

Министерство образования и науки Российской Федерации
Ярославский государственный университет им. П. Г. Демидова

А. В. ЛЕБЕДЕВ

**ИСТОРИЯ
ТРАНСПОРТА РОССИИ
В XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

Текст лекций

Рекомендовано

*Научно-методическим советом университета
для студентов, обучающихся по специальности История*

Ярославль 2011

УДК 902
ББК 01г.я73
Л 33

Рекомендовано

*Редакционно-издательским советом университета
в качестве учебного издания. План 2010/2011 учебного года*

Рецензенты:

Н. А. Личак, кандидат исторических наук,
доцент кафедры политологии ЯГТУ;
кафедра философии, социологии и истории Московского
государственного университета путей сообщения
(Ярославский филиал МИИТ)

Л 33 **Лебедев, А. В. История транспорта России в XIX – начале XX века:** текст лекций / А. В. Лебедев ; Яросл. гос. ун-т им. П. Г. Демидова. – Ярославль : ЯрГУ, 2011. – 84 с.

ISBN 978-5-8397-0814-3

В тексте лекций рассматривается история транспортного комплекса России на протяжении XIX – начала XX в.; освещаются важнейшие проблемы развития сухопутного, водного, железнодорожного, автомобильного и авиационного транспорта в дореволюционной России.

Учебное пособие предназначено для студентов, обучающихся по специальности 080109.65 «История» (дисциплина «История транспорта России в XIX – начале XX века», блок ГСЭ), очной формы обучения.

УДК 902
ББК 01г.я73

ISBN 978-5-8397-0814-3

© Ярославский государственный
университет им. П. Г. Демидова, 2011

ВВЕДЕНИЕ

Обращение к истории развития транспорта России представляется актуальной и востребованной задачей современной исторической науки. Исследование исторического прошлого системы путей сообщения позволяет более детально осмыслить причинно-следственные связи их развития и вычленить уровень технического прогресса, оказавшего серьёзное влияние на дальнейший ход истории России, поскольку именно модернизация транспортного комплекса во многом определила ход дальнейшего развития страны и стала основным фактором, способствовавшим преодолению экономической отсталости государства.

Настоящая публикация является текстом лекций по дисциплине «История транспорта России в XIX – начале XX в.», в которых рассматривается процесс развития транспортного комплекса в период крупномасштабной модернизации традиционных видов транспорта и активного внедрения новых. Одновременно оценивается влияние транспортной системы на развитие сельского хозяйства, промышленности и становление внутреннего рынка России.

Цель данного издания состоит в том, чтобы сформировать у студентов представление об историческом прошлом отечественного транспортного комплекса и сделать более глубокими их знания по базовой дисциплине «История России».

Студенты, которым адресована настоящая публикация, должны обратить особое внимание на то, что на всём протяжении своего существования отечественный транспорт играл ключевую роль в жизни государства. Поэтому его история постоянно привлекала внимание как профессиональных учёных (историков, экономистов и др.), так и обычных граждан. Историография транспортного комплекса России разнообразна и представлена большим количеством исследований по различным видам транспорта.

Степень научной разработанности проблемы может быть представлена посредством двух исследовательских уровней. Первый уровень связан с изучением истории транспортной системы России в целом. В первую очередь это работы, носящие обобщающий характер, научная значимость которых заключается в формировании методологических и теоретических основ изуче-

ния исторического прошлого транспортного комплекса государства¹. Ко второй категории относятся исследования, освещающие отдельные аспекты истории различных видов транспорта².

В зависимости от времени выхода исследовательских работ можно разделить историографию отечественного транспорта на три основных периода: *дореволюционный* (XIX в. – 1917 г.), *советский* (1917 г. – 1980-е гг.) и *постсоветский* (с начала 1990-х гг.). В основе такого деления лежат различные методологические подходы, методика сбора и обработки материалов, масштабы привлечения исторических источников, глубина и обоснованность выводов, существовавшие в разные периоды развития историографии отечественного транспорта.

Начало *дореволюционного периода* характеризуется возрастанием общественного и научного интереса к развитию отечественных путей сообщения. Появляются работы, подвергающие анализу историю транспортного комплекса России. Авторами данных работ, как правило, были не профессиональные историки, а работники транспортного ведомства, руководители предприятий транспорта и экономисты. Поэтому первые работы по истории отечественного транспорта тесно связаны с исследованиями по экономике и статистике. В публикациях содержится большой фактический материал, который был слабо аналитически обрабо-

¹ См.: Дузь П. Д. История воздухоплавания и авиации России до 1914 г. М., 1979; Писаренко Э. Е. История автомобильного транспорта России до 1917 г. М., 1994; История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. СПб.; М., 1994; Транспорт России. Исторические очерки. Транспорт на рубеже эпох (1899–1917). М., 2009.

² См.: Верховский В. М. Краткий исторический очерк начала и распространения железнодорожного дела в России. СПб., 1898; Виргинский В. С. Начало парового судоходства в России. М., 1948; Исторический очерк развития организации Ведомства путей сообщения. СПб., 1910; Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. СПб., 1900; Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров: в 4 т. СПб., 1902; Радциг А. А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896; Соловьёва А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975.

тан и содержал мало сравненных характеристик. Они представляют для современного исследователя значительный интерес как источник фактической и статистической информации.

Таким образом, следует отметить, что на данном этапе историографии проблематика истории транспорта России лишь начинает складываться. Узость источниковой базы и ряд других объективных причин обусловили низкий научно-теоретический уровень большей части работ, вышедших на этом хронологическом отрезке. Однако они сконцентрировали значительную информацию и заложили фундамент для последующих исследований.

В *советский период* появились новые направления научного поиска, которые в значительной степени разнообразили и расширили историографию отечественного транспорта. История транспортных коммуникаций изучалась в контексте анализа генезиса капитализма в России. Большое место в историографии было отведено изучению истории железнодорожного транспорта. Исследователи рассматривали создание железных дорог как ключевое звено в процессе промышленной революции, определившее основное направление реформирования отечественной экономики.

Советскому периоду историографии присущи некоторые особенности. Они повлияли на качество и количество вышедших работ. В содержательном отношении в советской исторической науке приоритет отдавался более подробному освещению развития отечественного транспорта в экономическом и техническом плане. Советские историки систематизировали и обработали огромный объём информации, опубликованной в дореволюционной литературе. Наряду с введением в научный оборот новых исторических источников это позволило сформулировать общие закономерности развития транспортного комплекса России как в общегосударственном масштабе, так и на уровне отдельных регионов.

После распада СССР наметилась чёткая тенденция к смене политических ориентиров, что позволило по-новому взглянуть на историю. Наступил новый период развития истории отечественного транспорта. Для него характерен переход от разработки отдельных направлений истории транспортного комплекса России к созданию научных работ обобщающего характера.

Основная сложность разрабатываемой дисциплины заключается в том, что курсы по истории отечественного транспорта читаются в учебных заведениях транспортного ведомства России. Это накладывает определённую специфику на их содержание. Спецкурс «История транспорта России в XIX – начале XX в.» впервые внедряется в систему классического высшего образования. Его цель заключается в изучении исторического опыта деятельности транспортного комплекса России.

ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.

Образование государственных структур управления транспортными коммуникациями

На рубеже XVIII–XIX вв. значительно увеличилась территория России. За время правления Александра I её площадь возросла на 14 110 миль² и достигла 366 582 миль², что составляло 1/28 от площади земного шара, 1/9 всей суши, на которой проживала 1/15 доля населения планеты. Соразмерно с приращением новых пространств росла и численность населения. В 1722 г. в России проживало 14 млн человек, а в 1834 г. – уже 55 млн человек.

Во второй половине XVIII – начале XIX в. активно реализовывался экономический потенциал государства, что сопровождалось энергичным развитием промышленности и усилением торговой деятельности. Однако данный процесс протекал крайне противоречиво. С одной стороны, он характеризовался высокими темпами и показателями промышленного роста. В 1801 г. в России насчитывалось 2 402 крупных предприятия с 95 тыс. рабочих, в 1825 г. – 5 261 промышленное предприятие, где трудилось 210,6 тыс. рабочих, в 1840 г. их количество увеличилось до 6 863, а число рабочих возросло до 438 тыс. человек.

В первой половине XIX в. промышленность России развивалась довольно быстро – согласно официальной статистике, общее число предприятий выросло в 5 раз. Однако это развитие было неравномерным: на фоне общего прогресса наметились кризисные явления и противоречия. Механизация производства, начавшаяся

в станах Западной Европы, снизила себестоимость конечного продукта и вытеснила отечественную продукцию с мирового рынка. По этой причине в начале XIX в. заметно вырос импорт различных машин, аппаратов и промышленных изделий из металлов. В 1815 г. стоимость данной категории товаров составила 83 тыс. руб., в 1825 г. – 828 тыс. руб., а в 1840 г. – 3,5 млн руб.

