.

В 90-х годах в результате широкого строительства железнодорожная сеть Общества Московско-Киево-Воронежской железной дороги увеличилась более чем в 5 раз, достигнув 2,4 тыс. верст. В ее состав вошли важнейшие магистрали Центрально-Черноземного района Юго-Восточной Украины и Московского промышленного района, в том числе Курск — Воронеж, Москва — Брянск, Чернигов — Киев — Полтава и др. В сферу влияния железнодорожной сети Московско-Киево-Воронежской монополии вошли районы девяти центральных губерний России. Одновременно с постройкой Киево-Полтавской линии развернулось строительство казенной Киево-Ковельской стратегической дороги. В результате на Украине была выстроена огромная транспортная поперечная магистраль Лозовая — Полтава — Киев — Ковель, длиной в 900 верст, которая соединила юго-восточную часть Европейской России, Донецкий бассейн с юго-западными границами страны.

Строительство велось за счет притока иностранных облигационных займов. Облигационный капитал общества в 90-х годах вырос в 6,5 раза, достигнув 195 млн. руб. к 1900 г. Акционерный капитал составлял 14,2 млн. руб., или около 7,3% от основного капитала. Дивиденды общества непрерывно возрастали, достигая 25—30% на акцию²⁴.

В 1893 г. была организована пятая железнодорожная монополия — Общество Юго-Восточных железных дорог. Она возникла в результате слияния двух крупных железнодорожных компаний — Обществ Грязе-Царицынской и Козлово-Воронежско-Ростовской железных дорог. Вновь созданному укрупненному обществу были переданы в аренду казенные участки Донецкой и Орловско-Грязьской железных дорог. Инициаторами организации Общества Юго-Восточных железных дорог выступили акционеры Общества Грязе-Царицынской железной дороги, в числе которых был петербургский городской голова, крупный капиталист В. А. Ратьков-Рожнов. Председатель правления Общества Грязе-Царицынской железной дороги Н. О. Кульжинский являлся в начале 90-х годов крупнейшим промышленно-финансовым дельцом,

²³ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 288, 290.

²⁴ «Сведения о железных дорогах Государственного контроля, за 1901 г.». СПб., 1904, стр. 59.

он входил в состав Совета Волжско-Камского коммерческого банка и в дирекцию Русского нефтепромышленного товарищества «Нефть»²⁵. В финансовой реорганизации этого железнодорожного общества приняли активное участие три крупных французских банка — «Генеральное общество для содействия развитию промышленности и торговли во Франции», «Генеральное общество промышленного и торгового кредита» и Парижский международный банк. Последний в 1891 г. скупил у наследников железнодорожного «короля» С. С. Полякова контрольный пакет акций Общества Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороги и общества Южно-Русской каменноугольной промышленности. Доверенным лицом от французского финансового капитала в деле организации Общества Юго-Восточных железных дорог выступал директор Парижского международного банка Т. Л. Ломбардо.

Царское правительство активно пошло навстречу интересам банковско-железнодорожной буржуазии в вопросе организации этой новой железнодорожной монополии, предоставив им ряд льгот в виде распределения будущих доходов дороги. Так, министр финансов поддержал просьбу заправил этого общества о необязательности предварительного утверждения правительственными инстанциями строительных расценочных ведомостей «в видах устранения задержки в работах». Это положение, открывающее большие возможности для узаконенного казнокрадства, было в 1893 г. утверждено царем²⁶. В результате была снята всякая ответственность с заправил дороги, которые путем прямого грабежа строительных средств нажили огромные барыши.

После организации Общества Юго-Восточных железных дорог, в состав которого вошло 1,8 тыс. верст эксплуатируемых линий, развернулось строительство трех магистралей — Восточно-Донецкой, Харьковско-Балашевской и линии Елец — Валуйки, общим протяжением 1,5 тыс. верст. С требованием постройки этих линий выступала крупная горнопромышленная буржуазия Юга России. Сооружение этих дорог сокращало путь и расширяло возможности сбыта каменноугольного топлива на основные внутренние рынки страны — в Московский промышленный район и в Приволжье. Планируя строительство новых железных дорог в Донском бассейне правление Общества Юго-Восточных железных дорог вступило в тесный контакт с заправками Совета съезда горнопромышленников Юга России. В интересах угольных монополистов Донбасса был изменен первоначальный проект строительства Восточно-Донецкой железной дороги через г. Славянск к узловой станции Лозовая в сторону Лисичанска, что открывало прямой путь на юг и на юго-запад, значительно сокращая транзитную перевозку экспортных сельско-

²⁵ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 11, л. 254—256; «Список личного состава центральных управлений частных железных дорог». СПб., 1894.

²⁶ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 367, л. 230, 246.

хозяйственных грузов из приволжских районов к южным портам страны. По новому проекту, предложенному крупными горнопромышленниками Донбасса и утвержденному затем в правительстве, железнодорожная линия от станции Балашево, достигнув г. Купянска, разбивалась на две противоположные ветви: одна направлялась на север, к Харькову, другая — на юг к Лисичанску, в район крупнейших каменноугольных предприятий, где доминировал иностранный капитал. В результате осуществления этого проекта огромный Изюмский каменноугольный район, расположенный в 200 верстах к северу, лишился железнодорожных транспортных путей, что обрекало его экономическую жизнь на застой. Царское правительство, утвердив новый проект строительства Лисичанской ветви Юго-Восточных дорог пошло на прямой ущерб доходности параллельной казенной Курско-Харьково-Азовской железной дороги, у которой первая должна была отнять «почти все угольные грузы, направляемые на север, в Московский промышленный район»²⁷.

Если интересы отдельных городов и даже промышленных районов далеко не всегда учитывались при постройке новых железных дорог в юго-восточной части Европейской России, то требования крупнейших помещиков рассматривались и удовлетворялись царизмом в первую очередь. Так, во время постройки Балашево-Харьковской дороги директор Департамента железнодорожных дел предложил правлению Общества Юго-Восточных железных дорог срочно включить в план строительства две дополнительные ветви по 60—80 верст каждая в районе Графских степей Бобровского уезда Воронежской губернии. Постройка этих ветвей была включена по требованию крупных царских земельных аристократов, выступавших от имени Воронежского губернского земства, у которых в районе Графских степей были расположены огромные земельные владения. В числе этих сиятельных ходоатаев были граф А. В. Орлов-Давыдов (имение в 33,5 тыс. десятин), княгиня Н. А. Барятинская (имение «Анна» — 20 тыс. десятин), принц П. Г. Ольденбургский, князь Б. А. Васильчиков, в имениях которых были сосредоточены винокуренные, сахарные и конные заводы. Общество Юго-Восточных железных дорог незамедлительно выполнило требование этих вельмож, выстроив три дополнительные ветви: Бутурлиновскую, Графскую и Рамоньскую, общей длиной в 187 верст²⁸.

Постройка новых железных дорог Общества Юго-Восточных железных дорог велась за счет облигационных займов, которых было выпущено в течение семи лет с 1893 по 1900 г. на внешнем и внутреннем денежных рынках на сумму в 150 млн. руб. В 1900 г. облигационный капитал общества достиг 230 млн. руб. Акционерный капитал составлял 11,7 млн. руб., или 5% основно-

²⁷ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 367, лл. 67—71.

²⁸ Там же, лл. 143—144.

го капитала. Заправили этой железнодорожной монополии изыскивали всевозможные пути для получения дополнительных барышей. Хищение строительных средств стало нормой хозяйственной деятельности этих дельцов. В 1897 г. в ходе проверки годовых отчетов правления общества государственным контролем было обнаружено, что по Харьковско-Балашевской линии перерасходы достигли 33% от первоначальной расценочной сметы²⁹. Хищническая деятельность заправил общества привела к развалу железнодорожного хозяйства этой дороги, потребовав новых финансовых расходов казны для «воспомоществования». Строительство новых линий в районе действия Юго-Восточной железнодорожной монополии было полностью прекращено. Одновременно правление взяло курс на всемерное сокращение расходов по эксплуатации дороги, что привело к крайнему запущению железнодорожного хозяйства и частым авариям. В материалах Правительственной Комиссии по обследованию железных дорог подчеркивался крайний упадок паровозного хозяйства этой дороги, при этом отмечалось, что «из всех русских железных дорог Юго-Восточная железная дорога обладает наихудшим паровозным парком, имея 35% паровозов со службой более 25 лет и 28% со службой более 40 лет». В наиболее угрожающем состоянии находилось путевое хозяйство дороги: «рельсы Юго-Восточных железных дорог крайне изношены и не соответствуют обращающимся по ним паровозам, что вызывает частые изломы»³⁰. Таковы были итоги хозяйничанья этой монополии.

Последней железнодорожной монополией, возникшей в 90-х годах, было Общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Его образование относится к 1895—1897 гг., когда возник вопрос об укрупнении Общества Рыбинско-Бологовской железной дороги, поставленный в правительственных кругах крупнейшими акционерами последней — директорами Петербургского международного и Петербургского учетного и ссудного банков — А. Ю. Ротштейном и Я. И. Утиным. Первоначально ими был разработан проект создания Общества Северо-Западных железных дорог путем слияния Рыбинско-Бологовской железной дороги с линиями Балтийской и Псковско-Рижской железных дорог и постройки новой линии до станции Бологое³¹. Сначала царское правительство отклонило этот проект, так как в военно-бюрократических кругах преобладало мнение о целесообразности строительства Бологое-Псковской линии на средства казны. Однако железнодорожно-банковские заправилы Общества Рыбинско-Бологовской железной дороги с большим упорством развернули борьбу за осуществление своих планов. В начале 90-х годов это

²⁹ «Наша железнодорожная политика...», т. IV. СПб., 1902, стр. 23.

³⁰ «Юго-Восточные железные дороги. Доклад в высочайше учрежденной Комиссии по обследованию железных дорог в России». СПб., 1909, стр. 2—14.

³¹ ЦГИА СССР, ф. 626, оп. 1, д. 702, лл. 15—18.

общество расширило свою промышленную деятельность в районе дороги. Правление вступило в тесный контакт с нефтяной монополией — товариществом «Бр. Нобель» с целью привлечения массовых нефтегрузов. Рыбинск стал одним из крупнейших складочных пунктов керосина и мазута в районе Верхней Волги. С поддержкой проекта расширения и укрупнения общества выступили и сиятельные ходатаи из придворных кругов царизма — князь А. М. Дондуков-Корсаков и граф С. А. Строганов, заинтересованные в постройке железнодорожных веток к их имениям в районе г. Порхова Псковской губернии³².

В середине 1895 г. министр финансов, отказавшись от своего первоначального проекта выкупа Рыбинско-Бологовской железной дороги в казну, поддержал инициативу железнодорожно-банковских дельцов. В результате в ходе пятикратного расширения это общество превратилось в крупнейшее железнодорожное предприятие монопольного типа, развернувшее широкое строительство и эксплуатацию железных дорог в северо-западном районе Европейской России. В начале XX в. из небольшого общества, владевшего первоначально всего лишь 289 верстами железных дорог, оно превратилось в мощную железнодорожную монополию, в сфере влияния которой находилась разветвленная сеть железных дорог общим протяжением в 2,4 тыс. верст. За пятилетие, с 1895 по 1900 г., железнодорожная сеть этой монополии выросла в 8 раз.

Обществом Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги были выстроены крупнейшие железнодорожные магистрали: Москва — Виндава, Бологое — Псков, Петербург — Витебск, общей длиной около 2 тыс. верст. Железнодорожная сеть Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги связала единым транспортным путем обширные промышленные районы Центра, Северо-Запада и Прибалтики, включая Москву, Петербург, Рыбинск на Волге и порт Виндаву (Вентспилс) на Балтийском море. Все линии общества были разделены на два самостоятельно управляемых в административном отношении участка: Петербургское управление, куда входили Рыбинско-Псковская, Петербурго-Витебская и Новгородская железные дороги общим протяжением в 1,4 тыс. верст и Московское управление с линией Москва—Виндава длиной в 1 тыс. верст. Последняя линия пересекала 7 губерний и 23 уезда Европейской России, соединяя центр всероссийской промышленности — Москву и хлебородные районы Сибири и Поволжья с незамерзающим портом Балтийского моря — Виндавой. В 90-х годах здесь были сооружены огромный элеватор вместимостью в 2,5 млн. пудов зерна и ряд грузовых механизированных пристаней. С этого времени Вентспилский торговый порт становится одним из важнейших бал-

³² ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 421, лл. 142—143.

тийских гаваней России. После постройки железной дороги грузооборот этого морского порта вырос более чем в 15 раз³³.

В начале 1900 г. Общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги стало одним из крупнейших финансово-капиталистических предприятий России. Здесь трудилось свыше 30 тыс. рабочих и служащих. Основной капитал общества составлял около 195 млн. руб., при этом доля облигационного капитала составляла более 92%. Акционерный капитал составлял около 7,5% основного капитала³⁴. Дивиденды на акции ежегодно возрастали, достигая 15—20%. В то же время бесконтрольность действий железнодорожно-банковских заправил общества вызвала в начале XX в. значительный перерасход строительных капиталов, что повлекло за собой рост долга казне по гарантии капиталов.

Всего в конце 1900 г. в России насчитывалось 51,1 тыс. верст железных дорог, из них на долю частной железнодорожной сети приходилась третья часть всех линий, или 17 тыс. верст железных дорог. В сфере действия рассмотренных выше семи железнодорожных монополий находилось 16,3 тыс. верст железных дорог, или почти 96% всей железнодорожной частной сети России³⁵. В 90-х годах в результате расширения общая длина их железнодорожной сети выросла в 4 раза. При этом количество вновь выстроенных железных дорог составляло 10,9 тыс. верст, а арендуемых казенных линий — 1,1 тыс. верст.

Как отмечалось выше, расширение и укрупнение железнодорожных обществ проводилось за счет новых гарантированных облигационных займов, реализация которых осуществлялась под контролем Министерства финансов. По подсчетам П. П. Мигулина, за десятилетие, с 1892 по 1901 г., на внутреннем и внешнем денежных рынках был выпущен 51 облигационный гарантированный заем на общую сумму в 1,3 млрд. руб. Из них на укрупнение восьми железнодорожных монополий было затрачено 1,1 млрд. руб.³⁶ В результате каждая верста вновь выстроенных частных железных дорог стоила более 83 тыс. руб., при официально принятой средней стоимости в 55—60 тыс. руб.

Расширение железнодорожных предприятий сопровождалось превращением их в крупнейшие транспортно-промышленные предприятия монопольного типа. Закон от 14 июня 1888 г. о развитии ссудной, складочной и комиссионных операций железных дорог открыл широкую перспективу превращения железнодорожных обществ в крупных торговых посредников, оперирующих сред-

³³ «Очерк современного состояния и деятельности Общества Московско-Виндавской железной дороги (1901—1906)». СПб., 1906, стр. 15.

³⁴ П. П. Мигулин. Русский государственный кредит, т. III. Харьков, 1904, стр. 521.

³⁵ «Статистический сборник Министерства путей сообщения за 1900 г.», вып. 69. СПб., 1902, стр. III—V.

³⁶ П. П. Мигулин. Русский государственный кредит, т. III, стр. 585.

ствами, отпускаемыми из Государственного банка. В 90-х годах на частных железных дорогах была создана разветвленная сеть элеваторов, зернохранилищ и складов.

В целях интенсивного развития внешней торговли были сооружены современно оборудованные морские торговые порты на Черном море и на Балтике. На ряде железных дорог широкие масштабы приобрело нефтепромышленное и нефтескладское дело. На каждой частной железной дороге были организованы главные паровозо- и вагоноремонтные мастерские и сеть коренных и оборотных депо.

Основной капитал семи железнодорожных монопольных предприятий в 1900 г. составлял более 1 млрд. руб. На частных железных дорогах трудилось свыше 150 тыс. рабочих и служащих.

В 90-х годах формы участия государства в делах частных железных дорог стали носить новый характер. Первоначально министр финансов пытался создать из укрупненных железнодорожных предприятий источник казенных доходов. Поэтому при расширении этих обществ в их уставы были внесены дополнительные статьи, где закреплялось право на участие казны в дележе прибылей от доходов железных дорог после отчисления гарантированного дивиденда на акции (от 8 до 18%). В ряде железнодорожных обществ (Владикавказской, Рязанско-Уральской и Московско-Виндаво-Рыбинской железных дорог) казне принадлежал крупный пакет акций (до 30%), что давало возможность царскому правительству активно влиять на ход деятельности этих предприятий. Решающая роль в определении прибылей железнодорожных обществ принадлежала дивидендной комиссии Департамента железнодорожных дел Министерства финансов, куда входили представители всех правлений частных железных дорог.

Однако расчеты министра финансов на получение значительных доходов казны от дележа прибылей частных железных дорог не оправдались.

По сводным данным государственного контролера в 1908 г., казна получила прибыли от частной железнодорожной сети только за один доходный 1896 г. в размере 1 421 тыс. руб. В остальное время, за период с 1894 по 1901 г., она приплатила по гарантиям частным железным дорогам — 48 925 тыс. руб.³⁷

В официальных изданиях царского правительства по железнодорожной политике подчеркивалось, что в 90-х годах в железнодорожном деле России произошли резкие изменения, связанные с исчезновением «резкой грани между двумя системами железнодорожного хозяйства: казенной и частной. Различие одной системы от другой замечалось лишь в том, что при сооружении и содержании железнодорожных линий на казенный счет правительство осуществляло свои задачи при непосредственном содействии

³⁷ «Сведения о железных дорогах Государственного контроля за 1908 г.», т. I. СПб., 1910, стр. V—X.

своих же органов, в случае же предоставления отсрочки (выкупа) и эксплуатации какого-либо рельсового пути частной компании государство поручало выполнить намеченное им предприятие избранным им контрагентам, которые в данном случае являлись, однако, не самостоятельными распорядителями дела, а как бы подрядчиками правительства, не только зорко следившего за деятельностью каждого частного предпринимателя, но и принимавшего участие в прибылях предприятия»³⁸.

Однако фактически царское правительство предоставляло заправилам железнодорожных обществ широкое право распоряжения многомиллионными строительными капиталами, ничем не ограничивая «свободу» их действий. Правления железнодорожных обществ произвольно вырабатывали сметы строительных работ. Расценочные ведомости предоставлялись на утверждение в Министерство путей сообщения лишь после того, как значительная часть работ была уже выполнена. Все попытки государственного контролера установить действенный контроль над строительными сметами тормозились финансовым и путейским ведомствами в угоду хищническим интересам банковско-железнодорожных дельцов. Возражая государственному контролеру, С. Ю. Витте в одной из своих «всеподданнейших» объяснительных записок доказывал, что «требование от частных железнодорожных обществ производить предварительные изыскания и предоставлять расценочные ведомости на утверждение правительственным органам было бы равносильно существенному сокращению частного железнодорожного строительства», объясняя это тем, что каждой дороге пришлось бы тратить на технические изыскания и составления расценочных ведомостей и строительных смет около двух-трех лет. Эта точка зрения получила «высочайшее» одобрение Николая II, который наложил резолюцию: «Вполне разделяю этот взгляд»³⁹.

Таким образом, безграничная свобода в расходовании строительного капитала при постройке частных железных дорог в 90-х годах была существенной уступкой царского правительства по отношению к железнодорожным монополиям. Создавшееся положение сопровождалось вопиющими злоупотреблениями, которые превзошли по своим масштабам «концессионные» грабежи. На заседании Соединенного присутствия Комитета министров и Государственного Совета в ноябре 1897 г. выяснилось, что перерасходы при постройке Харьковско-Балашевской линии Юго-Восточных железных дорог достигли 35% от первоначальной стоимости. На строительстве Тихорецко-Царицынской линии Владикавказской железной дороги перерасходы достигли 50% от первоначальной сметы, в результате заправила этой железнодорожной монополии

³⁸ «Наша железнодорожная политика...», т. III, стр. 323.

³⁹ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 55, лл. 347—349.

получили в качестве строительного «барыша» более 6 млн. руб.⁴⁰ В конце 90-х годов бесконтрольное хозяйничание заправило железнодорожных монополий привело к финансовому банкротству трех железнодорожных обществ: Московско-Ярославско-Архангельской, Рязанско-Уральской и Юго-Восточных железных дорог.

Несмотря на то, что все дело финансирования частного железнодорожного строительства было крайне запутано и построено так, чтобы скрыть действительные расходы казны на поддержку железнодорожных монополий, вопрос об огромных железнодорожных расходах казны всплыл в начале XX в. в печати. В январе 1901 г. государственный контролер внес на заседании Комитета министров вопрос об учреждении правительственного контроля над оборотными средствами Общества Рязанско-Уральской железной дороги, который получил законодательное утверждение. С конца 1901 г. контрольная правительственная инспекция стала вводиться почти на всех частных железных дорогах, имевших долги казне. Но в действительности этот контроль носил паллиативный характер, так как в основном на пост правительственных инспекторов назначались лица, угодные заправилам железнодорожных монополий.

Поддержка царизмом монопольного положения крупного капитала в частном железнодорожном транспорте России способствовала резкому засилью банковского капитала в этой отрасли капиталистического хозяйства страны. В значительной степени это положение было связано с самим характером финансирования железнодорожных предприятий. Эмиссия многомиллионных железнодорожных займов, возможность оперировать с огромными железнодорожными вкладами в период строительства, биржевая спекуляция с железнодорожными акциями — все это приносило крупные барыши коммерческим банкам и усиливало их влияние в правлениях железнодорожных обществ⁴¹.

В 90-х годах финансовая деятельность большинства железнодорожных обществ была тесно связана с Петербургским международным коммерческим банком, который являлся руководителем почти всех банковских синдикатов по реализации облигационных капиталов частных железных дорог (см. табл. 19). Кроме того, тесную финансовую связь с железнодорожными предприятиями держали Петербургский учетный и ссудный, Волжско-Камский коммерческий и Русский для внешней торговли банки. В состав правлений железнодорожных обществ входили представители крупнейших столичных коммерческих банков. Так, в состав правления Общества Юго-Восточных железных дорог вошли Е. Э. Картавцев, который был членом правления Русского банка

⁴⁰ «Наша железнодорожная политика...», т. IV, стр. 23.

⁴¹ С. Ю. Витте писал, что раз «кто-либо находился во главе железных дорог, то, естественно, он находился и во главе тех или других банков, так как все денежные операции производятся через банк» (С. Ю. Витте. Воспоминания, т. 1. М., 1960, стр. 117).

для внешней торговли, и Н. К. Фliche — член советов и ревизионных комиссий Петербургского учетного и ссудного банка, Московского купеческого банка и Коммерческого банка в Варшаве. Директором правления Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги постоянно являлся глава Петербургского учетного и ссудного банка Я. И. Утин и т. д.⁴²

Министерство финансов играло важную роль в деле финансирования и кредитования железнодорожных обществ. Лишь с его ведома мог осуществляться выпуск облигационных займов частных железных дорог, которые распределялись им по сберегательным кассам. Внешние облигационные гарантированные займы железнодорожных обществ при содействии Министерства финансов реализовались за границей (преимущественно в Германии и Голландии) синдикатами русских и иностранных банков.