Несмотря на существование крепостного права, которое сдерживало развитие товарно-денежных отношений, расширился внутренний рынок. Усилилась специализация хозяйственных районов России. В начале XIX в. существенно увеличились объёмы внешней торговли. За период с 1801 по 1805 гг. среднегодовой оборот внешней торговли составлял 128 млн золотых рублей. В 1836–1840 гг. он возрос до 219,5 млн золотых рублей.

По мере роста производства, расширения внутренней и внешней торговли всё острее ощущалась проблема транспортировки товаров и сырья. В связи с этим возникла острая необходимость создания общегосударственного органа управления транспортной системой.

В начале XVIII в. Пётр I ввёл специальную должность для надзора над путями сообщения. Земские комиссары должны были следить за тем, чтобы дороги содержались в исправном состоянии. В 1722 г. последовало распоряжение о постройке новой дороги от Москвы до Волхова и установлении особого налога на её содержание. Однако после смерти Петра I данная должность была упразднена, а «дело наблюдения за дорогами долго оставалось без разрешения». Поэтому сооружение «перспективной» дороги было приостановлено.

При Анне Иоанновне впервые были изданы правила строительства дорог и их мощения фашинами. Сооружение «перспективной» дороги, которая с этого момента связала бы Петербург и Москву, должно было соответствовать принятым правилам. Для управления постройкой была образована «Канцелярия перспективной дороги», но, несмотря на это, работы продвигались крайне медленно. Поэтому в приказе Елизаветы Петровны от 19 февраля 1742 г. было выражено сожаление о том, «что мысль Петра не приводится к окончанию, несмотря на большие траты денег».

В 1755 г., при Елизавете Петровне, в Тосно с канторой в Москве, была организована «Канцелярия от Строений Государственных дорог», которая заведовала всеми основными дорогами в России. По штату канцелярия состояла из главного судьи, двух ассессоров, контролёра, секретаря и прочих чиновников. Её распоряжения являлись обязательными для губернаторов и воевод. Однако деятельность данного учреждения оказалась малоэффективной. До уровня центрального учреждения её полномочия были расширены только при Екатерине II, её указом от 18 февраля 1764 г., в котором повелевалось «прилагать старания приводить все государственные дороги в наилучшее состояние».

В расположении Канцелярии не имелось достаточного количества средств, технического персонала и сведений о состоянии путей сообщения в России. Поэтому в ходе проведения административной реформы в 1780 г. Канцелярия была упразднена, а наблюдение за дорогами было возложено на местные власти, которые в скором времени продемонстрировали свою полную несостоятельность и некомпетентность в данном вопросе.

Кризис транспортной системы, который развивался на фоне активного развития промышленности и интенсивного роста как внутренней, так и внешней торговли, заставил правительство пересмотреть свою политику в этом направлении и внести коррективы в систему организации транспортной сети.

Создание органа, осуществляющего управление транспортными коммуникациями, стало насущной необходимостью. В 1786 г. была открыта Комиссия о дорогах. Перед ней была поставлена грандиозная задача выработки «Генеральных правил для строения в России дорог». Однако она не смогла упорядочить процесс сооружения грунтовых дорог и наладить контроль за состоянием сухопутных путей сообщения. Никаких реальных действий, направленных на организацию дорожного дела, с её стороны предпринято не было. Единственным результатом многолетней деятельности Комиссии о дорогах стал лишь «План для составления генеральных правил о строении в России дорог». Она просуществовала до 1796 г., когда Павел I упразднил её,

приказав «производившиеся в ней дела распределить по местам, куда которые следует».

В середине XVIII в. надзор за водными путями сообщения России находился в непосредственном ведении местных властей. В 1782 г. все водные коммуникации были разделены на две части: на оконченные и неоконченные. Первые были оставлены в распоряжении Новгородского и Тверского генерал-губернатора, а вторые передавались на попечение специальных должностных лиц. Для их подготовки в том же году был учреждён корпус гидравликов, комплектовавшийся по преимуществу инженерными офицерами, окончившими курс инженерного кадетского корпуса, и приглашёнными из-за границы иностранными инженерами.

В 1797 г. Павел I передал все водные коммуникации в ведение действительного тайного советника графа Я. Е. Сиверса, которому было поручено разработать «генеральное о лучшем устройстве сей части положение». Составленный им проект был утверждён императором, и 28 февраля 1798 г. по приказу Павла I был учреждён Департамент водяных коммуникаций, ведавший всеми водными путями сообщения. Он был основан для организации единой системы управления водным транспортом и имел права коллегий, существовавших до образования министерств, подчиняясь непосредственно Сенату. Этот указ положил начало существованию ведомства путей сообщения.

В отличие от всех предшествующих государственных структур по управлению транспортными артериями России, деятельность Департамента водяных коммуникаций была плодотворна. Департамент построил ряд каналов, имевших важное стратегическое и экономическое значение, по инициативе его руководства были организованы кругосветные путешествия, направленные на развитие морских путей сообщения и внешней торговли. Благодаря его работе было ускорено сооружение крупнейшей в мире Мариинской водной системы, которая была отмечена золотой медалью на Парижской выставке 1813 г.

В структуре Департамента был организован особый отдел, заведовавший «учебной частью»: он занимался подготовкой инженерных кадров. В 1806 г. «для познания гидравлических и

технических наук» во Францию и Англию была командирована первая группа отечественных специалистов. При учебном отделе была организована первая в России транспортная библиотека и модельный кабинет, который имел копии всех передовых инженерных сооружений и механизмов.

Одновременно с изменениями в структуре Департамента водных коммуникаций были значительно расширены полномочия Комиссии о дорогах, которая с 1800 г. получила наименование Экспедиции устройства дорог в государстве и заметно активизировала свою деятельность.

16 июня 1809 г. Александр I преобразовал Департамент водных коммуникаций в Экспедицию водных коммуникаций. Проект реформы транспортного ведомства разрабатывал принц Георгий Ольденбургский. В результате проводимой реорганизации удалось значительно обновить штаты, что позволило присоединить к его основным функциям и надзор за сухопутными дорогами. Таким образом, в России было создано единое транспортное ведомство, которое осуществляло контроль над всеми видами путей сообщения. Реформирование транспортного ведомства было обусловлено тем, что «распространение земледелия и промышленности, возрастающее население... и движение внутренней и внешней торговли» к тому времени уже значительно превзошли «меру прежних путей сообщения».

20 ноября 1809 г. в результате объединения Экспедиции водных сообщений и Экспедиции устройства дорог в государстве было организовано Главное Управление путей сообщения, при котором вместо корпуса гидравликов были учреждены Корпус и Институт Корпуса инженеров путей сообщения, имевшие более широкую сферу применения.

Во главе Главного Управления путей сообщения был поставлен Главный директор. Под его председательством был учреждён Совет, состоявший из 3 членов, которые выполняли функции генерал-инспекторов и входили в состав учреждённого «на воинском положении» Корпуса инженеров. Помимо них в Совет входили начальники 10 округов, между которыми были распределены все внутренние пути сообщения, 15 управляющих дирек-

торов, 20 директоров, непосредственных исполнителей работ, 30 инженеров I класса, 45 – II и 70 – III. При Совете с целью ведения делопроизводства была учреждена канцелярия.

Для выполнения работ была создана специальная мастерская бригада, которую возглавляли офицеры. Для организации судоходства и осуществления полицейского надзора была образована полицейская команда, во главе которой стояли смотрители в чине VIII–XII классов.

В структуре Управления водяными и сухопутными путями сообщения было три отдела. Первый отдел заведовал водяными сообщениями, второй – сухопутными, третий – торговыми портами. Первоначально оно располагалось в Твери «как центре важнейших водяных сообщений». Однако впоследствии, в 1816 г., оно было переведено в Петербург. Причиной такого перемещения стала необходимость в установлении более близких контактов с другими министерствами и ведомствами, расположенными в столице.

Таким образом, в стране был создан центральный орган, обеспечивавший строительство и эксплуатацию путей сообщения, с появлением которого связано начало нового периода дорожного дела в России.

Хотя деятельность, направленная на функционирование Главного Управления путей сообщения только начиналась, уже с самого основания оно терпело серьезные затруднения: «... первые шаги на пути к упорядочению всего дела были крайне трудны, – отметил П. И. Георгиевский. – Не имелось сведений, не имелось людей, необходимых для организации управления, а между тем состояние путей сообщения оставляло желать лучшего».

Объединение Экспедиции водяных сообщений и Экспедиции устройства дорог вызвало многочисленные организационные сложности. Было необходимо перевести все дела упразднённых организаций в Управление водяными и сухопутными путями сообщения. Однако сделать это в официально установленные сроки не удалось. В конечном итоге «все дела их [были] доставлены в Тверь в том виде, в каком они могли быть к сему времени приготовлены».

Параллельно начался сбор сведений о состоянии транспортных коммуникаций. В течение 1809 и 1810 гг. руководство

Главного Управления путей сообщения пыталось выяснить у губернаторов состояние сухопутных путей сообщения на местах, а начальники округов старались собрать сведения о грунтовых дорогах на территориях вверенных им округов. Однако в большинстве случаев «обширность занятий... не позволила им... составить дорогам описание». Поэтому даже в 1811 г. Главное Управление путей сообщения не могло принять грунтовые тракты в своё ведение.

Организация водного транспорта проходила более удачно, но и здесь не обошлось без проволочек и трудностей. Округа «водных сообщений» открывались постепенно. Их окончательные границы были определены на общем собрании Главного Управления путей сообщения, состоявшемся в конце 1809 – начале 1810 г. в Твери. При этом важно отметить, что территориальная организация водных путей самым тесным образом согласовывалась с задачами управления и эксплуатации.

«Распределение водных путей по округам, прежде всего увязанное с задачами по управлению эксплуатацией и улучшению их судоходных условий, фактически игнорировало экономические потребности той или иной территории, – подчеркнула Э. Г. Истомина. – Но так или иначе наметившиеся к тому времени экономические районы при формировании границ округов уже стихийно диктовали свои условия».

Важным достижением в сфере управления водными коммуникациями России стало открытие судоходной расправы. Её основная задача заключалась в развитии судоходства. Она находилась в Твери, по штату в ней насчитывалось 4 отделения: в Рыбинске, Вышнем Волочке, Ладоге и на Боровичских порогах. Судоходная расправа занималась разбором спорных дел между хозяевами судов, приказчиками и рабочими, которыми до этого помимо своих прямых обязанностей занимались работники ведомства путей сообщения и полиция.

Создание транспортного ведомства с весьма разветвлённой структурой потребовало привлечения значительного числа специалистов. «Для приготовления юношества и образования инженеров» был создан Институт Корпуса инженеров путей сообще-

ния, который возглавил видный испанский учёный, механик и строитель А. А. Бетанкур. Помимо директора в его штат входили 7 профессоров, смотритель и эконом. Первоначально институт был рассчитан на 80 воспитанников.

По мнению современных исследователей, «необходимость создания института диктовалась самой жизнью. Россия с её пространственной необъятностью остро нуждалась в разветвлённой сети сухопутных и водных путей сообщения. Для их устройства и эксплуатации требовались хорошо подготовленные инженеры, способные успешно решать сложные технические и организационные задачи» [15, с. 121].

В первые годы своего существования Институт Корпуса инженеров путей сообщения являлся открытым учебным заведением с четырёхлетним сроком обучения. Туда принимались дети дворян и военнотружущих в возрасте от 15 до 22 лет, окончившие гимназии, юнкерские училища или другие школы и выдержавшие вступительные испытания. Помимо этого от соискателей требовалось крепкое здоровье и знание двух языков: русского и французского. Однако в 1823 г. он был преобразован в закрытое учебное заведение военного типа. По окончании учёбы все воспитанники получали звание поручика и поступали в Корпус инженеров путей сообщения.

В 1810 г. в Петербург приехала первая группа приглашённых из Франции инженеров и учёных, которые стали преподавателями в Институте Корпуса инженеров путей сообщения. Поэтому в то время лекции читались исключительно на французском языке. Впоследствии данное учебное заведение установило тесные связи с Академией наук России и Петербургским университетом. Это позволило привлечь к чтению лекций лучшие педагогические и научные кадры России.

В 1820 г. на основе второй волны французских инженеров, прибывших в Россию, и собственных выпускников при институте была создана Военно-строительная школа путей сообщения, являвшаяся средним техническим учебным заведением. Срок обучения в Военно-строительной школе составлял 3 года. В ней проходили обучение около 100 человек, которые по окончании

курса получали звание техника (прапорщика) и направлялись на работу в строительный отряд путей сообщения. Весьма примечательно, что особо отличившиеся и наиболее талантливые ученики школы имели возможность продолжить обучение в институте.

Институт Корпуса инженеров путей сообщения стал первым высшим транспортным и техническим учебным заведением в России. Он готовил инженеров широкого профиля, включавшего проектирование, строительство и эксплуатацию всех видов дорожных и гидротехнических сооружений.

«Особенность организации учебных занятий состояла в совмещении общего научного образования с инженерным, тогда как во Франции, например, оно было разделено между Политехнической школой, основанной в 1794 г., и Школой мостов и дорог».

Институт Корпуса инженеров путей сообщения и Военно-строительная школа сыграли важную роль в процессе подготовки квалифицированных кадров для дорожного строительства в России. Однако к моменту создания государственных структур управления транспортными коммуникациями они не могли удовлетворить потребности в техническом персонале.

Корпус инженеров путей сообщения хотя и был сформирован в 1809 г., но сделано это было «в таком только количестве чинов, сколько найти их можно было». Первоначально на должности инженеров в округа удалось найти лишь 9 человек, 7 из которых за время проведения организационных работ успели выйти на пенсию. Институт Корпуса инженеров путей сообщения мог пополнить этот комплект только спустя 8–10 лет. За первые 10 лет своего существования институт выпустил 97 инженеров, что стало весомым подспорьем в решении кадрового вопроса на отечественном транспорте. Всего же за первые пятьдесят лет существования из его стен вышли 969 инженеров и 650 техников.

Для полного укомплектования всех 10 округов по штату требовалось 148 инженеров, 23 чиновника мастерской бригады, 350 смотрителей полицейской бригады и 45 чиновников канцелярии. В наличии имелся всего 81 инженер. В основной массе это были заступившие на данную должность штатские чиновники. Не хва-

тало 211 смотрителей, 17 канцелярских работников, 12 чиновников мастерской бригады.

Вместо 566 должностей, положенных по штату, было заполнено всего 262, т. е. только половина. Ни один из округов не был укомплектован кадрами в полном объёме. Только первые два округа были сформированы почти полностью. В III и VII округах имелась только половина обслуживающего персонала от штатного количества. IV, V, VI располагали от 1/3 до 1/5 от штатного числа работников. В VIII, IX и X совокупно было лишь 12 чиновников вместо 92.

Необходимым количеством нижних чинов располагал лишь I округ, все остальные «имели в том крайнюю надобность». По самым минимальным расчётам, требовалось 127 унтер-офицеров, 1 203 рядовых и 80 пионеров для мастерской бригады. Реально имелась только половина от этого числа. Нехватка покрывалась солдатами, «к фрунтовой службе неспособными, из разных ближайших к округам дивизий по мере выпуска их». Однако в течение 1810 г. ни одного солдата в распоряжение Главного Управления путей сообщения так и не поступило, а недостаток нижних чинов продолжал сохраняться и после Отечественной войны 1812 г. В начале 1813 г. при утверждённом штате в 3559 человек фактически имелось лишь 2 310 человек, занимавших низшие должности.

Данное обстоятельство ярко показывает, в каких сложных условиях приходилось начинать свою деятельность Главному Управлению путей сообщения. Первоначально в его распоряжении не имелось даже точных сведений о состоянии путей сообщения в России и остро ощущалась нехватка квалифицированных работников.

Отечественная война 1812 г. заметно затормозила деятельность государственных структур, осуществлявших управление транспортными коммуникациями России. Во время военных действий Главное Управление путей сообщения было закрыто. Вместо него в Рыбинске была открыта временная канцелярия, которая в скором времени была перенесена в Череповец. Поэтому наиболее плодотворный период деятельности Главного Управления путей сообщения относится уже к послевоенному времени.

В 1820 г. состоявшая при Главном директоре Экспедиция путей сообщения была переименована в Департамент путей сообщения. При этом была изменена и сама организация управления. Сделано это было в рамках общей реорганизации министерств. 28 мая 1822 г. все хозяйственные дела и финансовая отчётность были переданы Департаменту путей сообщения. Дела по рассмотрению проектов и смет сосредоточились в специально образованной для этой цели комиссии, состоящей из инженеров. Вся рабочая документация была выделена отдельно, ей занималось специальное учреждение, которое получило название «дежурство». Таким образом, была упорядочена канцелярская часть и Совет, состоящий при Главной директоре, был освобождён от разбора «дел всякого рода» и «всех входящих бумаг, единственно отвлекающих внимание от рассмотрения предметов особой важности».

5 августа 1829 г. при Главном Управлении путей сообщения был учреждён штаб Корпуса Инженеров путей сообщения. Он состоял из 4 отделов: первые два ведали инспекционной частью, третий – снабженческой и учебной, четвёртый – судебной. В 1833 г. в Главное Управление путей сообщения из Министерства внутренних дел была отдана вся строительная часть гражданского ведомства. Поэтому оно было переименовано в Главное Управление путей сообщения и публичных зданий. В 1834 г. в его ведение был передан надзор за телеграфной связью. Расширение полномочий привело к росту служащих в ведомстве путей сообщения.