Заправилы частных железных дорог России представляли собой тот тип российской буржуазии, которую В. И. Ленин называл «сатрапами нашей промышленности», для деятельности которой был характерен «хозяйственный паразитизм и привилегии». Подчеркивая глубокое социально-экономическое родство представителей октябристской буржуазии с помещиками-латифундистами, В. И. Ленин указывал, что «конкуренцию допотопному хищнику, хищнику крепостнической эпохи, составляет в данном случае хищник эпохи первоначального накопления, — тоже грубый, жадный, паразитический, но с некоторым культурным лоском и — главное — с желанием также ухватить добрый кусок казенного пирога в виде гарантий, субсидий, концессий, покровительственных тарифов и т. д.»⁴³. Хищническое хозяйничание монополистов на частной железнодорожной сети вело к расточительству общественного труда в этой важнейшей отрасли народного хозяйства России.

Особенности государственного железнодорожного строительства в России в 90-х годах XIX в.

Экономический подъем 90-х годов XIX в. был непосредственно связан со вторым в истории России громадным подъемом железнодорожного строительства. За период с 1893 по 1900 г. включительно было выстроено 20,5 тыс. верст новых железных дорог. Железнодорожная сеть России увеличилась на 70%, достигнув почти 50 тыс. верст. Значительная доля в железнодорожном строительстве принадлежала государственным постройкам. За указанный период казной было выстроено 9,5 тыс. верст, или 45% всего прироста железнодорожной сети.

⁴² «Список личного состава центральных управлений частных железных дорог». СПб., 1894.

⁴³ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 23, стр. 361; т. 16, стр. 141.

Железнодорожные монополии в России 1891—1900 гг. *

Общество	Из каких обществ железных дорог преобразовано	Аренда казенных железных дорог	Первоначальная длина				Основной капитал в 1900 г.				Участие коммерческих банков в правлениях железнодорожных обществ (в 90-х годах XIX в.)
			Длина выстроенных линий	Общая длина на 1900 г.	акции	облигации	всего	соотношение акций к облигациям	в млн. руб.		
										верст	
Варшавско-Венской железной дороги	Слияние Варшавско-Бромбергской с Варшавско-Венской (1890 г.)	—	462	241	703	25	26,2	51,2	1:1	Коммерческий банк в Варшаве	
Владикавказской железной дороги	Укрупнение Владикавказской (1891 г.)	—	905	4221	2426	8,6	125,2	133,8	1:14,5	С.-Петербургский международный и Волжско-Камский, С.-Петербургский, международный, С.-Петербургский	
Московско-Виндово-Рыбинской железной дороги	Укрупнение Рыбинско-Бологовской и слияние Новгородской и Царскосельской (1895—1899 гг.)	—	348	1533	1906	13,6	181,4	194,7	1:13,5	Учетный и ссудный, Русский для внешней торговли	
Московско-Казанской железной дороги	Укрупнение Московско-Рязанской (1891 г.)	—	243	1430	1673	10,0	118,4	128,3	1:11,8	Петербургско-Азовский и Московский земельный	

* Статистические сборники Министерства путей сообщения за 1891 и 1900 гг. СПб., 1893 и 1902; «Список личного состава центральных управлений частных железных дорог». СПб., 1894; Сведения о железных дорогах, составленные Департаментом железнодорожной отчетности Государственного контроля за 1892 и 1900 гг.

Таблица 19 (окончание)

Общество	Из каких обществ железных дорог преобразовано	Аренда казенных железных дорог	Первоначальная длина				Остаточная длина в 1900 г.				Основной капитал в 1900 г.			Участие коммерческих банков в правлениях железнодорожных обществ (в 30-х годах XIX в.)
			Длина выстроенных	Длина в эксплуатации	Остаточная длина	в эксплуатации	акции	облигации	всего	соотношение				
										акции к облигациям	капитала к облигациям			
											(в млн. руб.)			
Московско-Киево-Воронежской железной дороги	Укрупнение Курско-Киевской (1891 г.)	Ливенская; Курская горьковская ветвь (все-го 63 версты) Козлово-Саратовская (437 верст)	439	1825	2327	5,0	94,3	99,3	4:19	С.-Петербургский международный, С.-Петербургский учетный и ссудный, Волжско-Камский и Московский учетный, Русский торгово-промышленный, С.-Петербургский международный	С.-Петербургский международный, С.-Петербургский учетный и ссудный, Волжско-Камский и Московский учетный, Русский торгово-промышленный, С.-Петербургский международный	1:19		
			309	2863	3609	2,6	182,7	185,3	1:72					
Юго-Восточных железных дорог	Слияние Грязе-Царицынской и Козлово-Воронежско-Ростовской (1893 г.)	Орловско-Грязская и участки Донецкой (всего 624 версты)	1478	1800	3902	11,7	229,7	241,4	1:19	С.-Петербургский международный, Волжско-Камский, Русский для внешней торговли и Международный банк в Париже		1:19		
Итого			4184	10913	16246	76,6	957,5	1034,2						

В эти годы основной упор в государственном железнодорожном строительстве был сосредоточен на постройке железных дорог на азиатских окраинах царской России — в Сибири, на Дальнем Востоке и в Средней Азии. В Европейской России казенное железнодорожное строительство было резко сокращено; основное внимание здесь было сосредоточено на постройке подъездных путей к военно-стратегическим дорогам на западных границах — в Польше и Полесье и незначительного количества дополнительных ветвей к магистралям на Юге страны и в Закавказье. Всего в 90-е годы в Азиатской России было выстроено 6,5 тыс. верст, или 68% прироста государственных железных дорог, в Европейской России — 3 тыс. верст, или 32% прироста казенной сети.

С мая 1891 г. развернулось строительство великой Транссибирской магистрали. Придавая сибирской дороге огромное политическое и военно-стратегическое значение, царское правительство приняло всецело строительство на казенные средства, категорически отказавшись от многочисленных предложений со стороны российского и иностранного капитала. Для общего руководства строительством Сибирской магистрали в феврале 1893 г. был создан Комитет Сибирской железной дороги. В его состав вошла вся высшая правящая царская бюрократия: председатель Комитета министров И. Н. Дурново, министр внутренних дел И. Л. Горемыкин, военный министр И. Н. Обручев, государственный контролер Т. И. Филиппов, министр финансов С. Ю. Витте, министр путей сообщения князь М. И. Хилков, министр земледелия и государственных имуществ А. С. Ермолов, управляющий Морским министерством П. П. Тыртов. Председателем комитета являлся номинально Николай II, однако фактически руководителем строительства стал министр финансов С. Ю. Витте.

В своем «всеподданнейшем» докладе Александру III в ноябре 1892 г., подчеркивая военно-стратегическое и политическое значение строящейся Сибирской магистрали, он писал, что дорога «обеспечит русскому военному флоту все необходимое и даст ему твердую точку опоры в наших портах».

Помимо военно-политических задач царский министр подчеркивал большое международное экономическое значение прокладываемой магистрали в будущем. Он указывал, что эта дорога будет знаменовать собой «поворот в направлении сообщения между Европой и Азиатским Востоком», который последует в пользу царской России, «не только как посредника в торговом обмене, но и как крупного производителя и потребителя, ближе всего стоящего к народам азиатского Востока»⁴⁴.

К постройке первого восточного участка Сибирской магистрали от Владивостока до ст. Графской в Приамурье приступили в мае 1891 г. Летом следующего 1892 г. развернулось строительст-

⁴⁴ Б. А. Романов. Россия в Маньчжурии (1892—1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928, стр. 60.

во на Западе, с противоположной стороны. Крайним пунктом магистрали здесь стала последняя станция Самаро-Златоустовской железной дороги ст. Челябинск.

Для того времени Сибирская магистраль строилась чрезвычайно высокими темпами. К 1900 г. за восемь с половиной лет строительства был проложен рельсовый путь длиной в 5062 версты⁴⁵. По скорости сооружения Сибирская дорога не имела в тот период себе равных.

Сибирская магистраль состояла из 12 основных и вспомогательных линий. Сооружение Уссурийской линии (718 верст) от Владивостока до Хабаровска было начато 19 мая 1891 г. и окончено в ноябре 1897 г. Западно-Сибирскую железную дорогу (1328 верст) от Челябинска до реки Обь строили с июля 1892 г. по октябрь 1896 г. Следующий участок, Средне-Сибирская железная дорога (1715 верст), — от Оби и основанной здесь ст. Новониколаевск (ныне Новосибирск) — до г. Иркутска строили с мая 1893 по 1899 г. Забайкальскую железную дорогу (1036 верст) — от ст. Мысовая (на правом берегу озера Байкал) до г. Сретенска строили с 1895 г. по 1900 г. Наиболее труднопроходимым участком Сибирской магистрали была Кругобайкальская железная дорога (246 верст). Она строилась с 1899 по 1904 г. по побережью озера Байкал. Исключительные трудности сооружения Кругобайкальской железной дороги заставили строительный комитет организовать временную паромную переправу через Байкал, которая была введена в действие в 1900 г.

С открытием навигации на Байкале в 1900 г. было впервые открыто прямое паровое сообщение между Европейской Россией и Дальним Востоком по маршруту: от Челябинска до г. Сретенска (4143 версты) по железной дороге, с переездом через озеро Байкал (60 верст) на специальном паровом пароме-ледоколе, приспособленном для перевозки целого железнодорожного поезда, далее от Сретенска до Хабаровска на пароходе по рекам Шилке и Амуру (2164 версты), и, наконец, от Хабаровска до Владивостока по Уссурийской железной дороге (718 верст). После окончания постройки Кругобайкальской линии в 1904 г. строительство Сибирской магистрали, продолжавшееся 15 лет, было завершено.

Постройка Великой Сибирской магистрали через непроходимую тайгу и скалистые горы Забайкалья явилась поистине настоящим трудовым подвигом многонациональной армии рабочих-строителей и транспортных инженеров и техников.

В середине 90-х годов на магистрали работало ежегодно 60 — 80 тыс. рабочих-строителей из всех губерний Европейской России, Урала и Сибири. Здесь трудились землекопы Смоленской, Калужской, Рязанской, Гродненской, Орловской, Тамбовской, Казап-

⁴⁵ Окончательная длина Сибирской железной дороги определилась к 1905 г., составив 6 667 верст (без КВЖД — Китайской Восточной железной дороги).

ской, Оренбургской, Самарской, Нижегородской и Воронежской губерний, владимирские плотники, каменщики и камнеомы, тверские и вятские каменотесы, тульские и пензенские молотобойцы, машинисты, слесари и кузнецы из Москвы, Петербурга, с Урала. Местные сибирские железнодорожные рабочие, составлявшие до 27% армии строителей, самоотверженно трудились в качестве землекопов, плотников, столяров, каменщиков, штукатуров, пильщиков, лесорубов, каменоломов, извозчиков и пр.⁴⁶

Рабочие-строители Сибирской магистрали показали всему миру изумительную трудовую стойкость и мужество, высокие строительные темпы и профессиональное искусство. За десятилетие ручным трудом рабочих-строителей на Сибирской магистрали было сделано земляных работ объемом в 10 млн. кубов грунта, доставлено песка для балласта — 800 тыс. пудов, камня и кирпича — 100 млн. пудов, цемента — 6,5 млн. пудов, выстроено 45 верст мостов, из них 9 верст железных. На путях было уложено более 20 млн. пудов рельсов, 9 млн. штук шпал, вырублено более 40 тыс. десятин леса, выстроено железнодорожных зданий площадью более 70 тыс. кв. саженей⁴⁷.

Большинство линий строилось путем частных подрядов (60%) и казенно-хозяйственным способом. Основные подрядные работы были монополизированы 12 крупнейшими подрядчиками, захватившими почти половину объема работ. Строительство сопровождалось хищнической эксплуатацией строительных рабочих и «безмерным» казнокрадством. В короткий срок такие капиталисты-подрядчики, как Кнорре, Березин, Бонди, Сидоров, Скидельский и другие, нажили миллионные состояния, нещадно эксплуатируя бесправный труд многотысячной армии рабочих-строителей Сибирской магистрали⁴⁸.

Для удешевления расходов на оплату строительных работ царское правительство в 1891 г. разрешило Сибирскому комитету использовать на стройке даровой труд солдат, ссыльных, арестантов и каторжан.

По данным В. Ф. Борзунова, всего на строительстве Сибирской магистрали работало ссыльно-каторжных и срочных арестантов более 9 тыс. человек, а ссыльно-поселенцев и административно-ссыльных — до 4,5 тыс. Арестантов и ссыльных ставили на самые тяжелые земляные, скальные, лесорубные и другие «каторжные» работы при сооружении Забайкальской и Уссурийской железных дорог⁴⁹.

⁴⁶ В. Ф. Борзунов. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне Первой русской революции (по материалам строительства Транссибирской магистрали, 1891—1904 гг.). М., 1965, стр. 22—27.

⁴⁷ «Правительственный вестник», № 108. СПб., 1902, стр. 9—10.

⁴⁸ В. Ф. Борзунов. К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги в конце XIX — начале XX в.— «Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока». Новосибирск, 1961, стр. 102.

⁴⁹ В. Ф. Борзунов. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне Первой русской революции, стр. 33—35.

Строительство Великой Сибирской магистрали вызвало перенапряжение государственного бюджета царской России. По первоначальному плану расходы на строительство Сибирской магистрали должны были ежегодно составлять в среднем около 30 млн. руб. По данным государственного контролера, на сооружение этой дороги в основном должны были идти средства из «свободной наличности» государственного казначейства. Однако строительные расходы ежегодно возрастали. Если в 1894 г. они по первоначальному плану составили 29,9 млн. руб., то с 1895 г. стали стремительно возрастать, достигнув 51,9 млн. руб., в 1896 г.— 85,5 млн. руб., в 1897 г.— 64,5 млн. руб.⁵⁰ Перерасходы стали постоянным явлением в строительной практике этой дороги. В декабре 1897 г. на заседании Комитета Сибирской железной дороги было выяснено, что стоимость основных участков магистрали превысила первоначально утвержденные строительные сметы на 24%⁵¹.

В начале 1901 г. ввиду открытия сквозного движения по всей магистрали (кроме Кругобайкальской железной дороги) Министерство финансов опубликовало предварительный подсчет строительных расходов на Сибирскую дорогу (без Восточно-Китайской железной дороги). По этим данным, строительная стоимость Сибирской магистрали протяжением в 5370 верст (на 1901 г.) была определена в 530 млн. руб., т. е. по 100 тыс. руб. на версту пути⁵². Таким образом, первоначальная строительная смета была перерасходована, по предварительным подсчетам Министерства финансов, на 62%. После постройки Китайской Восточной железной дороги общая сумма затрат на Сибирскую магистраль к концу 1903 г. превысила 1 млрд. руб.⁵³

Несмотря на огромную строительную стоимость, Сибирская магистраль в техническом отношении была несовершенной. Спеша с постройкой дороги, царское правительство сознательно мирилось с низким техническим качеством строительства. Более 80% железнодорожных мостов были деревянными, на дороге повсеместно были уложены легковесные 18-фунтовые рельсы, используемые, как правило, на подъездных путях. Сибирская дорога была однопутной и обладала поэтому крайне низкой пропускной способностью, достигавшей всего лишь до трех пар поездов в сутки (по первоначальной смете, планировалось только полторы пары поездов в сутки). Максимальная скорость движения пассажирских поездов ограничивалась 20—25 верстами, а товарных — 12 верстами в час. Дорога была снабжена недостаточным и устаревшим подвижным составом. Значительная часть паровозов и вагонов для магистрали поступила из старого оборудования бывших част-

⁵⁰ М. Кашкаров. Денежное обращение в России, т. II. СПб., 1898, стр. 99.

⁵¹ ОР ГБЛ, ф. 178 (А. Н. Куломзин), № 9803, д. 4, стр. 16.

⁵² «Вестник финансов, промышленности и торговли». СПб., 1901, № 45.

⁵³ ЦГИА СССР, ф. 1273, оп. 1, д. 117, л. 285.

ных железных дорог, выкупленных в казну⁵⁴. В результате в 1900 г. на вновь выстроенной магистрали оказалось более 20% «больных» паровозов.

В первые годы эксплуатации Сибирской магистрали движение стало стремительно возрастать, опрокинув первоначальные проекты царских чиновников. Только в 1899 г. на Сибирской и Уссурийской железных дорогах было перевезено более 1,4 млн. пассажиров и 150 млн. пудов грузов, превысив на 125% проектируемые цифры провозов.

Резкое возрастание движения потребовало увеличения пропускной способности магистрали. Однако последнее было невозможным ввиду слабого технического строения железнодорожного полотна и низкой оснащенности подвижным составом. В 1898 г. была основана Особая комиссия под председательством крупного железнодорожного деятеля К. Я. Михайловского для осмотра технического положения магистрали. Результаты деятельности комиссии были доложены в начале 1902 г. министром путей сообщения М. И. Хилковым в его «всеподданнейшем» докладе Николаю II. Он тревожно указывал, что эксплуатация легких 18-фунтовых рельсов на магистрали при введении тяжелых паровозов приводит к катастрофам. «Рельсы под давлением паровозов теряют свою прямолинейность и становятся извилистыми»; «путь на кривых не держится и постоянно сбивает в сторону; весьма часто рельсы выворачиваются под паровозом, но главное, — и что составляет самую серьезную опасность при движении — рельсы часто лопаются. С начала эксплуатации лопнуло 8784 штуки легких рельсов. В настоящее время, — продолжал царский министр путей сообщения, — свыше 15 000 этих рельсов требуют по своей изношенности неотлагательной замены вследствие смятых концов и головок и больших износов боковой поверхности, достигающей 6 мм. Причем, эти рельсы потеряли до 7% их первоначального веса»⁵⁵.

Комитет Сибирской железной дороги вынужден был срочно поставить в правительстве вопрос о дополнительных ассигнованиях для коренной реконструкции железнодорожного полотна магистрали. С 1900 г. развернулись работы по замене рельсов на тяжелые, 24-фунтовые, на всем протяжении Западно-Сибирской, Средне-Сибирской и Забайкальской линий. Одновременно развернулись работы по смене первоначально уложенных полусгнивших коротких шпал на пропитанные хлористым цинком новые удлиненные шпалы. Наибольшим препятствием в правильной эксплуатации дороги было обилие деревянных мостов (до 1312), основания которых в условиях сибирского климата быстро загнивали. Комиссия Михайловского констатировала, что «впредь до оконча-

⁵⁴ ЦГИА СССР, ф. 277, оп. 1, д. 27, лл. 55—67.

⁵⁵ «Всеподданнейшие доклады министра путей сообщения за 1895—1905 гг.». СПб., 1906, стр. 294—295.

тельного завершения работы по замене всех деревянных мостов более прочными техническими сооружениями нельзя признавать законченным дело сооружения Сибирских железных дорог»⁵⁶. На дополнительные работы по усилению провозоспособности Сибирской магистрали в начале 900-х годов из государственного казначейства было ассигновано еще 100 млн. руб.⁵⁷

В. И. Ленин писал в 1901 г. в газете «Искра», что «„Великая Сибирская дорога“ (великая не только по своей длине, но и по безмерному грабежу строителями казенных денег, по безмерной эксплуатации строивших ее рабочих) открывала Сибирь»⁵⁸.

Еще в начале строительства Сибирской магистрали был поднят вопрос о сооружении головных участков дороги, которые должны были связать Урал и железнодорожную сеть Европейской России с Сибирью.

В 1894—1896 гг. был выстроен головной участок магистрали — Екатеринбург-Челябинская железная дорога длиной в 226 верст. После окончания строительства в ноябре 1896 г. эта линия была включена в состав Пермской железной дороги.

В целях развития экспортной торговли и для непосредственной связи Сибирской магистрали с вывозным портом на Севере страны — Архангельском была выстроена в 1895—1899 гг. Пермь-Котласская железная дорога длиной в 812 верст. Ввиду того, что эта дорога предназначалась для широкого вывоза сибирского хлеба (42% всего вывоза), казной были дополнительно ассигнованы 500 тыс. руб. на сооружение подъездных путей, хлебных амбаров и пристани на Северной Двине⁵⁹.

В годы экономического подъема развернулось строительство железных дорог в Средней Азии. В 1896 г. был выстроен красноводский участок Закаспийской магистрали. Конечный пункт дороги был перенесен в порт Красноводск. В мае 1895 г. развернулось строительство Средне-Азиатской железной дороги от Самарканда до Ташкента с ветвью на Андижан, общей длиной в 645 верст. Одновременно была сооружена стратегическая Мургабская ветвь к границе (Мерв—Кушка) длиной в 294 версты. Постройка Средне-Азиатской дороги проводилась как подрядным, так и казенно-хозяйственным способом. На земляных работах впервые широко применялся труд местных рабочих-строителей.

В декабре 1898 г. после ввода в эксплуатацию Самарканд-Андижанской железной дороги было открыто сквозное движение по всей Закаспийской магистрали. В связи с резко возрастающим коммерческим значением Закаспийской железной дороги еще в 1892 г. в правительственных кругах был поставлен вопрос о пе-

⁵⁶ Там же, стр. 297.

⁵⁷ П. П. Мигулин. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893—1902). Харьков, 1903, стр. 297.

⁵⁸ В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 5, стр. 82—83.

⁵⁹ П. П. Мигулин. Русский государственный кредит, т. III. Харьков, 1904, стр. 307—309.

редаче этой линии из Военного ведомства в ведение Министерства путей сообщения. Этот вопрос был окончательно решен лишь в 1899 г., когда Закаспийская магистраль была слита с линиями Самарканд-Андижанской дороги, получив общее название Средне-Азиатской железной дороги, протяжение которой составило с ветвями 2354 версты ⁶⁰.

Средне-Азиатская магистраль имела большое экономическое значение, связав в неразрывный узел хозяйство Средней Азии с экономикой Европейской России; она непосредственно способствовала возникновению и развитию капиталистических форм хозяйства в этом регионе ⁶¹.

В 90-х годах развернулось строительство казенных железных дорог в Закавказье. В эти годы были выстроены Тифлис-Карская, Боржомская и Чиатурская ветви, вошедшие в состав Закавказской железной дороги. Постройка Тифлис-Карской линии длиной в 278 верст велась в течение пяти лет, с 1895 по 1899 г. Дорога имела важное стратегическое значение. Перед строителями была поставлена задача дать скорейший выход на Карс, что диктовалось осложнением международных отношений на юго-восточных границах России. Строительство велось в крайне сложных условиях горно-скалистой местности, что потребовало значительного объема работ по сооружению виадуков, высоких насыпей и туннелей в недрах скалистых гор Армении. При сооружении железнодорожного полотна работа по выемкам в скалистом грунте достигала 44%, а в каменном — 49%, в мягком — всего лишь 7% ⁶². На сравнительно небольшом расстоянии этой дороги было сооружено 412 мостов (в том числе 110 железных), 11 виадуков и 13 туннелей в скалистых горах, общей протяженностью более 2,5 км, из них наиболее сложным был Джаджурский туннель длиной более 1,6 км. Эта линия была рассчитана на сравнительно большую пропускную способность, достигавшую до 15 пар поездов в сутки.