Процесс становления государственных структур управления транспортными коммуникациями имеет ключевое значение для понимания всего, что впоследствии произошло с транспортной структурой России. Благодаря созданию Главного Управления путей сообщения, при котором был учреждён Корпус и Институт Корпуса инженеров путей сообщения, были заложены основы проектирования, сооружения и эксплуатации всех известных в то время видов путей сообщения. Деятельность этих структур подготовила базу для дальнейшего расширения транспортного строительства и модернизации сухопутных и водных коммуникаций.

Модернизация водных путей сообщения России

С самого начала своей истории Россия стала складываться как речная цивилизация. Поэтому роль водного транспорта в жизни государства была определяющей, особенно в эпоху Средних веков и Нового времени. В начале XIX в. преобладающее значение в транспортном обеспечении экономики и укреплении интеграционных процессов продолжает сохраняться за водными путями сообщения. Однако «с большим развитием экономических отношений и технических знаний эксплуатация водных путей уже не ограничивалась использованием ими в их естественном состоянии: наука и опыт дали людям могучее орудие как для борьбы с различными неблагоприятными естественными условиями, так и для взаимной связи и искусственного развития уже существующих водных путей».

Протяжённость водных коммуникаций России превышала 330 тыс. вёрст, а в некоторых странах Европы она доходила до 180 тыс. вёрст. Во Франции имелось до 1 тыс. км каналов, на сооружение которых с начала XVII в. было истрачено 120 млн ливров. Каналы в Англии и Германии получили распространение лишь во второй половине XVIII в. Несмотря на это, темпы их развития были очень стремительными. К моменту появления железных дорог в Англии было устроено несколько тысяч километров каналов, общей стоимостью в 13 млн фунтов стерлингов.

Создание искусственных водных коммуникаций в России началось при Петре I. В 1709 г. начала функционировать Вышневолоцкая водная система, соединившая бассейны Балтийского и Каспийского морей. В начале XVIII в. движение грузов с Верхней Волги к берегам Балтийского моря было уже довольно значительным. Общая протяжённость Вышневолоцкой системы составила 1300 вёрст, что стало абсолютным рекордом для своего времени.

Однако движение по Вышневолоцкой водной системе было сопряжено с многочисленными трудностями. Для усовершенствования данного транспортного коридора в 1719–1731 гг. под руководством графа Б. К. Миниха был проведён канал вдоль южного берега Ладожского озера протяжённостью в 111 км, который стал «крупнейшим гидротехническим сооружением того времени».

Весьма примечательно, что первый подобный канал в Англии, был введён в эксплуатацию в 1761 г., а в Северной Америке подобное гидротехническое сооружение впервые вступило в строй только в 1784 году. Однако «частью богатство страны естественными водными путями, частью недостаток свободных денежных средств не позволяли затрачивать на это дело значительных сумм». Поэтому сооружение каналов и развитие естественных водных путей с искусственными сооружениями не получило в России столь широкого распространения, как в странах Западной Европы и США.

В условиях сохранения крепостного права отечественное судоходство развивалось по старинке. Правительство страны было не в состоянии вести крупномасштабные работы по модернизации водного транспорта, ограничиваясь лишь реконструкцией по ключевым направлениям, выработанным ещё в первой половине XVIII в.

На протяжении целого столетия Вышневолоцкая водная система служила единственным путём следования грузов из Верхнего Поволжья в Петербург. Однако с течением времени она была уже не в состоянии удовлетворять потребности активно развивающегося судоходства. Поэтому в начале XIX в. были созданы ещё две искусственные водные системы: Мариинская (1808) и Тихвинская (1811). Они были заметно короче, чем Вышневолоцкая система, что давало им значительное преимущество перед последней. Длина водного пути от Рыбинска до Петербурга по Вышневолоцкой системе составляла 1 300 вёрст, по Мариинской – 1 030 вёрст, по Тихвинской – всего 853 версты.

Создание Вышневолоцкой, Мариинской и Тихвинской водных систем, соединивших бассейны Балтийского и Каспийского морей, дало импульс развитию судоходства и транзитной торговли. В 1825 г. по внутренним водным путям России проследовало 27 647 судов, из которых 23 561 находились под погрузкой, а остальные выполняли непроизводительные рейсы.

При этом следует отметить, что развитие отечественного судоходства было чрезвычайно осложнено. Навигация в России была очень непродолжительна. По причине суровых климатиче-

ских условий движение судов было возможно лишь на протяжении семи месяцев. Вследствие этого наблюдалось большое количество зимовавших в пути судов и плотов. По официальным данным, в 1826 г. на водных путях Европейской России было вынуждено зазимовать 3 760 судов и 3 648 плотов с различными грузами общей стоимостью в 19,3 млн рублей. Экономика страны терпела от неудобств судоходства колоссальные потери.

Слабое развитие рыночных отношений и отсутствие свободного рынка труда оказали негативное влияние на водный транспорт России. В основе судоходства лежал каторжный труд бурлаков, в которые, как правило, нанимались самые обездоленные, загнанные в кабалу люди. «По мучительности, изнурительности и губительному действию на здоровье работников, – подчеркнул В. С. Виргинский, – бурлацкий промысел может быть сопоставлен лишь с рабским трудом, применяемым в древности на строительстве или... галерах».

Бурлацкая среда была далеко не однородна. В ней можно было выделить профессиональных бурлаков, которых называли «водохлёбами». Они кормились своим промыслом на протяжении длительного времени. Наряду с ними, были случайные бурлаки – «водоброды» – люди, которых заставляла впрягаться в лямку крайняя нужда. Бурлаки были организованы в артели под руководством подрядчиков.

Ранней весной, перед открытием навигации, в городах Волжского бассейна открывались «бурлацкие базары», на которых происходил наём рабочей силы. После того как хозяин судна давал задаток, бурлаки отдавали ему свои паспорта и попадали в кабалу. Масштабы распространения бурлачества были колоссальными. «На одной реке Волге употребляется ежегодно по крайней мере до 400 000 человек единственно для проводу барок. Из них (средним числом в течение 20 лет) погибает ежегодно до 7 000 человек при самих судах, и ещё многие тысячи возвращаются по домам с расстроеным от трудной, можно сказать, каторжной работы здоровьем», – писал журнал «Сын Отечества» за 1815 г.

Труд бурлака начинался с рассвета и продолжался до заката. Он ничем и никем не регламентировался. Обычно бурлаки про-

ходили не более 10 км в сутки. За каждым перевезённым килограммом грузов стояли кровь, пот, здоровье, а нередко и жизни людей, которые выполняли эти перевозки. За свой тяжёлый труд бурлаки получали весьма скудное вознаграждение, которое несколько не компенсировало реальные затраты труда и вред здоровью. При этом бурлаки находились на своём содержании.

На некоторых реках применялась конная тяга, но, по сравнению с использованием труда бурлаков, крайне незначительно. Это объяснялось плохим состоянием бечевника (береговой полосы, по которой двигались люди и лошади). Первые попытки устроить бечевники на русских реках относились ещё к концу XVIII в., однако они не увенчались успехом. Путаница в документах, регламентировавших судоходство, затрудняла открытие водных артерий для общего пользования. Закон о бечевниках 1817 г. стал попыткой унифицировать размеры бечевника, которые до этого определялись в каждом конкретном случае отдельными постановлениями правительства. С этого момента под него отводилось 10 сажений от гребня берега всех сплавных и судоходных водоёмов. В 1848 г. в этот закон были внесены поправки, позволявшие транспортному ведомству по своему усмотрению ограничивать бечевник.

Однако все улучшения водных коммуникаций остались на бумаге. «На всём пространстве от Астрахани до Рыбинска не существует искусственного бечевого пути...», – подчеркнул П. П. Мельников. – Местами по луговому, но большею частью по нагорному берегу протоптана тропа... Эта тропа поддерживается, но с тем вместе и повреждается постоянным употреблением, без всякого ремонта в течение судоходного времени».

В начале XIX в. в России стали появляться первые пароходы. Первоначально они были редкостью, но со временем их преимущества привели к росту числа парового флота. В 1835 г. в России было 52 парохода, в 1854 г. – 115, в 1860 г. – уже 392. Однако эти цифры не отражают реальных темпов развития пароходства и его потенциала. Собственники устаревших транспортных средств ушли в оппозицию паровым судам и всячески мешали их распространению.

«Моя восторженная речь была встречена крайне недружественно, – вспоминал о своём выступлении перед рыбинскими судовладельцами и купцами П. П. Мельников. – Они находили, что... буксирные пароходы на Волге невозможны... что они уже предлагались и даже были построены, но теперь брошены и остаются в бездействии. Более других неистовствовал некто Журавлёв, большой торговец хлебом... Оказалось, что он вложил значительную часть своего капитала в конные машины и с ожесточением мне противоречил потому только, что лучше других понял преимущества речных пароходов...».

Таким образом, несмотря на то, что Россия была очень богата водными коммуникациями, а водный транспорт играл в её жизни важную роль, его модернизация носила лишь поверхностный характер. В традиционном обществе, в котором господствовали крепостнические отношения, не сформировалось предпосылок для широкомасштабной и коренной реконструкции естественных водных артерий. Строительство искусственных водных систем, не уступавших по своему качеству создаваемым в развитых странах Западной Европы и США, в силу отсутствия достаточного количества средств носило ограниченный характер и распространялось только на ключевые транспортные узлы. Однако внедрённые в структуру водного транспорта новинки и технические усовершенствования доказали своё превосходство по сравнению традиционными видами перевозок по воде.

Формирование сети сухопутных дорог в Европейской России

Становление системы сухопутных сообщений в России совпало с процессом формирования централизованного государства. Основные направления сухопутных трактов в России устанавливаются более или менее твёрдо лишь в XVII в. К концу XVIII в. в общей сети сухопутных сообщений выделились 8 дорог, которые имели большое политико-административное и экономическое значение. Первоначально центром формирующейся сети гужевых дорог стала Москва. Однако во второй половине XVIII в. основное направление сухопутных путей сообщения

сместилось к Петербургу. Протяжённость 8 трактов с подъездными путями составляла 15788 вёрст. Все дороги были грунтовыми или с покрытиями из слабопрочных материалов, которые делали их абсолютно непроходимыми на протяжении значительной части года. При этом надзор за состоянием сухопутных путей сообщения в России отсутствовал полностью.

Состояние дорог в Западной Европе было столь же плачевным, как и в России. На рубеже XVIII–XIX вв. дороги Англии находились в таком состоянии, что не могли обеспечить дешёвую и быструю перевозку грузов. «В то время считалось рискованым делом пуститься в экипаже в путь по овражистым дорогам и топям [Англии], – отметил французский инженер Н. Бофон, – часто приходилось отпрягать лошадей и перетаскивать экипаж людьми».

Подобная ситуация наблюдалась и на территории Германии. «Повозку сопровождали слуги с крюками и лопатами, – писал П. И. Георгиевский, – поездки были весьма медленны, крайне дороги и сопряжены с большими опасностями. Отправляясь в путешествие, ныне на лошадях требующее всего несколько часов, служили молебны; в случае более далёких путешествий делали заветания». В конце XVIII в. в Австрийской империи вывоз многих товаров был невозможен вследствие столь плохого состояния дорог, что издержки перевозки превышали их себестоимость. Таким образом, качество сухопутных путей сообщения в XVIII в. как в странах Западной Европы, так и в России было примерно одинаковым.

Однако уже на рубеже XVIII–XIX вв. в крупных государствах Западной Европы состояние дорог заметно улучшается. В Европе происходит широкое распространение шоссейных дорог, для их содержания начинают взиматься пошлины, а правительство создаёт нормативно-правовую базу, регламентирующую использование сухопутных путей сообщения и обеспечивающих контроль за их сохранностью. Причём размер дорожных сборов был поставлен в зависимость от густоты перевозок и лимитировался шириной дорожного покрытия. В России ничего подобного не было. Поэтому автор «Хозяйственной статистики России» Василий Андросов в начале XIX в. отметил: «Нет, может быть, ни

одного государства в Европе, которое более России нуждалось бы в устройении путей внутреннего сообщения».

Александр I первым уделил достаточное внимание унификации и улучшению дорожного дела и организации систематических работ по сооружению новых дорог. Именно в его царствование в России начали строить первые шоссе. В 1816 г. был учреждён «Особый комитет о построении и содержании больших дорог в империи», который возглавил граф А. А. Аракчеев. Для покрытия расходов по сооружению и содержанию шоссежных дорог в 1816 г. был установлен специальный сбор по 25 коп. с каждой ревизской души и по 5 % с уплачиваемых купцами податей. В результате было получено 5 млн рублей.

Первоначально 25 % от этой суммы планировалось направлять на формирование дорожного капитала, проценты от которого со временем должны были составить средства для поддержания государственных дорог в надлежащем порядке. Однако в скором времени правительство отказалось от идеи создания дорожного капитала, поскольку собранных средств с трудом хватало на строительство новых шоссе и содержание уже имевшихся грунтовых дорог. Указ 1819 г. отменил постановление о дорожном капитале, а все полученные деньги были направлены на шоссирование дорог.

В 1817 г. были выработаны общие правила о дорожном деле, которые были дополнены в 1819 г. По ним все сухопутные дороги России были разделены на IV категории: к I была отнесена стратегическая дорога, связывавшая Петербург с Москвой; ко II были причислены все «главные», или «генеральные», тракты, т. е. дороги, шедшие от столиц к границам государства и связывавшие губернские центры; к III – дороги между уездными городами, а к IV – небольшие просёлочные дороги.

Содержание дорог, отнесённых к I категории, целиком и полностью лежало на Главном Управлении путей сообщения. Все остальные дороги финансировались из региональных бюджетов, составленных из местных налогов. Надзор за их содержанием был возложен на губернаторов. По отношению к дорогам трёх первых категорий были выработаны правила их технического

устройства, согласованные с требованиями строительного искусства. Однако темпы строительных работ были крайне низкими. В 1825 г., спустя 10 лет после начала постройки, было устроено лишь 180 вёрст «перспективного» шоссе, которое соединило Петербург с Новгородом.

Николай I проявил значительный интерес к внедрению технологических новшеств в создание дорожного полотна. Благодаря его усилиям в 1833 г. был, хотя и «в общих чертах», выработан план сети шоссейных дорог и установлены основные правила по устройству и содержанию сухопутных путей сообщения в России. Создание этого документа придало значительный импульс развитию шоссейных дорог. С этого момента все дороги были разделены на V классов: к I классу относились дороги главных сообщений, ко II – больших сообщений, к III – обыкновенных почтовых сообщений (из губернии в губернию), к IV – уездных торговых и почтовых сообщений, к V – сельские и полевые.

К главным сообщениям, имеющим государственное значение, были причислены следующие дороги: тракт из Петербурга в Москву; проектировавшаяся в то время дорога из Москвы в Нижний Новгород; путь из Москвы в Смоленск, который так и не был построен; шоссе из Петербурга в Ригу, впоследствии проведённое из Пскова; дорога из Петербурга в Ковно, которая в 1833 г. только начинала строиться; а также тракт из Москвы в Брест-Литовск, в конечном итоге проложенный южнее (через Малоярославец, Рославль и Бобруйск). Все дороги I класса постепенно, по мере их реконструкции и сооружения, превращались в шоссе. При этом дороги главных сообщений «доводились... до высшей степени совершенства» за счёт государственных средств.

Ко II классу были отнесены дороги, в основном соединявшие Петербург и Москву с крупными губернскими центрами и имевшие важное транзитное значение. Все дороги большого сообщения «должны были быть снабжены шоссе не весьма широким, лёгких профилей, без всяких излишних издержек, но прочных, насколько возможно, с каменными и чугунными мостами». Границы данной категории были определены менее чётко, и при необходимости она могла быть расширена за счёт

новых дорог из III категории. Они устраивались из земских повинностей, а все строительные работы производились под руководством губернаторов.

Остальные категории сухопутных сообщений продолжали оставаться грунтовыми. Почтовые и торговые уездные дороги было решено оставить на попечении полиции. Содержание сельских и полевых дорог было возложено на казённых крестьян, по земельным участкам которых они проходили. Реформа сухопутных путей сообщения 1833 г. может считаться первой наиболее серьёзной попыткой правительства кардинально улучшить их состояние.

В 1842 г. все шоссе, которые строились местными властями, вместе с суммами, ассигнованными на их содержание, и заготовленными для этих целей материалами, были переданы в ведение Главного Управления путей сообщения и публичных зданий. Данное обстоятельство было обусловлено важным влиянием, оказанным уже построенными шоссе на развитие тех регионов, по которым они были проложены. С этого момента шоссезные дороги в России могли строиться исключительно по распоряжению ведомства путей сообщения. Появились новые проекты шоссезных дорог, которые теперь создавались на государственные займы.

Доля участия государства и регионов в сооружении шоссе распределялась следующим образом: $1/5$ всех расходов принимала на себя казна, $2/5$ приходились на общий вспомогательный земский сбор, а оставшиеся $2/5$ – на местные налоги тех регионов, в которых проводилось шоссе. Постепенно, с распространением сети шоссезных трактов, их ремонт и содержание стали в большей степени осуществляться за счёт дорожного сбора, а не государственных дотаций. Данное обстоятельство наглядно демонстрирует успехи развития сухопутных путей сообщения России.

Для дорог, которые находились в непосредственном ведении Главного Управления путей сообщения и публичных зданий и содержались за счёт земских повинностей были устроены «губернские строительные и дорожные комиссии» и «уездные дорожные комиссии», подчинявшиеся губернским. Эти учреж-

дения, вследствие недостаточного финансирования и нехватки специалистов, смогли сделать чрезвычайно мало. Хотя по сравнению с предыдущим периодом развития шоссейных дорог темпы их строительства возросли в 3 раза.