Сложные технические сооружения Тифлис-Карской дороги возводились преимущественно ручным трудом железнодорожных рабочих, мужественно и самоотверженно преодолевавших труднейшие препятствия горной местности Закавказья. Безудержная эксплуатация и отсутствие техники безопасности нередко приводили к гибели рабочих-строителей. Только по официальным данным, общее количество погибших и изувеченных рабочих на строительстве Тифлис-Карской железной дороги составило 494 человека ⁶³.

⁶⁰ З. К. Ахмеджанова. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880—1917). Ташкент, 1965, гл. II.

⁶¹ См. подробнее: Р. З. Шмидт. Среднеазиатская железная дорога и ее влияние на социально-экономическую жизнь Туркестанского края. Рукопись канд. дисс. Самарканд, 1965.

⁶² А. Т. Сагратян. История железных дорог Закавказья. 1856—1921. Ереван, 1970, стр. 39.

⁶³ Там же, стр. 40.

После открытия этой линии, в июне 1899 г. впервые началось железнодорожное движение в Армении. В этом же году в правительстве был срочно утвержден проект дальнейшего развертывания строительства Закавказской железной дороги по линии Александрополь — Джульфа с ветвью на Эривань. 15 июля 1900 г., после завершения строительства Бакинской ветви Владикавказской железной дороги, было осуществлено прямое соединение Закавказской линии с общей сетью российских железных дорог.

Развернув в 90-х годах в огромных масштабах государственное железнодорожное строительство на окраинах страны — в Сибири, на Дальнем Востоке, в Средней Азии и Закавказье, царское правительство одновременно сократило казенную постройку железных дорог в Европейской России. За восьмилетний период, с 1893 по 1900 г., протяжение вновь выстроенных государственных железных дорог в Европейской России (без Пермской и Закавказской линий) увеличилось всего лишь на 1,5 тыс. верст, или в среднем по 200 верст в год, что составило около 0,8% прироста сети. Этот регион, где строительство железных дорог имело непосредственный экономический эффект, был предоставлен царизмом в распоряжение крупного капитала.

Организация государственного железнодорожного хозяйства царской России

К 1900 г. государственно-капиталистическое хозяйство на железнодорожном транспорте царской России охватывало около 70% всей железнодорожной сети. В ведении казны находилось непосредственно 23 действующие железные дороги протяжением в 34 104 версты, из них более половины (19 950 верст) было выкуплено у железнодорожных обществ, а 14 154 версты было выстроено непосредственно государством (до 4 тыс. верст находились в постройке).

За десятилетие казенная железнодорожная сеть увеличилась более чем в 3,6 раза — с 9,4 тыс. до 34,1 тыс. верст. Значительное расширение казенной железнодорожной сети потребовало целого ряда мероприятий по реорганизации управления казенными железными дорогами страны.

С конца 80-х годов и до 1917 г. включительно руководство железнодорожным делом было расчленено между тремя ведомствами государственного аппарата царизма: Министерством путей сообщения, Министерством финансов и Государственным контролем. В ведении Министерства финансов находились важнейшие экономические вопросы — тарифы, финансирование и сметы строительства новых дорог. Государственный контроль осуществлял финансовый контроль, проверял железнодорожную отчетность, подводил баланс доходов и расходов на казенной железнодорожной сети.

В ведение Министерства путей сообщения была отнесена вся технико-эксплуатационная и хозяйственная сторона железнодорожного дела. В то же время в Министерстве путей сообщения как центральном органе было сосредоточено и все административное управление казенной железнодорожной сетью. Ему были подчинены управления 21 казенной железной дороги России. Вплоть до выхода закона 1899 г. все железнодорожное строительство было подчинено руководству и надзору трех органов в системе Министерства путей сообщения: Управлению казенных железных дорог (строительство казенных дорог в Европейской России в 90-х годах — до 2 тыс. верст), Департаменту железных дорог (надзор за частным железнодорожным строительством) и Управлению по сооружению Сибирской железной дороги.

Крайне слабым местом в управлении казенной железнодорожной сетью было отсутствие правильной организации коммерческо-эксплуатационной деятельности железных дорог. До середины 90-х годов отсутствовало единство действий в области хозяйства по коммерческой эксплуатации казенных железных дорог. Ответственный за эти дела Особый отдел условий перевозки, действовавший в системе Департамента железных дорог, был организационно чрезвычайно слаб, круг полномочий его был резко ограничен, состав чиновников малочислен. В 1895 г. этот отдел был несколько расширен и преобразован в Коммерческий отдел Департамента железных дорог, главная задача которого заключалась в устранении разрозненных действий эксплуатационных отделов отдельных железных дорог.

В 1892 г. в рамках министерства был создан Инженерный совет, в ведении которого были вопросы, связанные с разработкой технических условий строительства дорог, проекты, сметы и т. д.

С 60-х годов XIX в. при министерстве действовала местная железнодорожная инспекция, в обязанности которой входило общее наблюдение за правильным безопасным содержанием путей сообщения в стране. После назначения С. Ю. Витте министром путей сообщения в 1892 г. им была проведена реформа местного административного управления с целью упразднения местной железнодорожной инспекции и организации аппарата центральной инспекции при министерстве. Функции инспекторов были возложены на управляющих частных железных дорог и начальников казенных линий. На инспекцию было возложено наблюдение за исправным состоянием железных дорог и строгим выполнением железнодорожных законодательств. Но несмотря на преобразование инспекции, ее исполнительные функции были слабы и практически бессильны⁶⁴.

Во второй половине 90-х годов в связи с расширением государственного сектора железных дорог развернулась реорганизация

⁶⁴ А. Фролов. Об административной организации железнодорожных установлений в России. СПб., 1909, стр. 124, 234.

транспортного ведомства. В 1899 г. было утверждено новое положение об учреждении Министерства путей сообщения. Перестройка аппарата должна была захватить все стороны железнодорожного управления. По этому положению были ликвидированы Департамент железных дорог и институт инспекции железных дорог. Во вновь созданном Управлении железных дорог сосредоточивалось все руководство по технической и хозяйственной эксплуатации железных дорог. Контроль за железнодорожным строительством должно было осуществлять Управление по надзору за сооружением железных дорог⁶⁵. Финансово-тарифные вопросы продолжали оставаться в ведении Министерства финансов.

Разбухание органов царизма по руководству российским железнодорожным транспортом лишь усилило организационную неразбериху в управлении этой важнейшей отрасли хозяйства страны: переплетение функций деятельности, неопределенность компетенций, отсутствие необходимой согласованности в действиях и чудовищный бюрократизм. После реорганизации Министерства путей сообщения продолжала оставаться двойственность в системе центрального управления, характерная отсутствием согласованных действий двух руководящих органов — Управления по сооружению железных дорог и Управления железных дорог, ведающего делами эксплуатации казенной железнодорожной сети. Товарищ министра путей сообщения В. А. Мясоёдов-Иванов, указывая на бюрократическую неразбериху и безответственность, писал в одном из докладов, что в строительном управлении Министерства путей сообщения было характерным «игнорирование потребностей будущей эксплуатации дороги, а также и несогласованность деталей технических устройств и оборудования вновь выстроенной линии с соответствующим оборудованием тех существующих железнодорожных линий, к которым они примыкают»⁶⁶.

В деле железнодорожного строительства казенных линий продолжала отсутствовать какая-либо законодательная организация. Начальники строительных работ на казенных железных дорогах Европейской России продолжали руководствоваться устаревшими правилами 1882 г. Руководители работ по строительству Сибирской магистрали действовали согласно специально изданным приказам. Однако неопределенность положений об условиях строительства казенных железных дорог, разработанных в этих инструкциях и приказах, порождали постоянные финансовые перерасходы, злоупотребления и казнокрадство. Организационная слабость железнодорожного управленческого аппарата царизма являлась хронически большим местом государственного организма, что неизбежно отражалось на общем состоянии железнодорожного транспорта.

⁶⁵ ПСЗ III, т. XIX. СПб., 1899, № 16822.

⁶⁶ ЦГИА СССР, ф. 229, оп. 3, д. 896, лл. 39—40.

В царской России было характерным отсутствие общего транспортного плана организации перевозок, необходимого для удовлетворения потребностей развивающегося народного хозяйства страны. В путейском ведомстве отсутствовали планы эксплуатационной деятельности железных дорог, основанные на местных планах перевозок грузов и пассажиров. Это неизбежно влекло за собой нарушение строгого функционирования перевозочной деятельности железных дорог и связанных с ними отдельных производств. Министерство путей сообщения и Тарифный комитет Министерства финансов занимались лишь механической сводкой требований па перевозки, предъявляемых к железнодорожному транспорту различными отраслями хозяйства страны.

Стихийное и анархическое ведение хозяйства на железнодорожном транспорте царской России сопровождалось расточительством, ростом неиспользованных транспортных средств, развитием конкурентной борьбы, созданием огромных завалов груза на железных дорогах. Так, в ноябре 1896 г. на железных дорогах России скопилось 75 тыс. вагонов с 42 млн. пудов хлеба. Хлебные завалы в основном преобладали на железнодорожных станциях в Европейской России, где началась массовая порча экспортируемого зерна. Министр путей сообщения князь М. И. Хилков во «всеподданнейшем» докладе доносил царю, что транспортное ведомство «в деле разрешения вопроса о залежах оказывается, к сожалению, весьма мало компетентным. С тех пор как руководство тарифами и всей финансовой стороной дела отошло из ведения министерства, оно перестало быть руководителем железнодорожного дела. В настоящее время значение Министерства путей сообщения в железнодорожном ведомстве ограничено до степени специально технического ведомства»⁶⁷.

Отсутствие планомерной организации на железнодорожном транспорте порождало нездоровую конкуренцию между казенной и частной сетью страны. Масштабы конкурентной борьбы соответствовали огромным размерам государственных и частных железнодорожных объединений на транспорте. Конкурентная борьба велась самыми разнообразными способами: путем соглашения с клиентурой относительно выгодных условий перевозки, ускоренной доставки грузов по тайным договорам, сооружением соединительных линий для отвлечения грузов с других дорог и т. д. В 1900 г. государственный контролер в своем «всеподданнейшем» докладе писал царю о росте убытков казенной железнодорожной сети в результате широко развернувшейся конкурентной борьбы на железных дорогах Европейской России. В частности, он указывал, что частная Московско-Киево-Воронежская железная дорога отвлекала от казенной Московско-Курской железной дороги массовые грузы в результате постройки параллельной Брянской ли-

⁶⁷ «Всеподданнейшие доклады министра путей сообщения. 1895—1905 гг.», стр. 87—94.

нии, причем даже такие грузы, которые «по тарифным условиям или вследствие особых выгод пробега должны были бы направляться именно по Московско-Курской железной дороге. Это явление, — продолжал он, — надо приписать отчасти особым усилиям, которые приложило общество Московско-Киево-Воронежской железной дороги к тому, чтобы отвлечь в свою пользу выгодные перевозки, — для этой цели учредило особые агентуры, посредничество специальных комиссионерств»⁶⁸. В свою очередь, Управление железных дорог, придерживаясь принципа конкурентной борьбы, разрабатывало целую систему казенных премий грузоотправителям, пользующимся услугами казенных железных дорог⁶⁹. Поощряемая царской администрацией железнодорожная конкурентная борьба сопровождалась огромным недоиспользованием транспортных средств, вела к анархии и расточительству общественного труда на железных дорогах страны.

Неблагоприятное положение технико-эксплуатационного хозяйства на железных дорогах сопровождалось хронической финансовой дефицитностью казенной железнодорожной сети. На казенных железных дорогах отсутствовал самостоятельный бюджет, являвшийся необходимым элементом для оценки хозяйственной деятельности этой отрасли экономики страны. Вся финансовая отчетность казенных железных дорог была сосредоточена в Департаменте железнодорожной отчетности государственного контролера. В этом ведомстве также царил произвол в определении финансового состояния железных дорог. Так, приблизительные данные о финансовых результатах эксплуатации железных дорог, по сведениям государственного контролера, и окончательные итоги, по отчетности того же ведомства, по исполнению государственной росписи расходились между собой во внушительных цифрах. Так, за 1897—1900 гг. эта сумма составила более 101 млн. руб., т. е. около 7,5% всей суммы железнодорожных сборов.

В июне 1896 г. по инициативе государственного контролера при Департаменте железных дорог Министерства путей сообщения было образовано специальное совещание, где были рассмотрены и выработаны принципы более точного начисления общей стоимости эксплуатации казенных железных дорог. В решении совещания указывалось, что ежегодные доходы железных дорог, т. е. их выручка по перевозке пассажиров и грузов, должны покрывать ежегодные расходы железнодорожного хозяйства. Поэтому в стоимость железных дорог необходимо включать как плату процентов по строительным капиталам, так и ежегодные эксплуатационные расходы. При этом при определении ежегодных платежей по процентам и по погашению основных капиталов дорог было установ-

⁶⁸ ЦГИА СССР, ф. 268, оп. 3, д. 55, л. 236.

⁶⁹ С. И. Кульжинский. О реорганизации центральных установлений Министерства путей сообщения по управлению железными дорогами. СПб., 1911, стр. 1—13.

лено включать только нарицательную величину акционерного и облигационного капиталов и разных правительственных ссуд, но не принимать в расчет долги казне по гарантии платежей акций и облигаций, т. е. обязательств выкупленных бывших частных железных дорог⁷⁰.

По указанию государственного контролера вся выручка от эксплуатации казенных железных дорог должна была обращаться целиком в доход казны, расходы же по эксплуатации, по уплате процентов и погашению по основным строительным капиталам производились из особо ассигнуемых кредитов по государственной росписи.

Из-за отсутствия точных данных о капитальной стоимости казенных железных дорог России невозможно было определить степень доходности, вернее убыточности казенной железнодорожной сети. Поэтому все подсчеты о финансовом состоянии казенной сети железных дорог весьма относительны.

По официальным данным государственного контроля, ежегодные убытки казенной железнодорожной сети с середины 80-х годов до 1895 г. выражались в сумме от 46,7 млн. до 26,5 млн. руб.

Всего за 10 лет, с 1886 по 1895 г., убытки по эксплуатации казенных железных дорог составили 351,5 млн. руб.⁷¹

В 90-х годах казенная железнодорожная сеть продолжала быть убыточной. Только за пять лет, с 1897 по 1901 г., дефицит по эксплуатации казенных железных дорог составил 251 млн. руб., что в среднем составляло по 50 млн. руб. в год. Хроническая убыточность казенных железных дорог была в первую очередь связана с огромными расходами по оплате обязательных платежей по капиталам сооружения, которые составляли от 47 до 26% всех железнодорожных расходов (см. табл. 20).

Несмотря на увеличивающуюся среднюю норму доходности на железных дорогах России, составляющую до 4% в год, эти размеры накопления были крайне недостаточны для покрытия всех платежей и расходов по эксплуатации казенной железнодорожной сети.

Государственный контролер в своих секретных «всеподданнейших» отчетах тщетно пытался разрешить вопрос о причинах хронической убыточности эксплуатации казенной железнодорожной сети. По его мнению, главными причинами таковой были «недостаточность перевозочных средств и отсутствие оборотных капиталов». «Ни одно предприятие не может вестись успешно без оборотного капитала,— писал он в отчете за 1896 г.— Отсутствие же последних приводит к необходимости постоянных позаимствований из сборов дорог. Все это вносит запутанность в железнодо-

⁷⁰ «Результаты эксплуатации русских железных дорог и стоимость перевозок по этим дорогам». СПб., 1896, стр. II—III.

⁷¹ «Сведения о железных дорогах, составленные Департаментом железнодорожной отчетности Государственного контроля по данным эксплуатационных отчетов железных дорог за 1901 г.», т. I. СПб., 1903, стр. 2—3.

рожное хозяйство, затемняет истинное положение дел на дорогах, а порою замедляет своевременное перечисление сумм, подлежащих обращению в доход казны». В заключение он пишет, что, к сожалению, государственный контроль вынужден согласиться с этими незаконными явлениями ⁷².

Т а б л и ц а 20

**Финансовые результаты эксплуатации казенных железных дорог России
1893—1900 гг. (в млн. руб.) ***

Годы	Длина казенных железных дорог (верст)	Общая сумма строящегося капитала	Валовой доход	Расходы					Убытки казны
				по эксплуатации	по реконструкции и амортизации	платежи по железно-дорожным долгам	% платежей ко всем расходам	всего	
1893	14 029	1 216,9	128,3	58,5	27,6	76,3	47	162,4	34,1
1897	25 320	2 637,8	302,9	176,7	55,1	116,7	33	348,5	45,6
1900	34 104	3 382,0	387,7	260,9	90,2	118,2	26	449,4	61,7

* «Объяснительная записка к отчету Государственного контролера за 1901 г.» СПб., 1902, стр. 42; «Сведения о железных дорогах, составленные Департаментом железнодорожной отчетности Государственного контроля по данным эксплуатационных отчетов железных дорог за 1900 г.», т. I. СПб., 1901, стр. V—VIII.

В самом Министерстве путей сообщения вплоть до 1900 г. отсутствовало какое-либо положение относительно нормировки оборотных капиталов и запасных материалов, необходимых для правильной постановки эксплуатационной работы на казенных железных дорогах.

Только 12 июня 1900 г. было утверждено положение, по которому Министерству путей сообщения разрешалось из Государственного казначейства отпускать кредиты для образования оборотных и запасных капиталов на казенной сети железных дорог при обязательном пятилетнем их пересмотре ⁷³.

Благодаря полному произволу в железнодорожной статистике, царившему в 90-е годы XIX в., в государственной бюджетной росписи с 1896 г. стала фигурировать статья дохода от железнодорожного казенного хозяйства страны. За четыре года этот доход составил около 33 млн. руб. ⁷⁴

В период кризиса 1900—1903 гг., когда вопрос об угрожающей дефицитности государственного железнодорожного хозяйства

⁷² «Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1896 г.» СПб., 1897, стр. 138—139.

⁷³ ПСЗ III, т. XX. СПб., 1900, № 18 888.

⁷⁴ «Сведения о железных дорогах, составленные Департаментом железнодорожной отчетности Государственного контроля по данным эксплуатационных отчетов железных дорог за 1901 г.», т. I. СПб., 1903, стр. 2—3.

вновь всплыл в печати: профессором-экономистом П. П. Мигулиным был поднят вопрос о «порочности методики подсчета финансового состояния железных дорог России, принятом в ведомстве Государственного контроля, данные которого ложились в основу бюджетной росписи»⁷⁵.

При исчислении финансового положения железных дорог преднамеренно сбрасывались со счетов проценты на погашение 1,2 млрд. руб. долга, списанного при выкупе частных железных дорог со счетов Государственного казначейства, и миллиардного долга по государственной ренте, которая считалась срочно непогашенной.

Дело доходило до того, что вплоть до 1902 г. государственный контролер не включал в общую сумму железнодорожных затрат расходы на строительство Сибирской магистрали, которые фиксировались по чрезвычайным статьям бюджета. В конечном итоге все это привело к искусственному завышению чистой прибыли казенной железнодорожной сети за вторую половину 90-х годов, что было неодолимым резервом для министра финансов в его программе прогрессивного накопления «свободной наличности».

П. П. Мигулин в своем исследовании пришел к выводу, что казенная железнодорожная сеть за все время своего существования ни за один год (кроме 1896 г.) не давала прибыли, убытки же колебались от 40 до 70 млн. руб. ежегодно⁷⁶.

Позднее в отчетах государственного контролера за 1907 г. были пересмотрены финансовые результаты эксплуатации казенных железных дорог за 1895—1899 гг. и появились совершенно иные цифры, указывающие на их убыточность в этот период. Вместо 33 млн. руб. дохода теперь уже значились затраты Государственного казначейства на казенную сеть, доходившие до 275 млн. руб.⁷⁷ Изыскивая средства для увеличения рентабельности железных дорог, царское правительство в первую очередь усиливало эксплуатацию железнодорожного пролетариата, а также резко снижало капитальные затраты на техническую вооруженность железнодорожного транспорта страны. Норма прибавочной стоимости на железных дорогах России была в 1,5 раза выше, чем в фабрично-заводской промышленности. По расчетам акад. С. Г. Струмилина, в то время как уровень заработной платы железнодорожников оставался фактически неизменным, производительность их труда увеличилась за десятилетие на 35%⁷⁸. Весь эффект от интенсификации и повышения производительности тру-

⁷⁵ «Народное хозяйство», кн. III. СПб., 1902, стр. 157—158.

⁷⁶ П. П. Мигулин. Русский государственный кредит, т. III, стр. 784.

⁷⁷ «Сведения о железных дорогах, составленные Департаментом железнодорожной отчетности Государственного контроля по данным эксплуатационных отчетов железных дорог за 1907 г.», т. I. СПб., 1909, стр. II—III.

⁷⁸ С. Г. Струмилин. Статистико-экономические очерки. М., 1958, стр. 638—642.

да железнодорожников России целиком достался российскому и международному капиталу.

В поисках мер для сокращения железнодорожных капитальных и строительных затрат административно-бюрократический аппарат транспортного ведомства царизма изыскивал всевозможные средства для экономии, нанося прямой ущерб техническому прогрессу железнодорожного транспорта страны.

Так, к началу XX в. на железнодорожных путях российской сети в основном (до 75%) были уложены легкие стальные 18-фунтовые рельсы, что препятствовало усилению пропускной способности железных дорог. В целях «экономии» оставлялись даже старые железные рельсы, которые будучи снятыми с частных железных дорог Европейской России, были уложены на Сибирской магистрали (до 40%) и на Забайкальской (до 50%) железной дороге.

В большую часть железнодорожных путей (67% всех железных дорог) были уложены сосновые непитанные шпалы, срок службы которых был минимален — до полутора лет. Питанные хлористым цинком деревянные шпалы увеличивали срок службы до пяти лет. Они были уложены на дорогах, составлявших 23% от всей сети русских железных дорог.

Подвижной состав российских железных дорог был укомплектован преимущественно устаревшим оборудованием. 55% паровозного парка состояло из паровозов, выстроенных в 50—70-х годах, в основном из импортных. Современные паровозы «Компанд», строившиеся на Коломенском машиностроительном заводе, составляли в конце 90-х годов около 29%. Средний вес паровоза на русских железных дорогах составлял всего лишь 37,4 тонны, в то время как в США строились паровозы весом в 125 и более тонн.

Наибольшее количество машин устаревшего паровозного парка было на российской казенной сети железных дорог. Так, на Петербургско-Варшавской железной дороге в начале XX в. более 67% всех паровозов было в возрасте от 30 до 40 лет, т. е. выстроенных в 60—70-х годах XIX в. На Балтийской железной дороге таких паровозов было 76%, на Юго-Западных — 52%, на Либаво-Роменской, Николаевской, Полесских, Привислинских и Сызрано-Вяземской железных дорогах — от 42 до 47%. Значительное количество паровозов на казенной сети железных дорог должно было отапливаться дровами — до $\frac{1}{3}$ от всего количества⁷⁹.