В 1834 г. общая протяженность шоссейных дорог в России составила 680 вёрст, к 1840 г. было построено ещё 780 вёрст, за 1840–1850-е гг. – 2 551, 1850–1860-е гг. – 2 611. К 1867 г. в России имелось уже около 7 тыс. вёрст шоссе. За 50 лет на постройку и содержание шоссе было израсходовано более 186 млн рублей, из которых 98 млн рублей пошли на их строительство. За время правления Николая I было создано более половины всех шоссейных дорог из тех, что появились на протяжении XIX в. Им отводилась основная роль в обеспечении потребностей динамично развивающейся отечественной промышленности и торговли до распространения железных дорог.

Появление первых железных дорог в России

Развитие железных дорог было обусловлено ростом промышленного производства и формированием товарного рынка. Россия позже других стран встала на путь капиталистического развития. Это определило специфику становления железнодорожного транспорта. Крепостное право сдерживало процесс создания рынка свободного труда, а огромные пространства страны затрудняли товарообмен между отдельными частями государства. Данное обстоятельство в значительной степени замедляло процесс накопления первоначального капитала.

Появление нового вида транспорта и успех сооружения железных дорог за границей определил интерес к железнодорожному делу в России. Однако этот интерес значительно сдерживался сомнениями относительно возможности сооружения и выгоды эксплуатации железных дорог. Информация о новом виде транспорта в начале XIX в. была очень скудной, для того чтобы сделать определённое заключение о перспективах его развития. Большинство мнений сводилось к тому, что местные климатические условия слишком неблагоприятны для строительства желез-

ных дорог. Вследствие этого предполагалось, что их стоимость значительно превысит ожидаемую прибыль.

«Железные дороги, – подчеркнул министр финансов Е. Ф. Канкрин, – обусловлены не на безусловных видах пользы, а имеют лишь относительные достоинства... железные дороги в России не только не в состоянии будут возратить проценты на капитал, но и не дадут достаточных средств... на покрытие расходов на содержание дороги». Основываясь на этом, он полагал, что «железные дороги составляют часто более предмет роскоши и представляют собою в сущности скорее зло, нежели благодетель» [25, с. 229].

Отрицательное отношение к железным дорогам у Е. Ф. Канкринина сложилось на основе ключевых положений его экономической теории развития традиционного общества. При этом он был вполне последователен в своих суждениях. Министр финансов считал значительные затраты на модернизацию транспортного комплекса России нерентабельными, поскольку они снизят капиталовложения в сельское хозяйство, являвшееся ядром отечественной экономики.

Директор Главного Управления путей сообщения граф К. Ф. Толь полагал, что «в России едва ли найдётся местность, где бы железные дороги могли быть построены с надеждой на успех». По его мнению, они могли принести прибыль только в странах с развитой промышленностью, «где необходимо соединить быстрыми сообщениями пункты сбыта с центрами производства», а Россия была аграрной страной, где была важна не столько скорость доставки, сколько дешевизна перевозки. Поэтому он делал основную ставку на модернизацию водного транспорта.

Таким образом, те лица, от которых зависела дальнейшая судьба транспортного комплекса России, уже с самого начала выразили крайне негативное отношение к железным дорогам. В совокупности с настороженностью населения к новому виду транспорта это предопределило дальнейший ход развития железных дорог в первой половине XIX в.

Сторонники распространения железных дорог в России критиковали сложившееся вследствие плохого состояния её путей сообщения положение, обрекавшее её на крайне обидную роль

поставщика сырья для стран Западной Европы. «Не лучше ли, – писал А. Правдин, – заняться обработкой своих произведений, а не отсылать оные за границу в сыром виде и получать назад в готовом виде». Поэтому строительство железных дорог признавалось ими «самым важным для России». Однако они не имели прочных позиций при дворе, для того чтобы быть услышанными.

14 января 1835 г. при Главном Управлении путей сообщения для рассмотрения перспектив развития железнодорожного транспорта в России была создана специальная комиссия. По итогам её работы 17 февраля 1835 г. был учреждён Комитет об устройстве железных дорог под председательством Николая I, который высказался за «полезность постройки железных дорог в России и за их исполнимость в техническом отношении». Однако осуществление первых проектов железных дорог было признано в финансовом отношении весьма затруднительным. Несмотря на это, Николай I настоял на том, чтобы была сооружена экспериментальная ветвь.

Открытие первой железной дороги в России вызвало ажиотаж. «Стечение публики к железной дороге было громадное, – вспоминал Ф. фон Герстнер, – все окрестности, кровли соседних домов и весь путь были загромождены несметными толпами народа, смотревшего с удивлением на небывалое зрелище».

Однако значительная стоимость сооружения первой отечественной железнодорожной линии породила новые сомнения относительно целесообразности развития железнодорожного транспорта в России. Общественность сохраняла выжидательные позиции. Поэтому отношение к дальнейшему развитию отечественных железных дорог было очень осторожным. «Устройство железных дорог в Европе и в Америке дело ещё весьма новое, кратковременные в том опыты ещё не сильны убедить, соразмерны ли употребляемым на них суммам как польза их, так и прибыли акционеров? Кажется, лучше и благоразумнее ожидать, чем кончатся и какой будут иметь успех предпринимаемые в разных государствах работы сего рода. Это будет иметь ещё и ту важную выгоду, что между тем, без сомнения, и способ устройства железных дорог усовершенствуется, и, может быть, найдены будут средства уменьшить требующиеся на сие расходы» [25, с. 231].

В 1837 г. по повелению Николая I с целью изучения особенностей сооружения и эксплуатации железных дорог в странах Западной Европы в заграничную командировку были отправлены инженеры путей сообщения П. П. Мельников и С. В. Корбедз. Они посетили Англию, Францию, Германию, Швейцарию и Бельгию, где познакомились с методикой сооружения рельсовых путей.

Через два года «отличнейшие» штаб-офицеры П. П. Мельников и Н. О. Крафт с аналогичной задачей были посланы в США, которые представляли куда больший интерес, нежели европейские государства, поскольку по своим условиям они более всех походили на Россию. Оттуда они «привезли самые удовлетворительные сведения о возможности существования у нас в России железнодорожных сообщений с успехом и пользой».

После возвращения из командировки П. П. Мельников написал в своём отчёте: «...железные дороги крайне необходимы для России, что они, можно сказать, выдуманы для неё... более чем для какой-либо любой другой страны Европы, что климат России и её пространства... сделают их особенно драгоценными для нашего отечества».

Подводя итог проверки целесообразности внедрения железных дорог в России, Николай I отметил: «Мне надо было бороться с предубеждениями и с людьми, но когда сам я убедился, что дело полезно и необходимо, то ничего уже не могло меня остановить». Потом, после небольшой паузы, он обратился к наследнику престола, будущему Александру II: «Но человек смертен, и потому, чтобы иметь уверенность в довершении этого великого дела, я назначил председателем комитета железных дорог вот его (в этот момент он показал на цесаревича), пусть он их делает, если не суждено мне».

Слова Николая I оказались пророческими, сделать много на этом поприще ему не удалось, хотя он искренне пытался изменить традиционный уклад транспортного комплекса России. Однако здесь «самый могущественный и влиятельный человек в стране» оказался заложником ситуации. Необходимо отметить, что врагов у железных дорог в России и за рубежом в первое время их существования было очень много и они были очень сильны.

Собственники каналов и судовладельцы, откупщики шоссейных дорог, представители извозного промысла видели в новом типе транспорта серьёзного конкурента, поэтому они всячески мешали его развитию. Крупные собственники земель наживались на продаже участков под строящиеся железные дороги, завышая цены в десятки раз.

Помимо этого, в России становление железнодорожного транспорта было сопряжено с отсутствием крупных металлургических предприятий и слабым развитием добывающей промышленности. Это затрудняло сооружение первых отечественных магистралей и их функционирование. Паровозы, вагоны, рельсы и оборудование для мастерских приобретались за границей. Поиск рабочих, особенно квалифицированных, был сопряжён с огромными сложностями. Если во Франции история корпуса инженеров к моменту появления первых железных дорог насчитывала более 100 лет, то в России подобное учреждение появилось только за 30 лет до строительства первой железнодорожной линии.

В 1839 г. было образовано Общество Варшаво-Венской железной дороги. Это было первое частное железнодорожное предприятие в мире, которое имело правительственное обеспечение его ценных бумаг. Однако, несмотря на это, удалось реализовать только половину всех акций. Это привело к тому, что в 1842 г. представители частного капитала отказались продолжать постройку, ссылаясь на отсутствие средств.