Незначительно увеличилась за 90-е годы грузоподъемность поездов. Во второй половине 90-х годов товарный вагон поднимал груза всего лишь на $\frac{1}{8}$ более, чем в начале 80-х годов. Обычный стандарт грузоподъемности крытого товарного вагона русских железных дорог в конце 90-х годов достигал 700 пудов, или

⁷⁹ «Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России». СПб., 1900, стр. 9.

11,5 тонны, что в 3 с лишним раза было меньше грузоподъемности западноевропейских стальных товарных вагонов.

Слабое техническое оснащение российских железных дорог отражалось на их низкой пропускной способности. Так, в конце 90-х годов средняя коммерческая скорость пассажирских поездов на центральных магистралях Европейской России достигла 40—45 верст в час, скорость скорых поездов была всего лишь на 5 верст больше, составляя 50—55 верст в час, что было вдвое меньше скорости американских поездов.

Одним из хронически больных вопросов на русских железных дорогах оставалась проблема обеспечения безопасности движения. К началу 90-х годов мировая практика техники безопасности железнодорожного транспорта уже широко внедряла автоматический тормоз Вестингауза. Министерство путей сообщения царской России только в 1895 г. составило и утвердило план постепенного оборудования подвижного состава автоматическими тормозами, общий расход на которое намечался в количестве 70 млн. руб. Однако за 10 лет, с 1895 по 1905 г., было израсходовано только 17% этой суммы — около 12 млн. руб. и тормозами было обеспечено всего лишь 33% всех пассажирских паровозов и 4,3% товарных вагонов, преимущественно подвижной состав Закавказской железной дороги, связанной с нефтеэкспортом России⁸⁰.

Низкая техника безопасности на железных дорогах России, связанная с хищническим ведением хозяйства царизмом и российскими монополистами, приводила к угрожающему росту жертв в результате железнодорожных катастроф. Только за 90-е годы количество убитых и раненых в результате «несчастных случаев» на железных дорогах составляло около 55 тыс. человек, из них более 70% падало на долю железнодорожного пролетариата.

За десятилетие общее количество убитых и изувеченных железнодорожников достигло 39 тыс. человек, составляя ежегодный урон до 10% всего количества железнодорожных рабочих и служащих России. При этом процент железнодорожных жертв ежегодно возрастал в угрожающей прогрессии, увеличившись за десятилетие более чем втрое (с 4% на 10 тыс. железнодорожников в 1889 г. до 13% в 1899 г.)⁸¹. Таким образом, ценой массовой гибели железнодорожников достигался режим экономии на железнодорожном транспорте царской России.

Роль железнодорожного транспорта в развитии капитализма в России в 90-х годах XIX в.

Экономический подъем 90-х годов XIX в. был одним из важнейших этапов в развитии российского капитализма. С этим периодом связан завершающий этап промышленной революции в

⁸⁰ «Железные дороги в военном отношении». СПб., 1908, стр. 80.

⁸¹ С. Г. Струмилин. Статистико-экономические очерки, стр. 644—645.

России, — развитие ее вширь, — вызвавший гигантский скачок в развитии производительных сил страны.

Материальной основой экономического подъема и главной сферой массового расширения основного капитала стало железнодорожное строительство, огромный размах которого определил в основном и масштабы роста промышленного производства, в первую очередь тяжелой индустрии. За восемь лет, с 1893 по 1900 г., в России было выстроено более 150 новых железных дорог и их ответвлений общим протяжением около 22 тыс. верст, или 40% всей железнодорожной сети страны. Новые линии составляли более половины всех железных дорог, выстроенных за предыдущие 50 лет. Ежегодный прирост железнодорожной сети составлял в среднем более 2,7 тыс. верст, а в 1899 г. прирост достиг рекордной цифры — почти 5 тыс. верст железных дорог.

В 90-х годах были выстроены важнейшие магистрали как в центральных районах страны, так и на ее окраинах. В их число входили железнодорожные линии в Европейской России: Москва — Брянск, Москва — Виндава, Курск — Воронеж, Бологое — Псков, Петербург — Витебск; разветвленная железнодорожная сеть в Верхнем, Среднем и Нижнем Поволжье, включающая линии: Ярославль — Рыбинск, Рязань — Казань, Пенза — Сызрань — Симбирск, Тамбов — Балашов — Камышин, Саратов — Астрахань, Тихорецкая — Царицын; железнодорожные линии на Севере России: Вологда — Архангельск и Пермь — Котлас. Увеличилась сеть на Юге России, где были выстроены железные дороги Луганск — Миллерово, Чаплино — Бердянск и многочисленные подъездные ветви к металлургическим заводам и железорудным и каменноугольным рудникам Донецко-Криворожского районов.

Важное значение имела постройка железнодорожной магистрали по западному побережью Каспийского моря Петровск — Баладжары близ г. Баку, которая впервые соединила Европейскую Россию с Закавказьем.

В огромных масштабах развернулось железнодорожное строительство на окраинах России. Так, в Средней Азии была завершена постройка Транс-Каспийской магистрали от Самарканда до Ташкента. Одновременно шло интенсивное строительство многотысячеверстной Великой Сибирской магистрали, связавшей Европейскую Россию с Тихим океаном. Таким образом, окраины России втягивались в общий процесс капиталистического развития. К 1898 г. российская железнодорожная сеть охватывала 64 губернии Европейской России, 8 губерний Финляндии и 7 областей Азиатской части страны. Бурное железнодорожное строительство, связывая отдаленные окраины страны с Центром, вовлекало в капиталистический рыночный оборот новые районы, став мощным фактором интенсивного развития территориального межрайонного разделения труда. Под воздействием железнодорожного транспорта окончательно менялась промышленная география страны, усиливалась производственная специализация отдельных районов и

расширялись границы внутреннего капиталистического рынка России.

Железнодорожная сеть страны была размещена неравномерно. К началу XX в. в Европейской России было сосредоточено 85% железнодорожной сети, а в Азиатской части, втрое превосходящей по территории Европейскую часть, было сосредоточено всего лишь 15% протяженности железных дорог страны⁸². Размещение железных дорог отражало степень экономического и прежде всего промышленного развития соответствующих территорий Российской империи.

В 90-х годах XIX в. в Европейской России окончательно складываются восемь основных железнодорожных узлов, обслуживавших важнейшие экономические районы страны. Ведущее место в российской железнодорожно-транспортной системе принадлежало Московскому узлу, охватывавшему шесть центральных губерний страны: Московскую, Владимирскую, Тульскую, Калужскую, Тверскую и Рязанскую. Общая сумма промышленного производства этого района достигала 755 млн. руб. Здесь было сосредоточено около 33 тыс. верст железных дорог, более 33% общей стоимости производства и 40,4% всей численности рабочих обрабатывающей промышленности дореволюционной России⁸³. Это был основной центр текстильной и металлообрабатывающей промышленности страны. Москва была главным железнодорожным узлом и центром внутреннего капиталистического рынка России. С Москвой были связаны 10 железнодорожных линий: Москва — Петербург, Москва — Ярославль — Архангельск, Москва — Нижний Новгород, Москва — Казань, Москва — Саратов — Астрахань, Москва — Курск, Москва — Брянск — Киев, Москва — Смоленск — Брест, Москва — Ржев — Виндава, Москва — Савелово. Таким образом, разветвленная железнодорожная сеть связывала Москву с основными внутренними районами страны и морскими портами на Балтийском, Белом, Каспийском и Черном морях.

Другим крупнейшим железнодорожным узлом России был Петербург, являясь одновременно первым морским портом страны. Петербург был соединен железнодорожными линиями по побережью Финского залива с Финляндией, Привислинским краем, Польским районом, с Приднепровьем, с Москвой и Уралом. В начале XX в. от Петербурга отходило семь основных линий: Петербург — Ревель; Петербург — Псков — Рига; Петербург — Вильно — Варшава; Петербург — Витебск; Петербург — Москва; Петербург — Вятка; Петербург — Выборг. Общая производительность Петербургского промышленного района составляла около 317 млн. руб. В 90-х годах Петербургский район окончательно складывается как главный центр машиностроительной промыш-

⁸² М. И. Галицкий, С. К. Данилов, А. И. Корнеев. Экономическая география транспорта СССР. М., 1965, стр. 28.

⁸³ Р. С. Лившиц. Размещение промышленности в дореволюционной России. М., 1955, стр. 150.

ленности России. В 1897 г. Петербургская губерния дала 26% общеимперской продукции машиностроения⁸⁴.

Третьим важнейшим железнодорожным узлом России стал Харьков — центр Южнорусского промышленного района, охватывавшего пять губерний и областей Юга страны (Харьковскую, Екатеринославскую, Херсонскую, Таврическую губернии и Область Войска Донского). Становление новой топливно-металлургической базы на Юге России вызвало создание в этом районе разветвленной железнодорожной сети протяженностью свыше 4,8 тыс. верст, которая концентрировалась в основном в Криворожском и Донецком бассейнах.

Общее промышленное производство данного района (без Таврической губернии) в 90-х годах составляло до 246 млн. руб. Численность рабочих в горнозаводской промышленности составляла около 25% всего количества рабочих в этой отрасли хозяйства. От Харькова как основного железнодорожного узла данного промышленного района отходило пять железнодорожных линий: Харьков — Белгород — Курск, Харьков — Полтава — Кременчуг, Харьков — Лозовая — Синельниково, Харьков — Купянск, Харьков — Лиман.

Определяющую роль в развитии южной топливно-металлургической базы играла Екатерининская железная дорога. Рост и развитие последней шло пропорционально с ростом и развитием тяжелой индустрии Юга России. В то время как южный район за годы экономического подъема превратился в главный центр горно-металлургической промышленности России, так и Екатерининская железная дорога заняла первое место среди всей русской железнодорожной сети по размерам грузовых товарных перевозок. К 1901 г. эксплуатационная длина Екатерининской дороги достигла 2135 верст, из них двойных путей было 867 верст, или 40% всех путей. Кроме главных линий, на дороге было более 1 тыс. верст станционных и разъездных путей, 102 частных подъездных ветвей длиной в 310 верст к различным железорудным и каменноугольным рудникам и фабрично-заводским предприятиям. На дороге было сосредоточено 164 коммерческие станции и 94 разъезда. Дорога была оборудована сильным подвижным составом, включая 901 паровоз, 24 тыс. товарных вагонов и 635 пассажирских вагонов. На дороге работало 34,5 тыс. рабочих и служащих⁸⁵. В 1900 г. в районе Екатерининской железной дороги действовало более 770 промышленных предприятий, доминирующее положение занимали предприятия тяжелой индустрии, в число которых входили 85 металлургических заводов (из них 17 заводов-гигантов), 184 каменноугольные копи, 56 железорудных рудников, а также многочисленные строительные предприятия —

⁸⁴ Там же, стр. 160.

⁸⁵ «По Екатерининской железной дороге», вып. 1. Екатеринослав, 1903, стр. 25—27.

255 каменоломен, 47 кирпичных заводов, 11 химических предприятий, 29 деревообрабатывающих фабрик и пр.⁸⁶

Четвертым важнейшим железнодорожным районом был Польский район с общим производством в трех основных промышленных губерниях (Варшавской, Петроковской и Люблинской) до 335 млн. руб. В Польском промышленном районе было расположено более 2,2 тыс. верст железных дорог. Главным железнодорожным узлом этого района была Варшава, от которой отходило семь основных железнодорожных линий.

Пятым важным железнодорожным районом страны являлся Прибалтийский район с центром в Риге. Этот район охватывал четыре прибалтийские губернии — Эстляндскую, Курляндскую, Лифляндскую и Ковенскую, где было около 1,7 тыс. верст железных дорог. В данном районе было сосредоточено более 10% общей стоимости производства обрабатывающей промышленности России, в первую очередь машиностроительные предприятия, составляющие около 17% общеперской продукции машиностроения.

Значительное развитие получила железнодорожная сеть в Юго-Западном районе страны, включающем Киевскую, Полтавскую, Черниговскую, Подольскую, Волынскую и Бессарабскую губернии. В этом районе была сосредоточена пищевкусовая промышленность, в первую очередь свеклосахарная и винокурение. Сахарная промышленность была сконцентрирована преимущественно на Правобережной Украине (до 60% общероссийского производства сахара). Только в двух основных губерниях этого района — Киевской и Подольской — производство достигало 135 млн. руб. Железнодорожная сеть в данном районе составляла свыше 4,5 тыс. верст.

Среди остальных железнодорожных районов следует выделить Уральский горно-металлургический район с общим производством в 85 млн. руб. Здесь было 1,1 тыс. верст железных дорог. Главным железнодорожным узлом данного района был г. Екатеринбург, от которого шли четыре железнодорожные линии: Екатеринбург — Пермь, Екатеринбург — Челябинск, Екатеринбург — Тюмень и Екатеринбург — Нижний Тагил.

Наконец, в период экономического подъема 90-х годов одним из новых железнодорожных районов становится Бакинский нефтяной район в Закавказье с общей суммой промышленного производства в 82 млн. руб.⁸⁷ Но общее количество железнодорожных линий в самом районе было незначительным, составляя всего лишь 257 верст. Основным железнодорожным узлом этого района был г. Баку, от которого шли две магистрали — Баку — Батум и Баку — Петровск Владикавказской железной дороги.

⁸⁶ «Экономическое описание Екатеринбургской железной дороги». Харьков, 1903, стр. 11.

⁸⁷ П. И. Лященко. История народного хозяйства СССР, т. II. М., 1952, стр. 159.

В 1900 г. в общем железнодорожном грузообороте страны (по сумме отправленных и полученных товарных грузов) наибольшую величину составлял удельный вес горнопромышленного Юга России — 31,1%, затем шли центральные районы страны (Московский промышленный и Центрально-Черноземный) — 17,7%, западные и северо-западные районы — 12,2%, Уральский горнопромышленный район — 5%, районы Сибири и Дальнего Востока — 2,8%, Казахстана и Средней Азии — 2%⁸⁸.

В 90-е годы XIX в. развернулся интенсивный процесс складывания единой системы народного хозяйства страны, основанного на устойчивой специализации отдельных районов и разделении труда между ними. Так, каменноугольная и металлургическая индустрия Донецко-Криворожского района была тесно экономически связана с фабрично-заводской обрабатывающей и машиностроительной промышленностью Московского и Петербургского промышленного районов. Текстильная промышленность Центра страны расширила свою связь с основными сырьевыми базами — среднеазиатским хлопководческим районом и льноводством западных губерний России. Важнейшим объединяющим фактором в этом процессе стал железнодорожный транспорт, обеспечивающий связь и единство путей сообщения отдельных отдаленных районов России. Разветвленная железнодорожная сеть стянула в капиталистический рыночный оборот окраинные земледельческие районы Юго-Востока, Заволжья, Урала и Сибири, ранее не имевших сбыта своей продукции в центральных губерниях из-за крайней дороговизны перевозок. В результате бурное развитие получил внутренний капиталистический рынок, его объем, территория и обороты. Резко увеличился рост городов России. В крупные торгово-промышленные центры городского типа превращались фабрично-заводские села и поселки, в первую очередь связанные с железными дорогами. Наиболее интенсивно этот процесс наблюдался в Центральном промышленном районе России, где в 1897 г. насчитывалось более 60 крупнейших промышленных селений с числом жителей более 2 тыс. человек⁸⁹.

В начале XX в. железнодорожная сеть страны охватывала 418 городов из 949, или 44% общего количества городов России⁹⁰. В крупные торгово-промышленные центры в 90-е годы превратился ряд железнодорожных узловых станций — таких, как станции Лозовая на Украине, Тихорецкая в Предкавказье и Ртищево в Заволжье.

В годы экономического подъема 90-х годов бурное железнодорожное строительство стало важнейшим фактором в становле-

⁸⁸ С. В. Бернштейн-Коган. Сдвиги в географии железнодорожного и водного транспорта СССР за 30 лет.— «Вопросы географии», № 6. М., 1947, стр. 80.

⁸⁹ Я. Е. Водарский. Промышленные селения Центральной России. М., 1972, стр. 240.

⁹⁰ «Города России в 1904 г.». СПб., 1906, стр. 4.

нии и укреплении внутреннего капиталистического рынка на средства производства. Экономическое развитие предшествующего десятилетия, вызвавшее формирование новой топливно-металлургической базы в Донецко-Криворожском и Бакинском районах, возрастающий процесс концентрации и централизации производства и капитала, рост квалифицированных рабочих и инженерно-технических кадров, а также правительственная политика таможенного, тарифного протекционизма — все это в целом способ-

Т а б л и ц а 21

Потребление железа и стали железнодорожным транспортом России в годы экономического подъема 90-х годов XIX в. *

Годы	Строительство новых железных дорог	Постройка подвижного состава	Постройка двойной колеи и разъездов действующих линий	Ремонт пути и подвижного состава	Всего	Общее производство стали и железа в России	% железнодорожного потребления
						в тыс. пудов	
1895	16 542	6955	7700	16 000	47 197	80,6	58,5
1896	21 400	9028	8400	17 100	55 928	92,4	60,0
1897	26 108	8546	9681	17 600	61 935	106,1	58,3
1898	35 071	9400	5500	19 000	68 971	128,3	53,8
1899	53 840	10 000	10 000	22 000	95 840	147,7	65,0

* А. А. Радциг. Железодобывающая промышленность всего света. Производство, потребление, цены. СПб., 1900, стр. 66—67; «Сборник статистических сведений о горнозаводской промышленности России за 1895—1900 гг.» СПб., 1896—1902.

ствовало становлению и укреплению позиций российской тяжелой индустрии.

Массовое железнодорожное строительство не только значительно расширило границы общероссийского внутреннего рынка для сбыта продукции тяжелой промышленности, но и одновременно само являлось гигантским потребителем.

По официальным подсчетам, железные дороги в 90-х годах потребляли ежегодно до 800—1000 паровозов, 20—25 тыс. товарных вагонов, 1000—1300 пассажирских вагонов, 20—22 млн. пудов рельсов и скреплений. По техническим нормам того времени на 1 версту новых строящихся железных дорог требовалось рельсов и скреплений от 4,5 до 5 тыс. пудов, железнодорожных принадлежностей (труб, балок, стрелок и прочих изделий) — до 200 пудов. В целом на каждую новую версту железных дорог требовалось железа и стали до 8 тыс. пудов, или в переводе на чугуна — до 11 тыс. пудов. В среднем это составляло ежегодно от

15 до 20 млн. пудов чугуна⁹¹. Общая годовая потребность железнодорожного транспорта в 90-х годах с учетом металла, шедшего на сооружение подвижного состава и различные эксплуатационные расходы, доходила до 50—95 млн. пудов металла (см. табл. 21).

Данные табл. 21 свидетельствуют, что в годы экономического подъема 90-х годов XIX в. железнодорожный спрос потреблял от 54 до 65% всего производства железа и стали российской металлургии.

Одновременно резко возрастал железнодорожный спрос на минеральное топливо (каменный уголь и нефть) и на строительные материалы (лес, кирпич, цемент, стекло и пр.).

Потребности железнодорожного транспорта в годы экономического подъема 90-х годов стали важнейшим рычагом прогресса топливно-металлургической и машиностроительной промышленности России. Если в период железнодорожной горячки 70-х годов возрастающий внутренний спрос на продукцию тяжелой индустрии в подавляющей степени удовлетворялся за счет ввоза иностранного металла и топлива, то в 90-х годах возросшее потребление черного металла покрывалось в преобладающей степени внутренним производством. Так, в 70-х годах при среднегодовом потреблении черных металлов в 59,2 млн. пудов, их внутреннее производство составляло около 24 млн. пудов в год — всего лишь 40% спроса, то в 90-х годах, при 127,5-миллионном среднегодовом потреблении внутреннее производство составляло 93,3 млн. пудов, или 73%, с резко возрастающей тенденцией к расширению производства⁹².

В период экономического подъема 90-х годов в капиталистической экономике России произошел гигантский скачок, вызвав глубокие качественные сдвиги в самой структуре промышленного производства. С 1891 по 1900 г. общий объем промышленного производства вырос почти в 2 раза, а численность рабочих — более чем в 1,5 раза. Характерной чертой этого экономического подъема был преимущественный рост тяжелой индустрии, связанный с производством средств производства. Темпы развития тяжелой индустрии в 90-е годы были почти вдвое выше, чем в легкой промышленности. За десятилетие продукция тяжелой промышленности увеличилась в 2,8 раза, а продукция легкой промышленности — в 1,6 раза. К началу XX в. удельный вес отраслей, производящих средства производства, в общей сумме общероссийской промышленной продукции достиг 46,5%⁹³.

В 90-х годах в российской промышленности произошел коренной технический переворот в области энерговооруженности

⁹¹ Расчеты см. в кн.: *П. И. Лященко*. Указ. соч., т. II, стр. 124—125.

⁹² *П. И. Лященко*. Указ. соч., т. II, стр. 127.

⁹³ *С. Г. Струмилин*. Очерки экономической истории России. М., 1960, стр. 504, 510.

производства. Мощность паровых машин всей фабрично-заводской промышленности России выросла за десятилетие, с 1890 по 1900 г., с 325,1 тыс. л. с. до 1,3 млн. л. с., или на 300%. При этом мощность паровой энергетики отраслей тяжелой индустрии (группа «А») увеличилась на 34%, а отраслей легкой и пищевкусовой промышленности (группа «Б») на 190% (см. приложение 5). Резко возросла энерговооруженность труда в тяжелой промышленности, увеличившись за десятилетие с 0,27 до 0,73, или в 2,7 раза. При этом в области производительности труда в тяжелой индустрии наметились коренные сдвиги, повысив среднюю выработку на одного рабочего на 83% против 30% в легкой промышленности⁹⁴.

Наиболее резко возросла в 90-х годах мощность российской металлургии, достигнув наибольших темпов развития в мировом масштабе. Выплавка чугуна с 1890 по 1900 г. выросла с 56 млн. до 179 млн. пудов, или в 3,4 раза; производство стали — с 26 млн. до 135 млн. пудов, или более чем в 5 раз, при утроенных общемировых темпах этого периода. Более 60% прироста промышленной продукции черной металлургии России в 90-х годах приходилось на долю нового Южного промышленного района, ставшего основной топливно-металлургической базой страны. К началу 900-х годов на Юге России действовало 17 крупнейших металлургических заводов с законченным циклом производства.

Расширение сталелитейного производства южной металлургии, на долю которой приходилось более 50% общероссийского производства стали, было тесным образом связано с железнодорожными заказами. Металлургические предприятия Юга России в 90-х годах в подавляющей степени (до 70%) концентрировали свое производство на выработке железнодорожной продукции (см. табл. 22). Из пяти российских металлургических районов, принимавших участие в производстве стальных рельсов, на долю Южного района в этот период приходилось в среднем до 60—70% общероссийского рельсового производства. Доля уральской металлургии составила не более 15% рельсов, польские заводы выделяли не более 6%. Рельсовое производство на передельных металлургических заводах Севера-Запада и Центра, доля которых в общероссийском производстве в 1891 г. составляла 28,5%, к 1900 г. было сведено фактически на нет. Заводы этих районов, свертывая металлургическое производство, переходили на металлообработку и машиностроение.

На предприятиях южной металлургии сталерельсовое производство было всецело сконцентрировано на пяти крупнейших заводах-гигантах — Юзовском Новороссийского общества, Каменском Южнорусского Днепропетровского общества, Александровском

⁹⁴ С. Г. Струмилин. Очерки экономической истории России. М., 1960, стр. 504, 510.

Брянского общества, Петровском Русско-Бельгийского общества и Дружковском Донецкого общества. При этом сталерельсовое производство только одного Юзовского завода в 90-е годы составило около 30% общегодовой производительности всего Южного района и более 20% всего общероссийского производства⁹⁵.

Доля железнодорожной продукции в общем производстве незначительной горстки крупнейших металлургических гигантов Юга России занимала значительные размеры. Если на трех старых металлургических заводах, возникших в 70—80-е годы,— Юзовском, Днепровском и Александровском,— процент железнодорожной продукции составлял от 42 до 48%, то на двух новых предприятиях, возникших в середине 90-х годов,— Петровском заводе Русско-Бельгийского общества и Дружковском заводе Донецкого общества,— этот процент составлял до 76—85% всей производительности предприятия. Таким образом, в 90-х годах железнодорожная продукция продолжала играть решающую роль в развитии южной металлургии России.

В 1900 г. в России действовало 16 металлургических предприятий в пяти промышленных районах страны, выделявавших стальные рельсы. К ним относились 5 заводов на Урале, 5 заводов на Юге России, 4 завода в Петербургском и Центральных районах и 2 завода в Польском промышленном районе. Все заводы, кроме Путиловского, выделявали рельсы из отечественной стали. Общая годовая производительность российских заводов достигла 29 млн. пудов рельсов. Несмотря на постоянно растущий спрос на стальные рельсы в условиях резкого подъема железнодорожного строительства, внутреннее сталерельсовое производство в 1896—1900 гг. превышало их потребление (см. табл. 22).

В годы экономического подъема 90-х годов значительное развитие получило транспортное машиностроение. Начиная с 1891 г. была нарушена монополия на паровозостроение, которое было сосредоточено в 80-х годах на одном лишь Коломенском заводе. В середине 90-х годов паровозостроение разворачивается на восьми крупнейших машиностроительных предприятиях России, из которых два завода (Харьковский и Луганский) возникли как специализированные. В период подъема более 66% всего производства паровозов было сосредоточено на трех машиностроительных заводах — Коломенском (25,2%), Брянском (21,8%) и Путиловском (18,9%) (см. табл. 23).

Внутреннее паровозостроение России в этот период почти полностью удовлетворяло гигантски возросшие потребности российского железнодорожного транспорта. Импорт паровозов в 90-х годах составлял всего около 16%, или 826 штук из общего количества 5224 паровозов, поступивших в эксплуатацию. Ремонт паровозов занимались железнодорожные мастерские. К началу

⁹⁵ «Железная промышленность Южной России в 1900 г.». Харьков, 1901, стр. 24.

Т а б л и ц а 22

Выплавка стали и производство железнодорожных рельсов на металлургических заводах Российской империи по районам с 1891 по 1900 г. (млн. пудов)*

Год	Юг				Урал				Северо-Запад			
	выплавка стали	производство рельсов	% рельсов к выплавке стали в районе	% рельсов к общему производству рельсов в Российской империи	выплавка стали	производство рельсов	% рельсов к выплавке стали в районе	% рельсов к общему производству рельсов в Российской империи	выплавка стали	производство рельсов	% рельсов к выплавке стали в районе	% рельсов к общему производству рельсов в Российской империи
1891	9,0	5,3	58,9	50,4	3,0	1,8	60,0	17,1	4,8	0,9	18,7	8,5
1892	12,0	7,1	59,1	60,1	3,3	1,9	57,6	16,1	7,1	1,5	21,1	12,7
1893	13,9	8,3	60,0	58,8	3,9	2,2	56,4	15,6	8,6	2,6	30,2	18,2
1894	15,7	9,5	60,5	62,0	4,6	2,4	52,2	15,7	9,7	2,8	28,8	18,3
1895	19,5	12,1	62,0	65,7	8,3	2,7	32,5	14,7	9,2	2,8	30,4	15,2
1896	25,1	15,3	60,9	63,0	8,6	2,3	26,7	9,7	10,6	3,0	28,3	12,3
1897	30,3	15,8	52,1	58,3	9,2	3,9	42,4	14,4	11,4	2,7	23,7	10,0
1898	45,3	21,1	46,6	65,7	13,9	4,3	31,0	13,4	10,6	1,1	10,3	3,4
1899	58,4	22,4	38,1	70,4	15,6	3,9	25,0	12,2	10,7	—	—	—
1900	70,7	23,0	32,5	69,2	16,2	5,0	30,9	15,0	8,1	0,07	0,8	0,2

* Сборник статистических сведений о горнозаводской промышленности в 1900 г.» Издание Горного ученого комитета. СПб., 1903, стр. XXIV—XXV.

900-х годов в России насчитывалось 11 паровозных и 47 паровозовозонных мастерских. Крупнейшими из них были главные паровозные мастерские Екатеринбургской железной дороги в Екатеринославле, где работало 2,2 тыс. рабочих. В мастерских было сосредоточено восемь главных отделений: механическое, кузнечное, котельное, колесное, трубо-медно-котельное, медно-чугунолитейное, тендерное и паровозосборочное. Общая ежегодная производительность Екатеринбургских паровозных мастерских была рассчитана на постройку и ремонт 200 паровозов и 200 тендеров. Мастерские были оборудованы современным машинным оборудованием, включавшим 230 механических станков, 700 горнов, 5 мартеновских печей, 7 паровых молотов, 2 вагранки, 6 подъемных кранов. В мастерских была устроена электрическая станция (с тремя парами динамо-машин). Общая длина рельсовых путей в пределах мастерских достигала 45 верст⁹⁶.

⁹⁶ «По Екатеринбургской железной дороге», вып. 1, стр. 145; В. М. Пушкин. Главные мастерские железных дорог. М.—Л., 1927.

Центр				Царство Польское				Всего в Российской империи (без Великого княжества Финляндского)				
выплавка стали	производство рельсов	% рельсов к выплавке стали в районе	% рельсов к общему производству рельсов в Российской империи	выплавка стали	производство рельсов	% рельсов к выплавке стали в районе	% рельсов к общему производству рельсов в Российской империи	общая выплавка стали	общее производство рельсов	% производства рельсов к общей выплавке стали	общее погребление рельсов	импорт иностранных рельсов
5,0	2,1	42,0	20,0	4,1	0,4	9,7	3,1	26,5	10,5	40,0	0,7	0,2
2,8	0,7	25,0	6,0	5,6	0,6	10,7	5,0	31,4	11,8	37,6	11,2	0,1
4,1	0,5	12,2	3,5	7,2	0,6	8,3	4,2	38,5	14,1	36,6	15,0	0,8
5,5	0,1	1,8	0,6	7,9	0,4	5,0	2,5	44,3	15,3	34,5	16,0	0,6
5,9	0,1	1,7	0,5	9,4	0,7	7,4	3,8	53,7	18,4	34,2	19,9	1,4
6,2	0,1	1,6	0,4	10,4	1,5	14,4	6,2	62,4	24,3	38,9	23,1	0,8
8,5	0,1	1,2	0,4	12,3	1,8	14,6	6,6	74,8	27,1	36,2	25,3	0,9
10,4	0,1	0,9	0,3	15,9	2,0	12,6	6,2	98,9	32,1	32,5	29,5	0,9
11,4	0,1	0,8	0,3	16,9	1,9	11,2	6,0	115,8	31,8	24,0	29,1	0,7
15,7	0,2	1,2	0,6	19,2	2,0	10,4	6,0	135,3	33,2	24,5	30,0	1,0

Бурный рост железнодорожного строительства в 90-х годах вызвал и развитие вагоностроительной промышленности. Вагоностроение в основном сосредоточилось на 15 заводах, из которых восемь было новых специализированных, возникших в середине 90-х годов в разных районах Европейской России. К ним относились: Мытищинский и Тверской — в Центре, заводы Общества «Феникс» и Общества «Двигатель» — в Прибалтийском крае, Николаевский и Киевский — на Юге России, Усть-Катавский — на Урале и завод «Товарищества Петербургских вагоностроительных заводов» — в Петербурге. Однако наибольшая производительность вагонов была сосредоточена на семи старых многоотраслевых заводах. Так, во второй половине 90-х годов Путиловский завод выпускал до 2,5 тыс. товарных вагонов в год, Сормовский — до 1,7 тыс., Коломенский — до 1,4 тыс., Брянский — до 1,5 тыс. вагонов. Общегодовая производительность товарных вагонов возросла в 1899 г. до максимальной цифры — 25,9 тыс. товарных вагонов и 934 пассажирских вагонов.

Одновременно широкое строительство вагонов развернули многочисленные вагонные мастерские железных дорог. К началу

XX в. в России насчитывалось 11 специализированных главных вагонных мастерских (в Перове, Риге, Ковеле, Рославле, Варшаве, Нижнеднепровске, Кременчуге, Новороссийске, Тамбове, Прушкове и Екатеринбурге), кроме того, постройка и ремонт вагонов производились еще на 47 главных паровозо-вагонных мастерских, в первую очередь на крупнейших железнодорожных предприятиях Николаевской железной дороги в Петербурге, где насчитывалось до 10 тыс. рабочих.

Т а б л и ц а 23

Производство паровозов в России с 1893 по 1900 г.*

Год	Завод								Всего паровозов
	Коломенский	Невский	Камско-Воткинский (казенный)	Брянский	Путиловский	Харьковский	Сормовский	Луганский	
1893	105	45	—	56	—	—	—	—	206
1894	116	66	—	92	18	—	—	—	292
1895	124	32	—	118	87	—	—	—	361
1896	134	82	—	126	120	—	—	—	462
1897	154	100	2	137	137	2	—	—	532
1898	157	111	14	148	172	114	28	—	744
1899	161	72	35	154	155	180	118	—	875
1900	174	123	25	142	156	185	152	48	1005
Итого	1125	631	76	973	845	481	298	48	4477
% к общему производству паровозов	25,2	14,1	1,6	21,8	18,9	10,7	6,6	1,1	100,0

* Д. П. Ильинский и В. П. Иваницкий. Очерк истории русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности. М., 1929, стр. 79, 90.

Российское вагоностроение полностью покрывало возросший внутренний спрос на вагоны. За десятилетие, с 1890 по 1899 г., импорт вагонов резко сократился — в среднем до 235 штук в год, включая специализированные пассажирские и трамвайные вагоны для конно-железных городских дорог⁹⁷.

В 90-х годах XIX в. ведущие отрасли тяжелой индустрии России в большей степени работали на «казенный» рынок. Так,

⁹⁷ Д. П. Ильинский и В. П. Иваницкий. Указ. соч., стр. 81; «Наша железнодорожная политика...», т. IV, стр. 294.

за пятилетие, с 1896 по 1900 г., казенные заказы в России поглотили до 45—50% продукции русской металлургии⁹⁸. Особенно широкое развитие в 90-х годах получил «казенный» рынок на железнодорожную продукцию. Сосредоточение всех железнодорожных заказов внутри страны было составной частью правительственной протекционистской политики, выразителем которой стал министр финансов С. Ю. Витте. Казенные заказы на рельсы, подвижной состав и железнодорожное оборудование играли первостепенную роль в быстром росте предприятий тяжелой индустрии на Юге России.

Наиболее крупные казенные заказы были связаны с постройкой Великой Сибирской магистрали. Только одни заказы на железнодорожные рельсы этой дороги загрузили на $\frac{1}{20}$ производительности всех российских рельсопрокатных заводов. При этом основную долю заказов на рельсы и скрепления захватила группа из пяти южных заводов и двух крупных уральских рельсовых предприятий — Демидова и Богословского общества. Эти семь заводов получили заказы на рельсы объемом в 18 млн. пудов, что составило 76% всех заказов на эту продукцию — на общую сумму 31 млн. руб. (78,5%)⁹⁹.

Заказы на подвижной состав Сибирской магистрали были переданы узкой группе крупнейших заводов. Так, Брянский и Путиловский заводы были поставщиками паровозов и вагонов на сумму почти на 8 млн. руб. каждый, Коломенский — на 5,4 млн. руб., Мальцевский — 3,4 млн., Русско-Балтийский — 3,2 млн., Невский — 2,9 млн., Сормовский — 1,1 млн. руб.¹⁰⁰ При этом продолжала действовать система премий за железнодорожную продукцию. В среднем на каждом паровозе для Сибирской железной дороги было выплачено по 3 тыс. руб. К 1900 г. общая сумма премий за подвижной состав магистрали, поставленный заводами транспортного машиностроения, составила более 1,8 млн. руб. Так обеспечивались высокие прибыли узкому слою крупнейших предприятий, захвативших более $\frac{3}{4}$ стоимости многомиллионных заказов на железнодорожную продукцию Сибирской магистрали.

Развитие «казенного» рынка имело двойное последствие. С одной стороны, высокие прибыли промышленных компаний стимулировали приток новых капиталов, в первую очередь иностранных, и организацию новых предприятий тяжелой промышленно-

⁹⁸ И. Ф. Гиндин. Политика царского правительства в отношении промышленных монополий.— «Об особенностях империализма в России». М., 1963, стр. 120.

⁹⁹ В. Ф. Борзунов. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX — начала XX в. Автореферат докт. дисс. М., 1972, стр. 21.

¹⁰⁰ В. Ф. Борзунов. К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги в конце XIX — начале XX в.— «Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока». Новосибирск, 1961, стр. 101.

сти. Но с другой стороны, эти промышленные компании, работая на дорогой «казенный» рынок, ставили себя в прямую зависимость от государственного покровительства, тем самым суживалась и подтачивалась база их деятельности, способствуя кризису производства.

В годы экономического подъема 90-х годов произошел резкий скачок в добыче каменного угля и нефти. Каменноугольная промышленность России за последнее десятилетие увеличила добычу почти в 3 раза, при этом подавляющее количество каменного угля добывалось в Донецком бассейне — главной топливной базе страны (см. табл. 24).

Таблица 24

Динамика добычи каменного угля в России в 90-е годы XIX в. (млн. пуд.) *

Год	Всего	В Донбассе	% к общей добыче
1890	367,2	183,3	49,9
1895	555,5	298,3	53,7
1900	995,2	691,5	69,5

* «Статистический ежегодник на 1913 г.», СПб., 1913, стр. 130.

Развитие каменноугольного производства в Донецком бассейне в период экономического подъема 90-х годов приняло гигантские размеры. В этот период было заложено около 92 крупных шахт, что в 3 раза превосходило общее количество копей, созданных за предшествующее тридцатилетие. Мощные новые каменноугольные шахты давали 80% всей продукции Донецкого бассейна в

этот период¹⁰¹. Крупнейшие каменноугольные фирмы Донбасса были оснащены собственными подъездными путями и подвижным составом. Так, в начале XX в. у них было 458 верст частных подъездных путей и 105 паровозов¹⁰².

Значительным потребителем донецкого каменноугольного топлива являлся российский железнодорожный транспорт. Во второй половине 90-х годов на нужды железных дорог было потреблено 36% каменного угля Донбасса.

Огромное развитие в годы экономического подъема 90-х годов получило и нефтяное производство, сконцентрированное в Бакинском нефтепромышленном районе страны. За десятилетие добыча нефти возросла с 243 млн. до 633 млн. пудов, т. е. в 2,7 раза.

Крупнейшим потребителем нефтяного топлива в 90-х годах стал железнодорожный транспорт России. Потребление нефтяного топлива на железных дорогах возросло за десятилетие с 18 млн. до 108 млн. пудов — в 6 раз. В общем нефтяном балансе России доля железных дорог в конце 90-х годов достигла 35—40%. В общем же топливном балансе железных дорог доля нефтяного топ-

¹⁰¹ «Каменноугольная промышленность Южной России в 1901 г.», СПб., 1902, стр. II—IV.

¹⁰² Там же, стр. XLIX.

лива в конце 90-х годов составляла 34%. Каменному углю принадлежало — 40%, дровам — 26%.

Нефтяное топливо являлось доминирующим топливом на Закавказской, Владикавказской и Средне-Азиатской железных дорогах (от 75 до 89%)¹⁰³.

В начале XX в. минеральное топливо составляло 74% топливного баланса железнодорожного транспорта.

Таблица 25

Среднегодовые железнодорожные перевозки главнейших массовых грузов малой скоростью в России с 1895 по 1902 г. (млн. пудов) *

Год	Всего	Восемь зерновых хлебов	Каменный уголь	Нефтяные продукты	Чугун, сталь, железо, рельсы	Лесные строительные материалы	Сахар	Хлопок	Дрова
1895—1897	2808,3	572,0	446,6	200,7	99,5	201,7	51,1	16,9	446
1898—1902	3649,0	620,5	639,1	236,9	122,4	263,5	63,9	21,8	522

* «Статистический обзор железнодорожных и внутренних водных путей России». СПб., 1903, стр. 47.

Промышленный рост страны в годы экономического подъема нашел свое яркое отражение в железнодорожных перевозках. В общем объеме железнодорожного товарного движения $\frac{2}{3}$ занимали промышленные грузы, а в последних более половины — горнозаводская продукция. Сельскохозяйственные грузы давали более $\frac{1}{3}$ всех перевозимых товаров (см. табл. 25).

Наибольшее увеличение в годы подъема дали топливные грузы, особенно каменный уголь. Значительных размеров в этот период достиг все более увеличивающийся территориальный охват перевозок минерального топлива.

В пятилетие, с 1893 по 1897 г., доля нефти ко всем перевозкам топлива возросла в 2 раза — с 16,5 до 35,6%. Доля древесного топлива, хотя и снизилась в относительных размерах, но в абсолютных цифрах продолжала возрастать.

Развитие железнодорожного транспорта в годы экономического подъема, втягивающего в товарное обращение многочисленные районы России, непосредственно форсировало быстрое расширение внутреннего капиталистического рынка страны, его объема, территории и оборотов. За десятилетие, с 1890 по 1900 г., основные капиталы торговых акционерных предприятий возросли с 25,3 млн. до 76,6 млн. руб., или в 3 раза.

¹⁰³ В. И. Фролов. Транспорт в нефтяной промышленности. СПб., 1913, стр. 16.

Бурному развитию внутреннего капиталистического рынка России соответствовал резко возрастающий грузооборот железных дорог. Общий грузооборот железных дорог за годы экономического подъема с 1893 по 1900 г. вырос более чем в 2 раза — с 947 млрд. до 2098 млрд. пудо-верст, перевозки пассажиров выросли в 2,4 раза — с 5,87 млрд. до 14,4 млрд. пассажиро-верст (см. приложение 4).

Т а б л и ц а 26

Динамика внутреннего грузооборота железных дорог России с 1890 по 1898 г. *

Годы	Длина железных дорог (верст)	Грузооборот (млн. пудов)	Пробег грузов (млрд. пудо-верст)	Грузооборот на 1 версту (тыс. пудов)
1890—1894	27 940	4648	989,2	166
1895—1898	34 161	6470	1504,5	189

* А. Д. Билимович. Товарное движение на русских железных дорогах. Киев, 1902.

Во внутреннем рыночном капиталистическом торговом обороте резко увеличилась доля продукции окраинных земледельческих районов. Этому процессу непосредственно содействовала разветвленная железнодорожная сеть России, которая втягивала в рыночный оборот самые отдаленные районы Юго-Востока, Заволжья, Европейской России, Урала и Сибири, ранее не имевших сбыта продукции в центральные районы вследствие дороговизны перевозок. Средняя дальность пробега грузов возросла в 90-х годах почти в 1,5 раза (табл. 26).

Темпы роста внутреннего грузооборота России в 90-х годах втрое превышали темпы роста внешнего грузооборота (см. табл. 27).

Во внешнем экспортном рынке России 90-х годов особенно важное значение имел экспорт сельскохозяйственных продуктов. В экспорте 1891—1895 гг. стоимость вывоза продуктов сельского хозяйства составляла 75—80%, при этом зерновые хлеба составили около половины всей стоимости. (Из 628,0 млн. руб. общего вывоза на зерновые хлеба приходилось 296,7 млн. руб., или 47,2%.) С середины 90-х годов были преодолены последствия мирового аграрного кризиса и начался длительный рост мировых цен на хлеб, что способствовало резкому увеличению экспорта русского зерна, стоимость вывоза которого достигла к 1900 г. 350 млн. руб. Экспорт русского хлеба за границу стимулировали низкие цены на вывозные тарифы, установленные царским правительством. Общий хлебный вывоз России за границу в 90-х го-

Таблица 27

**Динамика внутреннего и внешнего грузооборота
железнодорожного транспорта России в 90-х годах XIX в.
(массовые грузы малой скорости, в млн. пуд.) ***

Год	Шесть главных зерновых хлебов		Каменный уголь		Нефть и нефтепродукты		Лесные и строительные материалы		Дрова		Все грузы	
	внутренние	внешние	внутренние	внешние	внутренние	внешние	внутренние	внешние	внутренние	внешние	внутренние	внешние
1891	204,2	230,3	260,1	29,6	61,1	61,0	119,7	14,3	118,9	10,2	1399,7	557,5
1893	317,5	218,2	332,3	22,4	96,2	66,9	142,6	16,9	129,3	12,5	1769,5	466,4
1895	394,7	218,3	361,6	33,3	98,9	66,8	166,5	21,5	134,1	10,6	1984,5	623,3
1897	285,2	202,7	461,9	37,7	147,8	68,2	285,4	30,8	140,9	14,8	2337,7	661,6
1898	281,3	252,0	475,7	93,3	132,1	75,0	203,0	53,0	145,3	21,1	2499,7	831,6

* «Статистические сборники Министерства путей сообщения за 1891—1898 гг.»; А. Д. Булимович. Товарное движение на русских железных дорогах. Киев, 1902, табл. 53.

дах достигал до $\frac{1}{4}$ чистого сбора урожая сельского хозяйства страны¹⁰⁴.