«Предприниматели были достаточно обеспечены, чтобы осилить 5 % выплаты по акционерному капиталу, – отметил современный американский исследователь истории российских железных дорог Ричард Хэйвуд. – Однако обеспечить 5 % гарантии на капитал могли только наиболее крупные предприниматели, но даже если это было бы под силу любому из них, вызывает сомнение тот факт, что весь необходимый для сооружения железных дорог капитал вообще мог быть собран... в 40-е годы XIX в. главной проблемой был не недостаток капитала, а скорее недостаток доверия инвесторов, как русских, так и иностранных...» [33, с. 565].

Таким образом, первая попытка привлечения частных капиталов в железнодорожное строительство провалилась. Отечественные предприниматели боялись вкладывать свои капиталы в рискованное предприятие, а иностранцы, строившие железные дороги в России, через существовавшую тогда систему их финансирования просто грабили казну. Правительство было вынуждено завершать сооружение этой магистрали своими силами. На данные нужды из государственного бюджета было израсходовано 8,5 млн рублей серебром. Половина этой суммы пошла на доработки и приведение уже построенной дороги в надлежащий вид.

В 1842 г. началось сооружение железной дороги между Петербургом и Москвой, которое длилось десять лет и «только благодаря необыкновенной энергии руководителей дела и природной сметливости русского рабочего» было доведено до конца. Несмотря на то, что противники железнодорожного транспорта при дворе утратили свои позиции (в 1842 г. умер К. Ф. Толь, а в 1844 г. Е. Ф. Канкрин был вынужден уйти в отставку), те люди, которые пришли им на смену, не создали прочной основы для развития железных дорог.

Место К. Ф. Толя занял генерал-адъютант П. А. Клейнмихель, который прославился своей деятельностью в печально известных военных поселениях А. А. Аракчеева. И хотя по своим взглядам на железные дороги П. А. Клейнмихель был полной противоположностью своему предшественнику, он был совершенно не сведущ в области железнодорожного транспорта. Это очень мешало работе П. П. Мельникова и Н. О. Крафта, которые не могли самостоятельно принимать никакие решения. Преемник Е. Ф. Канкрин статс-секретарь Ф. П. Вронченко, по свидетельству современников, «не имел ни твёрдых убеждений, ни авторитета своего предшественника». Отсутствие волевого, компетентного лидера привело к тому, что не была выработана единая транспортная политика в области железнодорожного строительства.

Долгое время вопросы, связанные с развитием железнодорожного транспорта в России, носили частный характер и касались лишь сооружения отдельных линий. Предпосылки для создания общегосударственной сети железных дорог сложились

благодаря тому, что в 1846 г. английский парламент внёс коррективы в «Законы о хлебной торговле». Причины принятых поправок были вызваны неурожаем в Западной Европе, в результате чего появилась реальная возможность для вывоза русского хлеба на рынки европейских государств.

Однако осуществление этой возможности требовало обеспечения быстрой, массовой и по возможности дешёвой доставки отечественного зерна из районов их непосредственного производства к портам Балтийского и Чёрного морей. Традиционные виды транспорта были не в состоянии справиться с этой задачей, а имевшихся железных дорог было недостаточно для налаживания устойчивого экспорта.

Недостаток необходимого для создания железнодорожной сети первоначального капитала и отсутствие свободного рынка труда, обусловленные наличием крепостного права, определили единственно возможный в сложившихся условиях государственный способ сооружения железных дорог. Однако «казённое железнодорожное строительство и его замедленные темпы не могли разрешить неотложную задачу той эпохи – форсированное развитие железнодорожной сети в короткие сроки». При Николае I было построено всего 979 вёрст железнодорожного полотна.

Наряду с этим были и объективные сложности, тормозившие распространение железных дорог в России. «Если бы снежный покров – то мёрзлый, то талый – не выводил железные дороги из строя на шесть или восемь месяцев в году, – отметил известный французский путешественник и литератор А. де Кюстин, – русское правительство, безусловно, превзошло бы все прочие в лихорадочной постройке этих путей сообщения, уменьшающих размеры земного шара».

А. де Кюстин подметил, что «Россия – это страна фасадов», эта тяга к внешнему блеску и великолепию во всех сферах жизни, которая всегда сочеталась с гнильностью её внутреннего содержания, и была причиной всех бед «колосса на глиняных ногах». «При первом же серьёзном испытании вся показная система должна была потерпеть крушение, – подчеркнул С. М. Житков, – и она его действительно потерпела под стенами Севастополя. Здесь рухнули

показное золотое обращение и показательные пути сообщения. Первое не имело под собой твёрдой экономической основы, а второе было недостаточно устроено и очень невелико» [12, с. 35]. Несмотря на это, в рамках данного периода были заложены основы ведения железнодорожного хозяйства и создана база для дальнейшего расширения строительства железных дорог в России.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Назовите факторы, способствовавшие созданию государственных структур управления транспортными коммуникациями в России. Приведите имена государственных деятелей, с которыми связан этот процесс.

2. Охарактеризуйте деятельность Николая I, направленную на модернизацию транспортного комплекса России. Выделите основные направления проводимых преобразований.

3. Сравните ситуацию в транспортном секторе России в 1830-е гг. и в конце 1850-х гг. Укажите, что было общим, а что различным.

Примечание. Запишите ответ в форме таблицы. Во второй части таблицы могут быть приведены различия как по сопоставимым (парным) признакам, так и те черты, которые были присущи одному из сравниваемых объектов.

ТРАНСПОРТНАЯ СТРУКТУРА РОССИИ В ПОРЕФОРМЕННЫЙ ПЕРИОД

Железные дороги России во второй половине XIX в.

«Железнодорожный вопрос» продолжал оставаться для пореформенной России одним из самых больших и злободневных. Плохое состояние отечественных путей сообщения негативно сказывалось на развитии экономики, сдерживая темпы промышленного роста и замедляя формирование внутреннего рынка. В 1865 г. в России было всего 3,8 тыс. км железных дорог. Они не могли оказать заметного влияния на развитие экономики страны. В то же самое время общая протяжённость железнодорожной сети в Англии составляла 22 тыс. км, во Франции и Германии – по 14 тыс. км, в США – 56 тыс. км. Время показало, что казённый способ сооружения железнодорожного полотна, равно как и косвенная поддержка

частного железнодорожного строительства, в условиях отсталой России были не способны решить проблему «форсированного развития железнодорожной сети в короткие сроки».

«Стоимиллионная нация, играющая важную роль в мировой истории, не могла бы при современных экономических... условиях продолжать оставаться в том состоянии, в каком Россия находилась... до Крымской войны, – отметил Ф. Энгельс. – Все правительства, даже самые абсолютистские, в конечном счёте только исполнители экономической необходимости, вытекающей из положения страны. Они делают своё дело по-разному – хорошо, плохо или посредственно; ускоряют или замедляют экономическое развитие с вытекающими из него... последствиями, но в конечном итоге должны следовать за этим развитием».

Однако Россия была ослаблена последствиями войны и оказалась в таком положении, которое не позволяло ей удовлетворять нужды и требования эпохи. «В периодических изданиях повсюду встречались сетования на безденежье, на застой и упрёк на бездействие русских в постройке железных дорог, но как же быть?... Нужны деньги, а их-то и нет. Государственная казна, как всем известно, в самом жалком... положении, и немислимо ожидать от неё устранения [данного] застоя и бедствия».

В сложившейся ситуации население страны должно было включиться в общественную жизнь для решения насущных общегосударственных проблем. Однако сделать это в условиях сохранения крепостного права было не просто. Основная проблема заключалась в том, что в то время «русские не понимали ещё, что такое гражданин... чуждались публичных действий... да и не умели ими заниматься». В среде купечества, сконцентрировавшего значительное количество капиталов, которые могли быть употреблены на железнодорожное строительство, «тогда ещё твёрдо держалось мнение, что общественными делами занимается только тот, у кого плохо идут свои собственные».

Правительство попыталось найти выход из сложившейся ситуации путём образования крупного акционерного общества, финансируемого из-за границы, которому на откуп было отдано строительство и эксплуатация железных дорог в России. В начале

1857 г. с этой целью было организовано Главное общество Российских железных дорог. Однако со временем стало очевидно, что судорожные попытки решить транспортную проблему подобным образом в масштабах страны обречены на провал. Удалось собрать лишь 1/3 от необходимого капитала, а нестабильность на внутреннем рынке, подкреплённая неустойчивой международной экономической обстановкой, привела к утечке капиталов, сконцентрированных в России. Спустя год после основания Главного общества Российских железных дорог, с приходом весны, надежды на состоятельность данного предприятия растаяли, как снег.

Изменившиеся обстоятельства вынудили оставить тот путь, по которому вначале шло железнодорожное строительство. Война совершенно расстроила финансовую систему государства, вследствие этого нужно было отказаться работать в том направлении, с которого начались первые шаги железного транспорта в России. «Постройка средствами казны была по необходимости оставлена, и широко открылись двери для частного предпринимательства, – писал О. Мертенс. – Это был единственный свободный путь, чтобы в сравнительно скором времени дать стране такие средства сообщения, без которых не могла быть обеспечена её оборона вовне и её экономическое развитие внутри». Таким образом, Александр II изменил основное направление транспортной политики России «в пользу... исключительного поощрения частного железнодорожного строительства».