Развитие железнодорожного транспорта в 90-х годах сопровождалось интенсивным ростом государственных расходов. За десятилетие, с 1890 по 1900 г., на железнодорожное строительство и реконструкцию железнодорожного хозяйства было израсходовано 2,5 млрд. руб., значительно больше, чем было вложено во все отрасли промышленности России за этот период — 2,1 млрд. руб.¹⁰⁵ Общая сумма капиталовложений в железнодорожную сеть страны к 1900 г. достигла 4,8 млрд. руб., из них около 3,4 млрд. руб. (или 70%) приходилось на государственные железные дороги. В 90-е годы на строительство казенных железных дорог и на реконструкцию выкупленных линий было израсходовано около 1,7 млрд. руб., т. е. половина всех государственных расходов, вложенных в казенную железнодорожную сеть за все время их строительства. Из этой суммы на строительство казенных железных дорог было затрачено за счет иностранных инвестиций только 20% (или 341 млн. руб.) — в основном на КВЖД, остальные 80% были взяты из общегосударственных средств и за счет

¹⁰⁴ Н. Х. Шванебах. Денежное преобразование и народное хозяйство. СПб., 1901, стр. 98—102.

¹⁰⁵ М. Кашкаров. Финансовые итоги последнего десятилетия. 1892—1902 гг., т. I. СПб., 1903, стр. 214.

государственных облигационных займов, размещенных внутри страны.

Колоссальные темпы роста государственного бюджета (увеличившегося в 90-х годах вдвое — до 2 млрд. руб. в год) заставили Министерство финансов провести целый ряд комбинаций с целью поднять престиж финансовой системы России и укрепить бюджетное хозяйство страны.

В 1894 г. были утверждены новые правила распределения государственного бюджета на обыкновенный и чрезвычайный¹⁰⁶. Целью чрезвычайного бюджета являлось замаскировать рост сверхсметных военных и железнодорожных расходов в этот период. Чрезвычайные доходы на 90% покрывались за счет средств внешних и внутренних займов. Главным содержанием расходной части чрезвычайного бюджета стали в первую очередь военные расходы, а также государственные вложения на сооружение железных дорог, затраты на выкуп частных железных дорог в казну, ассигнования на железнодорожные заказы металлургическим и машиностроительным заводам и прочим строительным капиталистическим предприятиям¹⁰⁷. Расходы на реконструкцию действующей сети были внесены в расходную часть обыкновенного бюджета.

К 1902 г. расходы государственного бюджета на сооружение новых железных дорог и реконструкцию действующей государственной сети достигли максимальной цифры — 358 млн. руб., увеличившись за десятилетие в 6,5 раз (см. табл. 28). Общая сумма железнодорожных расходов вместе с затратами на строительство частных железных дорог достигла почти 500 млн. руб.

Данные табл. 26 показывают, что в 90-х годах расходы на железнодорожный транспорт доминировали в общей сумме экономических расходов по государственному бюджету, достигая в начале 900-х годов максимальных размеров — до 97% всех расходов. В целом за десятилетие среднегодовые затраты на железнодорожный транспорт составляли 78% экономических расходов по государственному бюджету, достигая 180 млн. руб. Так как государственных внешних займов на железнодорожные расходы не выпускалось (за исключением на постройку КВЖД), то подавляющее количество денежных средств на многомиллионные железнодорожные расходы было извлечено за счет внутренних займов и общегосударственных государственных средств. Последние выкачивались из населения путем нажима налогового пресса, прямых и косвенных налогов, водочной монополии, таможенных доходов и пр. Громадную роль в мобилизации внутренних денежных ресурсов для железнодорожных расходов сыграли мелкие народные сбережения, вложенные в государственные сберегательные кассы.

¹⁰⁶ РСЗ III, т. XIV. СПб., 1894, № 1012.

¹⁰⁷ «Всеподданнейший доклад министра финансов о государственной росписи доходов и расходов на 1895 г.». СПб., 1895, стр. 2—3.

Таблица 28

Расходы государственного бюджета на железнодорожный транспорт России в 1893—1902 гг. (млн. руб.) *

Год	Постройка новых казенных железных дорог		Реконструкция казенных дорог	Постройка КВЖД	Доплаты акционерам по выкупу частных железных дорог	Итого железнодорожных расходов	Всего экономических расходов по государственному бюджету	% железнодорожных расходов ко всем экономическим расходам
	всего	в том числе подвижного состава						
1893	45	8,5	10	—	—	55	63,5	87
1894	50	9	10	—	10	70	78,5	90
1895	96	15	13	—	6	115	281	40
1896	132	30	21	—	—	153	279	55
1897	130	35,5	26	—	1	157	196	80
1898	114	49	41	25	—	180	265	70
1899	102	47	44	60	—	206	264	78
1900	103	44	46	86	28	263	325	80
1901	37	45	84	82	11	214	221,5	96
1902	156	40	100	102	—	358	368	97
Всего	965	323	395	355	56	1771	2341,5	В среднем 78% за десятилетие

* «Отчеты Государственного контролера по исполнению государственной росписи и финансовых смет за 1890—1900 гг.» СПб., 1891—1901.

К началу 1901 г. из общей суммы вложений российских сберегательных касс в размере 752 млн. руб. в государственных займах было размещено 189 млн. руб., ипотечных займах — 239 млн. руб., в облигациях железных дорог — 248 млн. руб., или 37% всех вкладов¹⁰⁸. При этом железнодорожные займы, размещенные в сберегательных кассах, составляли 51% всей наличности облигаций российских железных дорог.

Главная особенность финансирования железнодорожного строительства в России в 90-х годах была связана с выкачиванием внутренних денежных средств путем налогового обложения населения и государственных займов. Даже буржуазный экономист П. П. Мигулин вынужден был отметить, что мобилизация капиталов на железнодорожные расходы в годы подъема была сопря-

¹⁰⁸ А. П. Погребинский. Очерки истории финансов дореволюционной России. М., 1954, стр. 123.

жена с «...огромными жертвами населения (наущнейшие нужды которого остались без удовлетворения)»¹⁰⁹. Царское правительство бросало миллионы на ускорение развития железнодорожного транспорта и промышленности за счет роста нищеты рабочего класса и крестьянства.

Наряду с выкачиванием внутренних средств на развитие железнодорожного транспорта, царское правительство широко использовало «традиционный» денежный канал — внешние займы на иностранных рынках. Для финансирования частного железнодорожного строительства было реализовано за 11 лет, с 1892 по 1903 г., свыше 1 млрд. руб. облигационных займов. Из них 21 заем на сумму 470 млн. руб., т. е. около 50% от общей суммы, был реализован на иностранных рынках, преимущественно на германском (95% всех займов) и отчасти на голландском¹¹⁰.

Французский денежный рынок министр финансов Витте широко использовал для проведения операции по унификации государственного железнодорожного долга России. Подавляющее количество облигационных займов выкупленных железных дорог в 1896—1897 гг. были конвертированы и превращены в четырехпроцентную бессрочную государственную ренту. Эта форма государственных займов, не требующая срочных ежегодных погашений, получила широкое распространение в капиталистических странах мира с благоприятным положением государственного кредита. В 90-х годах доля рентных займов возросла почти до половины всей суммарной величины государственного долга России.

Общая сумма капиталовложений в железнодорожную сеть страны в 1900 г. достигла 4,72 млрд. руб. Из них на долю внешних займов приходилось 3,2 млрд. руб., или около 67% всех основных железнодорожных капиталов с ежегодным платежом в 187,3 млн. руб.¹¹¹ При общей внешней задолженности царской России в 1900 г. в 4 млрд. руб. доля железнодорожных займов составляла почти 82% всей суммы внешнего государственного долга страны¹¹².

Несмотря на огромный прирост российской железнодорожной сети в 90-х годах по сравнительным мировым показателям, царская Россия стояла на одном из последних мест в Европе. Так, по густоте рельсовых путей на единицу пространства в Европейской России в начале XX в. было в 37 раз меньше железных дорог, чем в Германии, и в 20 раз — чем в Австро-Венгрии¹¹³.

¹⁰⁹ П. П. Мигулин. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893—1902), стр. 323.

¹¹⁰ П. П. Мигулин. Русский государственный кредит, т. III, стр. 40—42.

¹¹¹ П. П. Мигулин. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893—1902), стр. 351.

¹¹² Ю. Н. Шебалдин. Государственный бюджет царской России в начале XX в.— «Исторические записки», т. 65. М., 1959, стр. 178—179.

¹¹³ «Статистический сборник Министерства путей сообщения за 1900 г.», вып. 69, стр. LXIX.

Российский железнодорожный транспорт, в отличие от железных дорог передовых капиталистических стран, был слабее вооружен подвижным составом, значительно хуже оборудован двойной колеей, что ухудшало провозоспособность железных дорог страны (см. приложение 3).

В годы экономического подъема 90-х годов произошли важнейшие социально-классовые сдвиги, связанные с огромным ростом крупнопромышленного пролетариата России. В этот период общая численность рабочего класса на предприятиях фабрично-заводской промышленности и на транспорте выросла на 64%, или более чем на 1 млн. человек, достигнув 2,9 млн. рабочих¹¹⁴. Особенно увеличился удельный вес пролетариата крупной машинной индустрии — металлостов и железнодорожников, передовой части рабочего класса России.

К концу 90-х годов на железных дорогах страны насчитывалось более 550 тыс. рабочих и служащих. Особенно была велика роль рабочих железнодорожных мастерских и депо, представлявших кадры наиболее квалифицированных металлостов. В начале 90-х годов в 70 главных железнодорожных мастерских трудилось более 85 тыс. рабочих¹¹⁵. Кроме того, в массовом железнодорожном строительстве в 90-е годы приняло участие более 1 млн. рабочих-строителей из всех губерний России. В ходе сооружения новых железных дорог формировались отряды пролетариата, росло их участие в рабочем движении.

Рабочие-железнодорожники шли в первых рядах стачечной борьбы российского промышленного пролетариата, которая в эти годы получила широкое политическое звучание. В 90-х годах основным центром стачечного движения железнодорожников стала Москва. В главных железнодорожных мастерских Московско-Казанской, Московско-Курской, Московско-Брестской железных дорог трудилось до 12 тыс. рабочих. В ответ на жестокую эксплуатацию труда ширился массовый и организованный отпор рабочих, в среде которых развернули свою революционную деятельность социал-демократы.

Упорный характер носили в начале 90-х годов рабочие стачки в Ковровских железнодорожных мастерских Московско-Курской железной дороги, Борисоглебских мастерских Юго-Восточных железных дорог и главных Тифлиских железнодорожных мастерских Закавказской железной дороги. Стойкий и организованный характер носила в 1892 г. стачка рабочих Харьковских железнодорожных мастерских. Когда царская администрация отказалась удовлетворить требование рабочих об изменении «арестантского режима из расчетных книжек», паровозные бригады по всей линии железных дорог Юга России стали разносить весть о стойкой

¹¹⁴ «История рабочего класса России. 1861—1900 гг.». М., 1972, стр. 17—18.

¹¹⁵ «Динамика российской и советской промышленности», т. I, ч. II. М., 1929, стр. 136—137.

борьбе харьковских железнодорожников. Забастовали вскоре рабочие на станциях Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги. В результате царская администрация вынуждена была уступить. Стачка окончилась победой рабочих-железнодорожников. В марте 1894 г. при активном участии социал-демократов прошла массовая стачка рабочих-железнодорожников Ростова-на-Дону. Во время стачки, в которой приняло участие 1800 рабочих, были проявлены большая стойкость и организованность, что привело к победе железнодорожников. Царские власти были вынуждены пойти временно на уступки рабочим, чтобы вскоре вновь усилить жестокую эксплуатацию труда.

В середине 90-х годов крупнейшим центром рабочего, революционного движения на Юге России становится Екатеринославская губерния — новый район тяжелой индустрии страны. Во главе рабочего движения шли металлисты и железнодорожники. В мае 1897 г. в Екатеринославских железнодорожных мастерских Екатерининской железной дороги произошла одна из крупнейших стачек рабочих-железнодорожников, руководимая верным ленинским соратником И. В. Бабушкиным, которая закончилась успешно. В конце 90-х годов подъем стачечного движения среди железнодорожников происходил также на Северном Кавказе и в Закавказье. Наиболее значительными были стачки рабочих-железнодорожников на Владикавказской железной дороге в 1897 г. и рабочих Тифлиссских железнодорожных мастерских в 1900 г., во время которых развернули активное участие верные марксисты-ленинцы М. И. Калинин, И. Ф. Стура и др.¹¹⁶ Наибольшее количество стачек железнодорожников в 90-х годах произошло на Урале и в Сибири, где приняло участие более 20 тыс. рабочих-строителей Сибирской железнодорожной магистрали¹¹⁷.

Наступательная стачечная борьба рабочих-железнодорожников, приняв общероссийский характер, усиливала нарастающую волну революционного движения трудящихся России.

¹¹⁶ «История рабочего класса России. 1861—1900 гг.», стр. 186, 280.

¹¹⁷ В. Ф. Борзунов. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне Первой русской революции, стр. 197; подробнее о стачечной борьбе железнодорожников в 90-х годах XIX в. см.: И. М. Пушкарева. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях 1905—1907—1917 гг. М., 1975, стр. 75—90.

Заключение

Развитие железнодорожного транспорта России в пореформенный период характеризовалось двумя гигантскими подъемами — в начале 70-х годов и в 90-х годах XIX в. В первый период подъема железнодорожного строительства была создана первая железнодорожная сеть России. Железные дороги, объединив отдельные внутрирайонные и межобластные внутренние рынки, стали мощным фактором интенсивного развития территориального разделения труда и становления внутреннего капиталистического рынка.

В годы второго массового подъема железнодорожного строительства в 90-е годы XIX в. развитие железнодорожного транспорта сопровождалось важными изменениями в народном хозяйстве страны. Крупномасштабное железнодорожное строительство в этот период обеспечило широкие основы для развития тяжелой промышленности России. Преимущественный рост отраслей тяжелой индустрии, характерный для этого периода, вызвал глубокие качественные сдвиги в структуре промышленного производства и составе рабочего класса страны. К 1900 г. удельный вес отраслей, производивших средства производства в общей сумме общероссийской промышленной продукции, достиг 46,5%. Железнодорожный транспорт, потребляя до 50% всего производства продукции российской металлургии и подавляющую часть изделий машиностроения, играл важную роль в стимулировании роста темпов отечественной тяжелой индустрии. Техническая революция в черной металлургии и топливной промышленности России ускорила процесс концентрации производства, создав скачкообразный подъем производительных сил в этих ведущих отраслях капиталистической экономики страны. В результате экономического подъема 90-х годов XIX в. Россия окончательно стала страной со средним уровнем развития капитализма.

Железнодорожный транспорт, являясь важнейшим объединяющим фактором в системе капиталистического хозяйства, обеспечивал связь и единство путей сообщения отдельных районов России. Государственный сектор железнодорожного хозяйства включал 70% железнодорожной сети страны. В 1900 г. в состав

государственной железнодорожной сети входили 23 крупные железнодорожные магистрали протяжением в 34 тыс. верст. Общая сумма капиталовложений в государственные железные дороги составляла 3,4 млрд. руб. Здесь работало свыше 400 тыс. железнодорожных рабочих и служащих. Несмотря на интенсивный рост производительности труда железнодорожников, государственная железнодорожная сеть была хронически убыточной.

Более 30% всей железнодорожной сети России находилось под контролем нескольких железнодорожных монополий, возникших в 90-х годах XIX в. Частные железные дороги, протяжением более 16 тыс. верст, в конце XIX в. были распределены между семью крупнейшими акционерными обществами, представлявшими собой мощные финансово-капиталистические объединения с капиталом 1,4 млрд. руб. На частных железных дорогах работало свыше 150 тыс. железнодорожников. Резкое засилье банков в этой отрасли капиталистического хозяйства стимулировало рост финансового капитала России.

Развитие железнодорожной сети России сопровождалось интенсивным ростом государственных расходов. За десятилетие, с 1890 по 1900 г., на железнодорожное строительство и реконструкцию железнодорожного транспорта было израсходовано 2,5 млрд. руб., что на 20% превосходило общую сумму капиталовложений во всех отраслях промышленности в этот период. К 1900 г. общая сумма капиталовложений в железнодорожную сеть страны достигла 4,8 млрд. руб. Доля железнодорожных займов во внешней государственной задолженности России составляла почти 82% от всей суммы долга России иностранному капиталу.

Массовый импорт иностранного капитала в железнодорожный транспорт имел двойные последствия. С одной стороны, он резко подстегнул железнодорожное и связанное с ним промышленное строительство, вызвал огромный рост железнодорожной сети, способствовал ускорению развития капиталистического хозяйства в отсталой полуфеодальной России. Вместе с иностранным капиталом из передовых западноевропейских стран переносились на русскую почву новейшая техника и организационные формы крупнокапиталистического производства, позволявшие ускорить техническое перевооружение российской промышленности. С другой стороны, «помощь» западноевропейского капитала была куплена чрезвычайно дорогой ценой. Импорт иностранных капиталов способствовал выкачиванию денежных ресурсов из страны в виде ежегодных многомиллионных процентов, выплачиваемых по ростовщическим железнодорожным займам, и огромных дивидендов по акциям, высоко гарантированных царизмом, что снижало темпы роста внутренних капиталонакоплений.

Согласно данным акад. С. Г. Струмилина, итог расчетного баланса ввоза и вывоза иностранного капитала в железнодорожный транспорт царской России за пореформенное сорокалетие, с 1861

по 1900 г., был исключительно неблагоприятным для страны. За этот период было вложено в железнодорожное дело России около 3,5 млрд. руб. иностранного капитала. Средняя норма прибыли на эти вложения достигала 6—7% (вместо 2—3%, какие иностранный капитал извлекал у себя на родине)¹. В результате за 40 лет общая сумма прибыли иностранного капитала, вложенного в российский железнодорожный транспорт, составила более 6,5 млрд. руб., выкаченных из царской России.

Промышленная революция в России, важным компонентом которой было создание железнодорожного транспорта, протекала при наличии глубоких феодально-крепостнических пережитков в аграрном строе и государственной надстройке, что задерживало развитие производительных сил, тормозило социальные процессы, органически связанные с промышленной революцией. Вследствие глубокого противоречия между отсталым полуфеодальным аграрным строем и передовым промышленным капитализмом в стране неизбежно возникли острые необратимые диспропорции в экономическом и политическом развитии, требующие своего революционного разрешения.

Важнейшим социальным результатом промышленной революции в России явилось образование кадров крупнопромышленного пролетариата, самого передового и революционного класса страны. Одним из крупнейших отрядов российского индустриального пролетариата стали железнодорожники, численность которых к концу XIX в. достигла 550 тыс. человек, что составляло около 20% общего числа рабочего класса страны.

Крупнопромышленный пролетариат стал главной социальной силой в России. Широко развернувшееся в 90-е годы XIX в. рабочее движение, слившись с революционной социал-демократией, приняло организованной и общероссийский характер. «Подъем массового рабочего и общедемократического движения свидетельствовал о коренных сдвигах в расстановке революционных сил и означал наступление новой полосы в истории России — полосы подготовки народной революции»².

Произошедший в результате Великого Октября переход российских железных дорог в собственность первого в мире социалистического государства коренным образом изменил их социально-экономическую природу, обеспечив гигантский рост производительных сил нашей Родины.

¹ С. Г. Струмилин. Статистико-экономические очерки. М., 1958, стр. 634.

² «История Коммунистической партии Советского Союза», т. I. М., 1964, стр. 191.

Приложения

Приложение 1

Развитие основных линий железных дорог России в XIX в.

Год постройки	Название железной дороги	Основной участок трассы	Длина (верст)	Строитель
1838	Царскосельская	Петербург—Павловск	25	Акционерное общество
1848	Варшавско-Венская	Варшава—Зомбовицы	308	Казна
1851	Петербурго-Московская	Петербург—Москва	604	»
1861	Риго-Динабургская	Рига—Динабург	204	Акционерное общество
1862	Петербурго-Варшавская	Петербург—Варшава	1165	То же
	Московско-Нижегородская	Москва—Н. Новгород	410	» »
	Волго-Донская	Царицын—Калач	73	» »
1863	Варшавско-Бромбергская	Лович—Александров	131	» »
	Грушевско-Донская	Грушевка—Ақсай	66	» »
1864	Московско-Рязанская	Москва—Рязань	196	» »
1866	Динабургско-Витебская	Динабург—Витебск	244	» »
	Рязанско-Козловская	Рязань—Козлов	198	» »
1867	Варшаво-Тереспольская	Прага—Тересполь	192	» »
	Рязско-Моршанская	Рязск—Моршанск	124	» »
1868	Курско-Киевская	Курск—Бровары—Киев	416	» »
	Московско-Курская	Москва—Курск	410	Казна
1868	Орловско-Витебская	Орел—Витебск	488	Акционерное общество
1869	Курско-Харьково-Азовская	Курск—Ростов-на-Дону	763	То же
	Одесская	Одесса—Елисаветград	645	Казна
1870	Московско-Ярославская	Москва—Ярославль	262	Акционерное общество
	Орловско-Грязская	Орел—Елец—Грязи	283	То же
	Рыбинско-Бологовская	Рыбинск—Бологое	280	» »
1871	Тамбово-Саратовская	Тамбов—Саратов	353	» »
	Шуйско-Ивановская	Иваново—Кинешма—Новки	171	» »
	Харьково-Кременчугская	Кременчуг—Харьков	243	» »
	Московско-Брестская	Москва—Брест	1012	» »

Приложение 1 (продолжение)

Год постройки	Название железной дороги	Основной участок трассы	Длина (верст)	Строитель
1872	Козлово-Воронежско-Ростовская	Козлов—Шахтная . . .	685	Акционерное общество
	Грязи-Царицынская	Грязи—Царицын . . .	520	То же
	Поти-Тифлисская	Поти—Тифлис	289	» »
	Ярославско-Вологодская	Ярославль—Вологда . .	192	» »
1873	Балтийская	Гатчина—Ревель	415	» »
	Либаवская	Минск—Либава	935	» »
1874	Киево-Брестская	Киев—Брест	985	» »
	Бресто-Гравская	Брест—Граево	199	» »
	Либаво-Роменская	Гомель—Ромны	256	» »
1875	Моршанско-Сызранская	Моршанск—Сызрань . .	485	» »
	Рязско-Вяземская	Вязьма—Елец	573	» »
	Лозово-Севастопольская	Лозовая—Севастополь .	613	» »
	Кишиневская (Одесская)	Кишинев—Унгены . . .	110	» »
1876	Ростово-Владикавказская	Ростов—Владикавказ .	652	» »
	Фастовская	Фастов—Черкаassy . . .	334	» »
1877	Оренбургская	Батраки—Оренбург . . .	508	» »
	Привислинская	Ивангород—Ковель . . .	503	» »
1878	Бендеро-Галацкая	Бендеры—Рени	270	» »
	Уральская	Пермь—Екатеринбург .	729	» »
	Харьково-Николаевская	Мерефа—Ворожба—Знаменка	449	» »
1879	Донецкая	Дебальцево—Краматорская, Попасная—Лисичанск	476	» »
1880	Муромская	Ковров—Муром	100	» »
1882	Баскунчакская	Владимирская пристань—оз. Баскунчак .	72	Казна
1883	Мариупольская (Донецкая)	Еленовка—Мариуполь .	99	Акционерное общество
	Закавказская	Баку—Тифлис—Батум .	651	То же
1884	Екатерининская	Нижнеднепровск—Синельниково, Запорожье—Тритузная	471	Казна
1885	Екатеринбург-Тюменская	Екатеринбург—Тюмень .	347	»
	Ивангород-Домбровская	Ивангород—Домброво .	432	Акционерное общество
1887	Полесские	Вильно—Ровно—Брянск	1438	Казна
	Варшаво-Тереспольская	Брест—Седлец—Малкин	169	Акционерное общество

Приложение 1 (продолжение)

Год постройки	Название железной дороги	Основной участок трассы	Длина (верст)	Строитель
1888	Костромская (Московско-Ярославо-Вологодская)	Ярославль—Кострома	91	Акционерное общество
	Закаспийская	Узун—Ада—Самарканд	1343	Казна
	Кременчуг-Ромненская	Ромны—Кременчуг	201	»
1889	Новороссийская (Владикавказская)	Тихорецкая—Новороссийск	253	Акционерное общество
	Ржево-Вяземская	Ржев—Вязьма	116	То же
1891	Псково-Рижская	Псков—Рига—Дерпт	365	Казна
1891	Юго-Западные (Уманьские)	Луцк—Умань—Шпола	436	Акционерное общество
1892	Самаро-Златоустовская	Кинель—Уфа—Челябинск	903	Казна
1893	Феодосийская	Джанкой—Феодосия	111	»
	Московско-Казанская	Рязань—Свияжск—Казань	795	Акционерное общество
1894	Могилево-Новоселицкая (Юго-Западные)	Жмеринка—Могилев—Новоселицы	412	То же
	Киево-Воронежская	Курск—Воронеж, Чернигов—Пирятин	539	Акционерное общество
1895	Рязанско-Уральская	Тамбов—Камышин—Уральск	1019	То же
	Владикавказская	Беслан—Петровск	311	» »
	Рязанско-Уральская	Ерпов—Вольск—Александров Гай	580	» »
1896	Пензенская (Московско-Казанская)	Рузаевка—Пенза	130	» »
	Юго-Восточные	Купянск—Харьков—Балашов	741	» »
	Красноводская (Закаспийская)	Джебель—Красноводск	126	Казна
	Западно-Сибирская	Челябинск—Обь	1431	»
1897	Уральская	Екатеринбург—Челябинск	226	»
	Рязанско-Уральская	Пенза—Ртищево—Таволжанка	235	Акционерное общество
	Юго-Восточные	Елец—Валуйки	407	То же
	Пилявская (Варшавско-Тереспольская)	Остроленка—Пилява	124	Казна
	Уссурийская	Владивосток—Хабаровск	724	»
	Московско-Киево-Воронежская	Пирятин—Льгов—Брянск	286	Акционерное общество
	Московско-Виндаво-Рыбинская	Бологое—Псков	335	То же

Приложение 1 (продолжение)

Год постройки	Название железной дороги	Основной участок трассы	Длина (верст)	Строитель
1898	Ставропольская (Владикавказская)	Кавказская—Ставрополь	144	Акционерное общество
	Средне-Сибирская	Обь—Красноярск . . .	797	Казна
	Привислинская	Луков—Люблин . . .	103	»
	Бердянская (Екатеринипская)	Чаплино—Бердянск . .	195	»
	Московско-Ярославско-Архангельская	Ярославль—Рыбинск, Вологда—Архангельск	787	Акционерное общество
1899	Симбирская (Московско-Казанская)	Инза—Симбирск, Рузаевка—Батраки	452	То же
	Луганская (Юго-Восточные)	Луганск—Миллерово .	105	» »
	Средне-Сибирская	Красноярск—Иркутск	1007	Казна
	Средне-Азиатская	Самарканд—Андижан—Ташкент	645	»
	Северо-Западная	Олпга—Гродно—Потарапцы	190	»
	Пермская	Пермь—Котлас	812	»
	Карская (Закавказская)	Тифлис—Карс	278	»
	Царицынская (Владикавказская)	Тихорецкая—Царицын .	501	Акционерное общество
	Ольвиопольская	Рудница—Ольвиополь .	184	То же
	1900	Московско-Киево-Воронежская	Москва—Брянск	403
Рязанско-Уральская		Данков—Смоленск . . .	536	» »
Новозыбковская		Новозыбков—Пироговка	56	» »
Юго-Восточные		Попасная—Никитовка—Доля	113	» »
Мервская (Среднеазиатская)		Мерв—Кушка	294	Казна
Забайкальская		Иркутск—Байкал	1093	»
Южные (Керченская)		Мысовая—Сретенск . .	85	»
Савеловская (Московско-Ярославо-Архангельская)		Владиславовка—Керчь .	85	»
Бердяшская (Самаро-Златоустовская)		Бескудниково—Савелово	111	»
Никольская (Уссурийская)		Бердяш—Бакал	49	»
		Никольск—Уссурийск—Гродеково	90	»

Приложение 1 (окончание)

Год постройки	Название железной дороги	Основной участок трассы	Длина (верст)	Строитель
1900	Петровская (Владикавказская)	Петровск—Баладжары	337	Акционерное общество
	Московско-Павелецкая (Рязанско-Уральская)	Москва—Павелец—Кашира—Венев	297	То же
	Бердичевская	Бердичев—Гайворон—Винница	342	» »
	Юго-Восточные	Лихая—Кривомузгинская	302	» »

Приложение 2

Железные дороги России к концу 1900 г. *

№ п/п	Название железной дороги	Длина (верст)	Общая сумма капитала (тыс. руб.)	Затраты на одну версту (тыс. руб.)
-------	--------------------------	---------------	----------------------------------	------------------------------------

1. Государственные железные дороги

а) Европейской России

1	Балтийская и Псково-Рижская . . .	946	87 812,7	92,8
2	Баскунчакская	72	4 321,5	60,9
3	Екатерининская	1320	126 667,2	95,5
4	Закавказская	1343	193 025,6	143,8
5	Курско-Харьково-Севастопольская .	1575	192 796,6	122,6
6	Либаво-Роменская	1268	105 647,2	83,3
7	Московско-Брестская	1034	126 798,4	122,6
8	Московско-Курская и Московско-Ни- жегородская и Муромская	1096	237 062,8	215,9
9	Московско-Ярославо-Архангельская	1813	136 340,8	75,2
10	Николаевская	932	294 301	315,8
11	Пермская	2054	143 908,5	70
12	Полесские	1432	65 963,9	35,1
13	Привислинская (с Ивангородо-Домб- ровской)	1697	138 813,2	81
14	Риго-Орловская (с Риго-Туккумской)	1195	162 866,4	136
15	Самаро-Златоустовская (с Оренбург- ской)	1555	112 046	72,1
16	Санкт-Петербургско-Варшавская . .	1442	244 859,4	169,7
17	Сызрано-Вяземская	1310	115 055,9	87,9
18	Харьково-Николаевская	1208	100 321,1	83
19	Юго-Западные	3695	387 776,4	104,9

б) Государственные железные дороги в Азиатской России

20	Забайкальская	1097	69 738,4	63,6
21	Сибирская	3137	150 070,9	47,7
22	Средне-Азиатская	2071	105 998	51,4
23	Уссурийская	812	44 688	54,8

	В с е г о по государственной сети же- лезных дорог	34 104	3 382 043	99,2
--	---	--------	-----------	------

Приложение 2 (окончание)

№ п/п	Название железной дороги	Длина (верст)	Общая сумма капитала (тыс. руб.)	Затраты на одну версту (тыс. руб.)
<i>2. Частные железные дороги общего значения</i>				
1	Варшавско-Венская	703	84 797,2	120,6
2	Владикавказская	2126	208 710,1	98,2
3	Лодзинская фабричная	26	5 076,5	195,2
4	Московско-Виндаво-Рыбинская	1906	125 252,9	65,7
5	Московско-Казанская	1673	146 035,5	87,3
6	Московско-Киево-Воронежская	2327	163 525,9	70,3
7	Рязанско-Уральская	3609	322 698,6	89,4
8	Юго-Восточные	3902	367 323,3	94,1
	Всего	16 272	1 418 343,5	в среднем 87,5
<i>3. Частные железные дороги местного значения (узкоколейные)</i>				
1	Ириновская	58	1 306,8	22,4
2	Либаво-Газенпотская	46	1 251,9	27,2
3	Московское общество подъездных путей (Рязань-Тула)	85	1 543,4	18,1
4	Ореховский подъездной путь	38	1 634,1	43
5	Первое общество подъездных путей:			
	а) Бердичев-Житомир	50		17,8
	б) Валк-Пернов-Феллин	160	9 288,8	15,9
	в) Рудница-Ольвиополь	190		20,6
	г) Свенцьяны-Березвек	119		15,4
6	Приморская Петербургско-Сестрорецкая	35	4 029,8	115,1
	Всего	748	18 954,8	25,3
	Итого по всей сети русских железных дорог	51 124	4 819 341,3	

* Без Финляндии. «Статистический сборник Министерства путей сообщения за 1900 г.», вып. 69. СПб., 1902.

Приложение 3

Сравнительные данные об эксплуатации железных дорог Европейской России (без Финляндии), Австро-Венгрии, Германии, Франции, Великобритании и США в 1900 г.*

Наименование данных	Европейская Россия	Австро-Венгрия	Германия	Франция	Великобритания с Ирландией	США
Эксплуатационная длина (верст)	41 462	33 168	46 157	35 402	32 979	290 567
В том числе в 2-3 колеи (верст)	9 451	3 392	16 865	14 659	18 352	24 239
Общее число паровозов (к концу 1900 г.)	11 161	8,055	48 986	10 261	21 195	37 663
Число паровозов на версту пути	0,28	0,24	0,41	0,29	0,64	0,13
Общее количество пассажирских и почтовых вагонов	13 531	17 600	40 583	27 901	47 433	34 713
Число пассажирских вагонов на версту пути	0,32	0,53	0,88	0,79	1,44	0,12
Общее количество товарных вагонов	276 389	177 767	415 911	277 888	727 784	1 416 125
Количество товарных вагонов на версту пути	6,66	5,36	9,01	7,85	22,07	4,87
Общая сумма годовой платы за капитал сооружения (млн. руб.)	179,3	142,7	246,7	259,9	378,9	1 024,9
Годовая плата на версту пути (тыс. руб.)	4201	4321	5387	7395	11490	6527
Процентное отношение чистой выручки к капиталу сооружения	4,5	3,8	5,7	4,2	3,4	4,4
Стоимость устройства одной версты (тыс. руб.)	401,7	107,6	433,6	173,7	337,3	79,5
Общее число служащих и рабочих (тыс. человек)	504	291	534	269	534	4018
Число служащих и рабочих на версту пути	12,3	8,8	11,7	7,6	16,3	3,5
Среднее содержание одного служащего и рабочего (руб.)	325	433	600	Нет сведений	Нет сведений	1098

* «Статистический сборник Министерства путей сообщения», вып. 69, стр. LXXVI.

Динамика развития тяжелой промышленности и железнодорожного транспорта России с 1861 по 1900 г.*

Год	Топливная промышленность				Год	Топливная промышленность			
	Каменный уголь		Нефть			Каменный уголь		Нефть	
	Добыча	Потребление	Кокс	Кокс		Добыча	Потребление	Кокс	Кокс
(млн. пудов)				(млн. пудов)					
1861	23,5	Нет сведений	Нет сведений	0,42	1881	213	313	Нет сведений	40,5
1862	21,1	То же	То же	0,50	1882	230	336	То же	50,5
1863	21,9	»	»	0,70	1883	243	383	»	60,4
1864	24,4	»	»	0,54	1884	240	357	»	90,2
1865	23,3	»	»	0,56	1885	261	373	»	116
1866	27,8	»	»	0,69	1886	279	393	»	120
1867	26,7	»	»	1,00	1887	277	373	»	167
1868	27,6	»	»	1,75	1888	317	423	»	194
1869	36,9	»	»	1,69	1889	379	506	»	202
1870	42,4	94,0	»	1,70	1890	367	474	18,1	243
1871	50,7	126	»	1,38	1891	381	488	21,3	290
1872	66,4	131	»	1,54	1892	424	526	25,0	299
1873	71,4	121	»	4,18	1893	465	587	24,8	354
1874	78,8	142	»	5,21	1894	535	673	24,8	315
1875	104	167	»	8,07	1895	556	692	31,8	431
1876	141	202	»	10,9	1896	573	716	35,3	434
1877	110	200	»	12,5	1897	684	838	48,7	478
1878	154	266	»	15,3	1898	751	933	75,4	550
1879	178	269	»	21,5	1899	1003	1126	104,3	547
1880	200	318	»	21,5	1900	1003	1260	137	633

* «Историко-статистический обзор промышленности России». Подред. Д. А. Тимирязева. СПб., 1882; «Производительные силы России». СПб., 1895; «Сборники статистических сведений о горнозаводской промышленности России за 1890—1900 гг.». СПб., 1892—1903; «Материалы для истории и статистики железной промышленности России». СПб., 1896; И. Глиецу. Железная промышленность России. СПб., 1911; «Горнозаводская производительность России в 1865—1899 гг.». СПб., 1895—1899; «Сборники сведений о железных дорогах России». СПб., 1865—1875; «Статистические сборники Министерства путей сообщения за 1878—1900 гг.». СПб., 1890—1902; А. А. Бушеш. Сборник сведений по вопросам о снабжении русских железных дорог рельсами, подвижным составом и прочими принадлежностями. СПб., 1876; И. С. Блюх. Влияние железных дорог на экономическое состояние России, т. I. СПб., 1878.

Приложение 4 (продолжение)

Год	Черная металлургия						Черная металлургия											
	Лобья жезел- ной руды	Действующие домны	Выплавка чугуна	Производство железа	Выплавка стали	Производство литцов	Всего черных металлов	Производ- ство	Потребле- ние	Лобья жезел- ной руды	Действующие домны	Выплавка чугуна	Производство железа	Выплавка стали	Производство литцов	Всего черных металлов	Производ- ство	Потребле- ние
1861	Нет све- дений	152	19,5	11,9	0,12	0,15	18,9	20,3	Нет све- дений	1881	196	28,9	17,8	17,9	12,48	28,7	59,1	7,7
1862	То же	152	15,3	10,5	0,12	—	14,5	15,3	То же	1882	200	28,2	18,2	15,1	9,36	28,2	58,1	8,8
1863	11,3	155	17,0	12,1	0,12	0,8	16,2	18,7	»	1883	202	29,4	19,7	13,5	7,86	29,4	58,6	9,4
1864	33,4	Нет свед.	18,3	11,1	0,21	1,38	17,4	19,9	»	1884	198	31,1	22,1	12,6	6,00	31,1	63,4	8,9
1865	38,2	То же	18,3	10,7	0,24	1,41	17,4	22,3	»	1885	195	32,2	22,1	11,8	5,83	32,2	55,2	9,3
1866	33,8	»	18,6	11,3	0,26	0,86	17,5	23,7	»	1886	192	32,5	22,2	14,8	6,96	32,5	59,8	12,7
1867	35,1	»	17,6	11,5	0,38	0,43	16,9	36,3	»	1887	189	37,4	22,3	13,8	5,31	37,4	53,8	16,0
1868	37,5	»	19,8	13,6	0,58	1,44	19,0	33,4	»	1888	200	40,7	22,6	13,6	3,85	40,7	56,5	20,3
1869	42,5	»	20,1	14,4	0,46	2,58	19,2	51,8	»	1889	213	45,2	26,1	15,8	5,39	45,6	66,8	26,5
1870	46,0	»	21,9	15,2	0,54	2,58	21,9	62,5	0,9	1890	214	56,6	26,4	23,1	10,1	56,6	79,7	32,3
1871	48,5	»	21,9	15,6	0,44	2,35	21,9	51,9	0,8	1891	220	61,3	27,4	26,5	10,5	59,6	76,6	33,1
1872	54,5	»	24,4	16,4	0,52	1,92	24,4	48,5	1,8	1892	225	65,4	30,4	31,4	11,8	63,8	80,2	35,0
1873	55,0	»	23,5	15,6	0,55	1,60	33,5	55,5	2,2	1893	228	70,1	30,5	38,5	14,1	68,6	94,5	38,1
1874	57,0	»	23,2	18,3	0,47	3,00	33,2	58,6	2,3	1894	234	81,3	30,7	44,3	15,3	79,8	116	41,9
1875	64,9	»	26,1	18,5	0,79	2,7	26,1	64,5	2,5	1895	249	88,7	26,9	53,7	18,4	86,8	124	47,8
1876	61,7	»	26,9	17,9	1,10	3,07	26,9	63,2	4,0	1896	242	99,0	30,4	62,4	24,3	97,0	140	50,1
1877	51,7	»	24,3	16,3	2,70	2,80	24,3	55,3	6,3	1897	250	115	31,3	74,8	27,0	113	160	51,0
1878	56,6	208	25,4	16,7	5,80	4,52	25,5	65,0	6,0	1898	274	137	29,4	98,9	28,6	135	186	56,7
1879	61,0	209	26,6	17,1	12,9	9,50	26,4	66,8	3,7	1899	359	165	31,7	116	28,3	163	218	63,0
1880	62,5	214	27,4	17,9	18,8	12,30	27,4	63,7	6,6	1900	373	179	29,9	135	30,3	177	206	57,0

Приложение 4 (окончание)

Год	Транспортное машино-строение			Железные дороги				Транспортное машино-строение				Железные дороги								
	Паровозы	Поварные вагоны и платформы	Пассажирские вагоны	Год	Перевозки		Паровозы	Поварные вагоны и платформы	Пассажирские вагоны	Перевозки		Годовая при-рост железно-дорожной сети	Всего строи-гельная длина (тыс. км)	Пассажирские вагоны	Поварные вагоны и платформы	Пассажирские вагоны	Перевозки			
					Пассажирские вагоны (млрд. пассе-жиро-верст)	Пассажирские вагоны (млрд. пассе-жиро-верст)				Пассажирские вагоны (млрд. пассе-жиро-верст)	Пассажирские вагоны (млрд. пассе-жиро-верст)						Пассажирские вагоны (млрд. пассе-жиро-верст)	Пассажирские вагоны (млрд. пассе-жиро-верст)	Пассажирские вагоны (млрд. пассе-жиро-верст)	Пассажирские вагоны (млрд. пассе-жиро-верст)
1861				1881	220	2 153	45	23,1	0,23	496	3,40									
1862				1882	155	1 069	Нет све-дений	23,4	0,34	549	3,70									
1863				1883	139	2 527	То же	24,1	0,72	619	3,83									
1864				1884	106	2 428	»	25,0	0,86	626	3,75									
1865				1885	87	1 197	»	26,0	1,02	643	3,68									
1866				1886	63		»	27,3	1,32	622	3,67									
1867				1887	65		»	28,2	0,90	748	3,74									
1868				1888	67	17 508	303	29,4	1,19	853	4,35									
1869				1889	83			29,9	0,51	874	4,49									
1870				1890	95			30,6	0,66	854	4,70									
1871				1891	86	3 882	70	30,7	0,13	915	4,99									
1872				1892	136	Нет све-дений	Нет све-дений	31,2	0,48	947	5,87									
1873				1893	206	То же	То же	32,9	1,67	1 024	5,98									
1874				1894	292	12 497	591	35,2	2,34	1 185	6,44									
1875				1895	361	Нет све-дений	Нет све-дений	37,1	1,85	1 284	8,05									
1876				1896	462	То же	То же	39,5	2,49	1 416	9,23									
1877				1897	532	20 187	814	41,6	2,04	1 561	9,83									
1878				1898	744	21 818	865	44,6	3,04	1 754	11,50									
1879				1899	775	25 880	934	49,9	5,25	1 880	12,30									
1880				1900	1005	30 596	1 284	53,2	3,36	2 098	14,10									

Приложение 5
Динамика роста рабочей силы и паровой энерговооруженности промышленности и железнодорожного транспорта России с 1875 по 1900 г.*

Отрасль промышленности ** и транспорт	1875—1878 гг.			1890 г.			1900 г.		
	Паровые машины			Паровые машины			Паровые машины		
	Рабочие (тыс. чел.)	Число	Мощность (тыс. л. с.)	Рабочие (тыс. чел.)	Число	Мощность (тыс. л. с.)	Рабочие (тыс. чел.)	Число	Мощность (тыс. л. с.)
Группа «А»									
Топливная:									
а) каменноугольная	22,6	80	2,4	0,10	40,6	444	0,42	109,2	1 555
б) нефтяная (добыча и переработка)	2,8	97	0,5	0,18	10,9	785	0,71	33,4	2 637
Металлургия (черная и цветная)	179,3	895	27,9	0,15	246,0	916	0,23	345,2	2 327
Металлообработывающая	54,2	517	10,4	0,19	68,5	657	0,5	88,2	805
Машиностроение	49,0	627	10,6	0,21	49,1	539	0,2	147,6	1 007
Химическая	10,4	142	1,5	0,14	32,5	310	0,24	30,4	664
Силикатная	21,8	74	1,1	0,05	72,4	266	0,06	128,0	690
Деревообрабатывающая	15,7	265	6,0	0,38	36,1	733	0,44	74,0	1 413
Всего по группе «А»	355,8	2 697	60,4	0,17	556,1	4 650	0,28	956,0	11 098
Группа «Б»									
Текстильная	364,6	1 151	34,7	0,11	431,9	2 373	0,27	621,5	3 027
Бумажно-полиграфическая	11,3	213	4,0	0,4	29,1	333	0,4	66,7	560
Кожевенная и жирово-мыловаренная	27,6	46	0,6	0,02	39,7	225	0,07	46,6	276
Пищевкусовая	126,2	3 218	38,4	0,3	203,0	6 046	0,3	294,4	4 922
Всего по группе «Б»	529,7	4 624	78,3	0,15	703,7	8 977	0,24	1 029,2	7 785
Итого (группы «А» и «Б»)	885,5	7 321	138,7	0,16	1 259,8	13 627	0,26	1 985,2	14 883
Железнодорожный транспорт	184,5	4 171	1042,7 ***	—	252,0	7 800	—	554,4	13 280
									3 320,0

* Сборники статистических сведений о горнозаводской промышленности России за 1890 и 1900 гг.; Сводные данные о фабрично-заводской промышленности России за 1890 и 1900 гг.; «Статистика производств, облагаемых акцизом, за 1890 и 1900 гг.»; «Магистеры для статистики паровых двигателей в Российской империи». СПб., 1882; Д. А. Орлов, Указатель фабрик и заводов Европейской России. СПб., 1881; Д. А. Тимирязев, Развитие главнейших отраслей фабрично-заводской промышленности в России с 1850 по 1879 г. СПб., 1881; Статистические сборники Министерства путей сообщения за 1878, 1890 и 1900 гг.

** В таблицу вошли промышленные предприятия с численностью рабочих более 15 человек. Золотодобывающая промышленность России в таблицу не включена. Без Финляндии.

*** Мощность одного паровоза рассчитана в среднем по 250 л. с.

Приложение 6

Перечень использованных архивных фондов

Центральный государственный архив Октябрьской революции, высших органов государственной власти и органов государственного управления СССР (ЦГАОР СССР)

ф. 551 — А. В. Адлерберг.

ф. 567 — А. Н. Куломзин.

ф. 677 — Александр III.

ф. 1099 — Т. И. Филиппов.

Центральный государственный архив г. Москвы (ЦГАМ)

ф. 355 — Московская контора Товарищества нефтяного производства «Братья Нобель»

ф. 413 — Правление общества Московско-Курской железной дороги.

ф. 2244 — А. И. Чупров.

Центральный государственный исторический архив СССР в Ленинграде (ЦГИА СССР)

ф. 20 — Департамент торговли и мануфактур Министерства финансов.

ф. 40 — «Всеподданнейшие» доклады по части торговли и промышленности.

ф. 90 — Русское техническое общество.

ф. 207 — Особенная канцелярия главноуправляющего путей сообщения и публичных зданий.

ф. 219 — Департамент железных дорог Министерства путей сообщения.

ф. 229 — Канцелярия министра путей сообщения.

ф. 258 — Главное Общество российских железных дорог.

ф. 268 — Департамент железнодорожных дел Министерства финансов.

ф. 277 — Комиссия по выяснению стоимости казенных железных дорог.

ф. 626 — Петроградский международный коммерческий банк.

ф. 1195 — Комиссия для исследования железнодорожного дела в России.

ф. 1263 — Комитет министров.

ф. 1272 — Комитет железных дорог.

ф. 1273 — Комитет Сибирской железной дороги.

Отдел рукописей Государственной библиотеки СССР имени В. И. Ленина (ОР ГБЛ)

ф. 178 — А. Н. Куломзин.

Указатель железных дорог

- Аксай-Ростов-на-Дону ж. д. 106
Александрополь-Джувльфинская линия Закавказской ж. д. 261
Алексиково-Урюпинская ветвь Рязанско-Уральской ж. д. 108
Астраханская линия Рязанско-Уральской ж. д. 240, 271
- Бакинская линия Владикавказской ж. д. 261, 274
Баку-Батумская линия Закавказской ж. д. 203, 274
Балтийская ж. д. 106, 107, 119, 159, 166, 185, 245, 269, 297, 301
Балтиморо-Огайоская ж. д. в США 18
Балто-Елизаветградская линия Одесской ж. д. 91
Баскунчакская соляная ж. д. 193, 200, 202, 297, 301
Бендеро-Галацкая ж. д. 111, 112, 297
Бердичевско-Житомирская подъездная ж. д. 300, 302
Бердянская ветвь Екатеринбургской ж. д. 299
Бердяшская ветвь Самаро-Златоустовской ж. д. 299
Беслан-Петровская ветвь Владикавказской ж. д. 239
Бологое-Псковская линия Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. 245, 246, 271, 298
Боржомская ветвь Закавказской ж. д. 260
Борисоглебск-Царицынская ж. д. 108
Боровичская ж. д. 110
Бресто-Бердичевская ж. д. 108
Бресто-Граевская ж. д. 108, 119, 154, 189, 297
Брянская линия Московско-Киево-Воронежской ж. д. 265
Будейс-Маутгаузенская конно-железная дорога в Австрии 38
Бутурлиновская ветвь Юго-Восточных ж. д. 244
- Валк-Феллинская подъездная ж. д. 302
Варшавско-Бромбергская ж. д. 119, 252, 296
Варшавско-Венская ж. д. 58, 119, 237, 238, 252, 296, 302
Варшавско-Тереспольская ж. д. 119, 162, 181, 195, 296, 297, 298.
Вильно-Ровненская линия Полесских ж. д. 194
Владикавказская ж. д. 173, 203, 208, 237—239, 248, 249, 252, 285, 292, 298, 299, 300, 302
Волго-Донская ж. д. 77, 78, 93, 296
Вологодско-Архангельская линия Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. 271
Воронежско-Грушевская ветвь Козлово-Воронежско-Ростовской ж. д. 108
Восточно-Донецкая линия Юго-Восточных ж. д. 193, 243
Восточно-Китайская ж. д. (см. Китайская Восточная ж. д.)
Вятско-Двинская ж. д. (см. Пермь-Котласская ж. д.)
- Графская ветвь Юго-Восточных ж. д. 244
Грушевско-Донская ж. д. 143
Грязе-Борисоглебская ж. д. 106
Грязе-Царицынская ж. д. 208, 242, 253, 297
- Двинско-Витебская ж. д. 185
Динабург-Витебская ж. д. 105, 119, 296
Донецкая каменноугольная ж. д. 111, 143, 185, 201, 211, 242, 253, 297
- Екатерининская (Западно-Донецкая, Криворожская) ж. д. 176, 179, 193, 199—202, 211, 212, 216, 273, 274, 280, 282, 297, 301

- Екатеринбург-Нижний Тагил —
ветвь Уральской горнозаводской
ж. д. 274
- Екатеринбург-Пермская ж. д. (см.
Уральская горнозаводская ж. д.)
- Екатеринбург-Тюменская ж. д. 198,
274, 297
- Екатеринбург-Челябинская ж. д.
259, 274, 298
- Елец-Валуйская линия Юго-Восточ-
ных ж. д. 243
- Елец-Орловская ж. д. 106
- Елецко-Грязская ветвь Орловско-
Грязской ж. д. 106
- Елизаветград-Кременчугская линия
Одесской ж. д. 92, 107
- Забайкальская ж. д. 168, 255, 256,
258, 269, 299, 301
- Закавказская ж. д. 172—175, 181,
183, 185, 203, 208, 228, 260, 261,
270, 291, 297, 299, 301
- Закаспийская ж. д. (Транскаспий-
ская магистраль) 196—198, 259,
260, 271, 298
- Западно-Донецкая ж. д. (см. Ека-
терининская ж. д.)
- Западно-Сибирская ж. д. 255, 258,
298
- Знаменка-Николаевская ветвь Харь-
ково-Николаевской ж. д. 110
- Ивангород-Домбровская ж. д. 162,
193, 213, 297, 301
- Иваново-Кинешемская ж. д. 108
- Иллинойс-Сентрэл ж. д. в США 233
- Ириновская подъездная ж. д. 302
- Калкуны-Радзивилишки ветвь Брес-
то-Граевской ж. д. 110
- Каменская ветвь Екатеринбургской
ж. д. 201
- Карская линия Закавказской ж. д.
299
- Квирилы-Чиатурская ветвь Закав-
казской ж. д. 193
- Керченская ветвь Курско-Харьково-
Севастопольской ж. д. 299
- Киево-Балтская линия Одесской
ж. д. 107
- Киево-Брестская ж. д. 119, 146, 189,
297
- Киево-Воронежская линия Москов-
ско-Киево-Воронежской ж. д. 298
- Киево-Ковельская ж. д. 242
- Киево-Полтавская ж. д. 242
- Китайская Восточная ж. д. (КВЖД)
255, 257, 287, 288, 289
- Кишиневская ветвь Одесской ж. д.
108, 297
- Козлово-Воронежская ж. д. 103,
105, 106, 115
- Козлово-Воронежско-Ростовская
ж. д. 104, 113, 114, 120, 143, 144,
211, 242, 243, 253, 297
- Козлово-Саратовская ж. д. 208, 240,
253
- Константиновская ж. д. 108, 133,
211
- Костромская ветвь Московско-Ярос-
лавско-Архангельской ж. д. 298
- Кошедары-Либавская ветвь Либав-
ской ж. д. 108
- Красноводская ветвь Закаспийской
ж. д. 259, 298
- Кременчуг-Ромненская ж. д. (см.
Ромны-Кременчугская ж. д.)
- Криворожская ж. д. (см. Екатеринбург-
ская ж. д.)
- Кругобайкальская ж. д. 255, 257
- Курская городская ветвь Московско-
Курской ж. д. 253
- Курско-Воронежская линия Москов-
ско-Киево-Воронежской ж. д.
163, 271
- Курско-Киевская ж. д. 102, 106,
116, 118, 210, 253, 296
- Курско-Либавская ж. д. (проек-
тируемая) 66, 75, 76
- Курско-Таганрогская линия Курско-
Харьково-Азовской ж. д. 106
- Курско-Харьково-Азовская ж. д.
104, 115, 119, 133, 143, 144, 181,
182, 211, 244, 296
- Курско-Харьково-Севастопольская
ж. д. 292, 301
- Ландварово-Роменская ж. д. 105,
109, 110, 119
- Либаво-Газенпотская подъездная
ж. д. 302
- Либаво-Роменская ж. д. 108, 115,
119, 120, 181, 269, 297, 301
- Либавская ж. д. 119, 297
- Ливенская узкоколейная ж. д. 107,
253
- Ливерпуль-Манчестерская ж. д. в
Англии 18, 34
- Лион-Сент-Этьенская ж. д. во Фран-
ции 18
- Лисичанская линия Юго-Восточных
ж. д. 213, 214
- Лодзинская фабричная ж. д. 119,
302
- Лозово-Севастопольская ж. д. 109,
110, 119, 120, 146, 154, 159, 185,
201, 221, 297
- Луганская ветвь Юго-Восточных
ж. д. 271, 299

- Мариупольская ветвь Донецкой ж. д. 211, 212, 297
 Мервская ветвь Среднеазиатской ж. д. 197, 299
 Минераловодческая ветвь Владикавказской ж. д. 162
 Митавская ж. д. 110, 119, 185
 Могилево-Новоселицкая ветвь Юго-Западных ж. д. 298
 Моршанско-Сызранская ж. д. 109, 110, 181, 297
 Московско-Брестская ж. д. 118, 154, 159, 185, 194, 291, 296, 301
 Московско-Брянско-Киевская линия Московско-Киево-Воронежской ж. д. 271, 299
 Московско-Виндаво-Рыбинская ж. д. 237, 238, 245—248, 251, 252, 298, 302
 Московско-Виндавская линия Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. 246, 247, 271, 272
 Московско-Казанская ж. д. 79, 227, 237, 238, 241, 242, 252, 272, 291, 298, 299, 302
 Московско-Киево-Воронежская ж. д. 237, 238, 242, 253, 264, 265, 272, 298, 299, 302
 Московско-Курская ж. д. (Южная ж. д.) 92—95, 98, 114, 118, 139, 185, 264, 265, 272, 291, 296, 301
 Московско-Нижегородская ж. д. 72—76, 118, 132, 139, 166, 185, 186, 272, 296, 301
 Московско-Павелецкая линия Рязанско-Уральской ж. д. 240, 241, 300
 Московско-Рязанская ж. д. 80, 100, 101, 118, 208, 237, 241, 252, 296
 Московско-Савеловская ветвь Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. 272
 Московско-Саратовская ж. д. 79, 80, 101
 Московско - Саратово - Астраханская линия Рязанско-Уральской ж. д. 272
 Московско-Севастопольская ж. д. (проектируемая) 90, 92
 Московско-Смоленская ж. д. 106
 Московско-Смоленско-Брестская ж. д. 272
 Московско-Феодосийская (Южная) ж. д. (проектируемая) 76
 Московско-Ярославская ж. д. 77, 296
 Московско - Ярославско - Архангельская ж. д. 237, 238, 250, 272, 299, 301
 Московско-Ярославско-Вологодская ж. д. 118
 Мургабская ветвь Среднеазиатской ж. д. 259
 Муромская ж. д. 179, 180, 297, 301
 Николаевская ж. д. (см. Петербурго-Московская ж. д.)
 Никольская ветвь Уссурийской ж. д. 299
 Новгородская узкоколейная ж. д. 108, 246, 252
 Новозыбковская ж. д. 299
 Новороссийская линия Владикавказской ж. д. 203, 298
 Новоторжская ж. д. 106, 185
 Нюрнберг-Фюртская ж. д. в Германии 18
 Одесская ж. д. 90, 91, 98, 113, 119, 146, 154, 189, 296
 Одесско-Балтская линия Одесской ж. д. 91
 Одесско-Бендерская ветвь Одесской ж. д. 91
 Ольвиопольская подъездная ж. д. 299, 302
 Оренбургская ж. д. 104, 111, 119, 185, 297, 301
 Оренбурго-Самаркандская ж. д. (проектируемая) 195
 Ореховский подъездной путь 302
 Орловско-Витебская ж. д. 113, 115, 119, 123, 185, 296
 Орловско-Грязская ж. д. 113, 181, 242, 253, 296
 Остроленка-Пилявская ж. д. (см. Принаревская ж. д.)
 Павелецкая ветвь Рязанско-Вяземской ж. д. 110
 Париж-Льонская ж. д. 64
 Пенза-Симбирская линия Московско-Казанской ж. д. 271, 298
 Пермская ж. д. 168, 259, 261, 299, 301
 Пермь-Котласская ж. д. 193, 259, 271
 Петербурго-Варшавская ж. д. 59, 60, 66, 67, 72, 75, 76, 97, 119, 125, 139, 141, 154, 185, 186, 188, 210, 269, 272, 296, 301
 Петербурго-Витебская линия Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. 246, 271, 272
 Петербурго-Выборгская ж. д. 272
 Петербурго-Вятская ж. д. 272
 Петербурго-Московская ж. д. (Николаевская ж. д.) 43, 45—59, 64, 74, 98, 108, 114, 118, 129, 130, 138, 166, 186, 210, 269, 272, 282, 296, 301
 Петербурго-Псково-Рижская линия Петербурго-Варшавской ж. д. 272

- Петербурго-Ревельская линия Балтийской ж. д. 272
 Петербурго-Сестрорецкая ж. д. 302
 Петергофская ж. д. 63
 Петровская линия Владикавказской ж. д. 162, 193, 238, 271, 300
 Пилявская ветвь Варшавско-Тереспольской ж. д. 298
 Пинск-Жабинская ветвь Полесских ж. д. 194
 Пинск-Лунинец-Гомельская линия Полесских ж. д. 194
 Полесские ж. д. 194, 195, 198, 210, 269, 297, 301
 Поти-Тифлисская ж. д. 105, 106, 119, 154, 183, 297
 Привислинные ж. д. 194—195
 Приморская ж. д. (см. Петербурго-Сестрорецкая ж. д.)
 Приваревская ж. д. 195
 Псково-Рижская ж. д. 195, 245, 298
 Путиловская ж. д. 108, 179

 Рамоньская ветвь Юго-Восточных ж. д. 244
 Ржево-Вяземская ж. д. 298
 Риго-Больдераасская ж. д. 108, 119
 Риго-Двинская ж. д. 185
 Риго-Динабургская ж. д. 76, 77, 105, 119, 121, 296
 Риго-Митавская ж. д. 106
 Риго-Орловская ж. д. 77, 210, 301
 Риго-Туккумская ж. д. 301
 Риго-Царицынская ж. д. 119, 120
 Ромны-Кременчугская ж. д. 193, 202, 298
 Ростово-Владикавказская ж. д. 110, 114, 119, 297
 Рыбинско-Бологовская ж. д. 106, 245, 246, 252, 296
 Рыбинско-Псковская линия Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. 246
 Рязско-Вяземская ж. д. 110, 144, 181, 297
 Рязско-Моршанская ж. д. 106, 107, 115, 120, 181, 296
 Рязанско-Казанская линия Московско-Казанской ж. д.—163, 271
 Рязанско-Козловская ж. д. 100—103, 240, 253, 296,
 Рязанско-Тульская подъездная ж. д.—302
 Рязанско-Уральская ж. д. 237, 238, 240, 241, 248, 250, 253, 298—300, 302

 Савеловская ветвь Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. 299
 Саксаганская ветвь Екатеринбургской ж. д. 201
 Самарканд-Андижанская линия Среднеазиатской ж. д. 259, 260
 Самарканд-Ташкентская линия Среднеазиатской ж. д. 259
 Самаро-Златоустовская ж. д. 168, 198, 255, 298, 299, 301
 Самаро-Челябинская ж. д. (см. Самаро-Златоустовская ж. д.)
 Свенцьяны-Березвекская подъездная ж. д. 302
 Северная ж. д. во Франции 151
 Северо-Западная подъездная ж. д. (Олита-Гродненская ж. д.) 299
 Северо-Западные ж. д. (проектируемые) 245
 Северо-Тихоокеанская ж. д. в США 233
 Седлец-Малкинская линия Привислинской ж. д. 194, 195
 Сергиево-Посад-Ярославская линия Московско-Ярославско-Вологодской ж. д. 108
 Сестрорецкая ж. д. 110
 Сибирская ж. д. (Великая Сибирская магистраль, Транссибирская ж. д.) 43, 168, 193, 198, 199, 254—259, 262, 263, 268, 269, 271, 283, 292, 301
 Симбирская ветвь Московско-Казанской ж. д. 299
 Скопнская ветвь Рязско-Вяземской ж. д. 108
 Смоленско-Брестская ж. д. 108
 Среднеазиатская ж. д. 259, 260, 285, 299, 301
 Среднесибирская ж. д. 255, 258, 299
 Ставропольская ветвь Владикавказской ж. д. 299
 Стоктон-Дарлингтонская ж. д. в Англии 17
 Сызрано-Вяземская ж. д. 269, 301

 Таганрого-Ростовская линия Курско-Харьково-Азовской ж. д. 106
 Тагильская заводская ж. д. 33
 Тамбово-Камышинская линия Рязанско-Уральской ж. д. 271
 Тамбово-Козловская ж. д. 106, 120, 181
 Тамбово-Саратовская ж. д. 106, 179, 296
 Тирасполь-Кипиновская линия Одесской ж. д. 107
 Тифлис-Карская линия Закавказской ж. д. 260
 Тифлисская линия Закавказской ж. д. 193
 Тихорецко-Царицынская линия Владикавказской ж. д. 238, 249, 271

Торжок-Ржевская ветвь Рязско-Вяземской ж. д. 110

Транскаспийская ж. д. (см. Закаспийская ж. д.)

Транссибирская ж. д. (см. Сибирская ж. д.)

Уманская ветвь Юго-Западных ж. д. 162, 298

Уральская горнозаводская ж. д. 111, 119, 128, 181, 185, 212, 220, 274, 297, 298

Уссурийская ж. д. 199, 255, 256, 258, 298, 299, 301

Фастовская ж. д. 104, 111, 297

Феодосийская ветвь Лозово-Севастопольской ж. д. 298

Харьково-Балашовская линия Юго-Восточных ж. д. 243—245, 249

Харьково-Белгородско-Курская линия Курско-Харьково-Севастопольской ж. д.—273.

Харьково-Кременчугская ж. д.—106, 107, 273, 296

Харьково-Купьянская линия Юго-Восточных ж. д.—273

Харьково-Лиманская линия Донецкой ж. д.—273

Харьково-Николаевская ж. д.—119, 146, 179, 180, 201, 202, 211, 297, 301

Царицыно-Орловская магистраль 121
Царицынская линия Владикавказской ж. д. 299

Царскосельская ж. д. 40—43, 46, 63, 104, 252, 296

Чаплино-Бердянская ветвь Юго-Восточных ж. д. 271

Чарджуйско-Самаркандская линия Среднеазиатской ж. д. 197

Чиатурская ветвь Закавказской ж. д. 260

Шуйско-Ивановская ж. д. 106, 296

Эриванская ветвь Закавказской ж. д. 261

Юго-Восточные ж. д. 237, 238, 242—245, 249, 250, 253, 291, 298—300, 302

Юго-Западные ж. д. 115, 120, 142, 162, 164, 169, 180, 185, 186, 188—191, 210, 269, 298, 301

Юзовская ветвь Екатерининской ж. д. 201

Юнион Пасифик ж. д. в США 233

Ярославско-Вологодская линия Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. 297

Ярославско-Рыбинская ветвь Московско-Ярославско-Архангельской ж. д. 271

Оглавление

Введение	3
Глава первая	
Начало железнодорожного строительства в период кризиса феодално-крепостнической России (30—50-е годы XIX в.)	
Развитие мировой транспортной революции в первой половине XIX в.	16
Состояние путей сообщения в феодално-крепостнической России во второй четверти XIX в.	21
Строительство первых отечественных заводских железных дорог	30
Борьба за введение железнодорожного транспорта в России и постройка первой общественной Царскосельской железной дороги в 1836—1838 гг.	34
Постройка первой русской магистрали — Петербурго-Московской железной дороги (1842—1851 гг.)	43
Начало частного железнодорожного строительства в России. Учредительство Главного общества российских железных дорог и крах железнодорожного предпринимательства в начале 60-х годов XIX в.	61
Глава вторая	
Создание первой железнодорожной сети в пореформенной России в 60—70-х годах XIX в.	
Роль железнодорожного транспорта в мировом капиталистическом хозяйстве в третьей четверти XIX в.	81
Казенное железнодорожное строительство в России в 60-х годах XIX в.	87
Концессионная спекулятивная «горячка» на железных дорогах России и железнодорожная политика царизма в конце 60-х—70-х годов XIX в.	95
Влияние железных дорог на капиталистическое развитие России в 60-х—70-х годах XIX в.	118
Глава третья	
Железнодорожный транспорт России в 80-х — начале 90-х годов XIX в.	
Особенности развития железнодорожного транспорта в мировом капиталистическом хозяйстве в 80-х — начале 90-х годов XIX в.	147
Контрольно-финансовые мероприятия царского правительства в отношении частных железных дорог России	153

Тарифная реформа на железнодорожном транспорте России	163
Огосударвление частных железных дорог в России	178
Основные направления железнодорожного строительства России в 80-х — начале 90-х годов XIX в.	193
Влияние железнодорожного транспорта на развитие капиталистической экономики России в 80-х — начале 90-х годов XIX в.	204

Глава четвертая

Железнодорожный транспорт России в период экономического подъема 90-х годов XIX в.

Развитие железнодорожного транспорта в мировой капиталистической экономике в 90-х годах XIX в.	229
Монополизация частной железнодорожной сети России	234
Особенности государственного железнодорожного строительства в России в 90-х годах XIX в.	251
Организация государственного железнодорожного хозяйства царской России	261
Роль железнодорожного транспорта в развитии капитализма в России в 90-х годах XIX в.	270
Заключение	293
Приложения	296
Указатель железных дорог	309

Соловьева Аида Михайловна

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ РОССИИ
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.**

Утверждено к печати
Институтом истории СССР АН СССР

Редактор издательства *М. М. Медведев*
Художник *В. К. Бисенгалиев*
Художественный редактор *В. А. Чернецов*
Технический редактор *О. М. Гуськова*

Сдано в набор 30/IV—1975 г.
Подписано к печати 9/X—1975 г.
Формат 60×90^{1/16}. Усл. печ. л. 19,75. Уч.-изд. л. 22,7.
Тираж 1350 экз. Бумага типографская № 2.
Тип. зак. № 2231. Т-16339. Цена 1 р. 60 к.

Издательство «Наука». 103717 ГСП,
Москва, К-62, Подсосенский пер., 21
2-я типография издательства «Наука». 121099,
Москва, Г-99, Шубинский пер., 10

1000