«Нет сомнений, – полагал Н. А. Кислинский, – что... преобладание такого взгляда... можно объяснить давлением, произведённым на правительство общественным мнением». Печальный опыт губительных результатов бездорожья в Крымской войне ярко продемонстрировал экономическую отсталость России и заставил пересмотреть отношение к железным дорогам.

В правительственных кругах была разработана система финансовых и административных мер, направленных на стимулирование железнодорожного строительства. В июне 1865 г. Главное управление путей сообщения было реорганизовано в Министерство путей сообщения, которое возглавил П. П. Мельников. Министерство путей сообщения сконцентрировало своё внима-

ние на практическом осуществлении плана сети железных дорог в России. В 1867 г. создан «железнодорожный фонд», ставший постоянным источником финансирования частного железнодорожного строительства.

Разработанная в это время «частнохозяйственная концессионная система» была устроена так, что при сохранении полной свободы концессионеров во всех сферах их деятельности весь риск и возможные убытки железнодорожного предприятия перекладывались на государство, которое обеспечивало их ценные бумаги 4,5–5%-й гарантией. По сути дела правительственная гарантия акционерного капитала, облечённая в форму безвозмездного пособия, была попыткой гарантировать валовой доход железнодорожных предприятий. Попыткой, как показало время, неудачной. Однако благодаря этому в общественном сознании укоренилось убеждение, что железная дорога связана с большими деньгами, сулящими значительную прибыль. Люди теперь хотели участвовать в финансовых делах акционерных обществ и получать от этого выгоду.

Начавшаяся «железнодорожная лихорадка» совпала с мировым экономическим подъёмом. Осознав возможность быстрого обогащения, частный капитал устремился в сферу железнодорожного строительства. За это время в России было создано 53 железнодорожных общества с акционерным капиталом в 698,5 млн рублей. Акционерный капитал компаний промышленных предприятий за аналогичный промежуток времени составлял лишь 128,9 млн рублей. Всего с 1861 по 1881 г. в строительство железных дорог вложили свои средства 63 акционерных общества. Общий объём их капиталовложений составил 739,8 млн рублей. Данное обстоятельство со всей наглядностью демонстрирует, что частный капитал стал отдавать явное предпочтение железнодорожному сектору экономики.

Всплеск железнодорожного строительства был неминуемой, закономерной фазой развития железнодорожного транспорта. Поэтому он был типичным явлением не только в России, но во всех государствах, вставших на путь капиталистического развития. В 1834–1844 гг. в Англии разгорелась «railway mania».

В начале Наполеоновского режима, в 1844–1845 гг., во Франции возник ажиотаж вокруг железнодорожных ценных бумаг. С 50-х гг. XIX в. в США начала широко практиковаться система искусственного раздувания размера акционерного капитала железнодорожных предприятий, направленная на обогащение его учредителей, которая получила название «watering». Во второй половине 60-х гг. XIX в. началась эпоха усиленного, подогреваемого спекулятивными махинациями железнодорожного строительства в России и Австрии.

Все перечисленные примеры по своей сути были проявлениями одного явления и отличались друг от друга лишь приёмами, употребляемыми для получения сверхприбылей. В Англии и США, где государство слабо контролировало этот процесс, в железнодорожное строительство направлялись значительные частные финансовые потоки. Во Франции, в которой преобладал мелкий капитал, арендой железнодорожных спекуляций стала биржа. Россия в этом отношении была более схожа с Австрией, где также наблюдался недостаток частных капиталов. Вследствие этого стремление частных предпринимателей обеспечить себе барыши основывалось на системе правительственных гарантий, которые предоставлялись железнодорожным компаниям. Их расчёт строился на том, чтобы всеми мыслимыми и немыслимыми средствами, в том числе и противозаконными, добиться утверждения расценочной ведомости, в которой стоимость планируемых работ искусственно завышалась. Исходя из этого номинальный основной капитал доводился до максимально возможного предела. При этом следует учитывать и то обстоятельство, что правительственная гарантия распространялась не на действительно израсходованный на сооружение железной дороги капитал, а на весь нарицательный капитал. Иногда доходило до того, что акционерный капитал, т. е. деньги, вложенные в предприятие частным предпринимателем, вовсе не выпускался на биржу, для покрытия всех расходов по строительной части было достаточно одного облигационного капитала, т. е. государственных средств.

«Существовавший тогда порядок допускал возможность постройки железной дороги без всякого риска для предпринимателя,

в сущности не требовал даже наличия у этого предпринимателя каких бы то ни было капиталов, – подчеркнул С. Кульжинский. – Дороги строились с таким расчётом, чтобы весь акционерный капитал целиком поступал в вознаграждение предпринимателю, а сама постройка производилась исключительно на облигационные средства».

28 февраля 1873 г. министр путей сообщения А. П. Бобринский доложил Александру II: «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» [11, с. 47].

Несмотря на это, основная цель транспортной политики была достигнута. За относительно непродолжительный промежуток времени в стране появилась достаточно разветвлённая железнодорожная сеть. «К 1881 г. была создана основа российской сети железных дорог, состоящая из главных и второстепенных линий, общей протяжённостью 14544 вёрст. Благодаря этому были связаны Санкт-Петербург с Москвой и многими другими крупными городами, портами, сельскохозяйственными и промышленными центрами России. Таким образом, был дан мощный импульс экономическому развитию страны. Однако даже спустя четверть века после смерти Николая I Россия оставалась... далеко позади от... более развитых... стран, как занимающих значительную территорию, подобно США, так и имеющих наибольшую плотность железных дорог, подобно Великобритании и Бельгии».

В отличие от предыдущего периода, в области железнодорожного строительства произошли значительные качественные изменения. В 1873 г. были приняты новые правила выдачи железнодорожных концессий. Согласно им вводились обязательные казённые изыскания и ежегодные доклады министра путей сообщения, в которых он излагал свои соображения о проектируемых дорогах, а также предусматривалась возможность выбора способа постройки. Наиболее существенным новшеством, при-

шедшим на смену ограниченной и закрытой конкуренции между учредителями (по правилам 1868 г.) и открытой конкуренции со свободным избранием (по правилам 1870 г.), стал отказ от практики учредительства и переход к непосредственному образованию акционерных компаний на железнодорожном транспорте путём публичной подписки на акции.

По мнению современных западных исследователей, на этом этапе «железнодорожное хозяйство России посредством уничтожения монополии Главного Общества Российских железных дорог и привлечения в область железнодорожного строительства других компаний, основанных и финансируемых, по крайней мере, отчасти и отечественными предпринимателями, получило значительное развитие».

И хотя «большинство из сооружённых их силами линий были относительно коротки, в конечном итоге именно они сформировали основные магистральные направления». Таким образом, была заложена основа отечественной железнодорожной сети. Впоследствии эти участки соединились в монолитную сеть железных дорог, став базой антикризисной программы развития отечественной экономики.

Центром формировавшейся в то время железнодорожной сети стали не столько пункты хлебного экспорта, сколько промышленные районы, тяготевшие к Москве. Естественное развитие капитализма в «сердце» России вызвало необходимость соединения промышленно-заводских центров с районами производства сырья. Благодаря этому был налажен товарообмен внутри страны.

Таким образом, история возникновения отечественной железнодорожной сети со всей наглядностью показывает, что появление рельсовых путей в России было следствием такого же органического развития капиталистических отношений, как и в большинстве стран Западной Европы. Однако ход развития железных дорог в России и на Западе не был тождествен. История отечественных железных дорог имела свою специфику.

Россия, несомненно, выиграла от того, что в стране появилась достаточно разветвлённая сеть железных дорог, но система частного железнодорожного хозяйства потерпела полный крах.

Расчёт на благоприятные для экономического роста последствия конкуренции не оправдался, наоборот, в стране начали образовываться транспортные монополии. Государственные гарантии валового дохода приводили к тому, что оно брало на себя все строительные и эксплуатационные убытки от невыгодных линий, потому что представители частного капитала не брались за их устройство. При этом оно не участвовало в распределении барышей от доходных железных дорог.

Вслед за «железнодорожной горячкой» в России наступил период общего спада строительной активности. Финансовая система страны не была готова к форсированному развитию её транспортной структуры. Ежегодно только на сооружение железных дорог из государственного бюджета тратилось в среднем по 30 млн рублей. Высокий уровень развития промышленности в странах Западной Европы и США позволял вести планомерное и широкомасштабное сооружение железных дорог. Отечественная экономика, опиравшаяся на аграрный сектор, была не в состоянии обеспечить такие условия.

В 1879 г. общий долг частных железных дорог государственному казначейству достиг 175 млн рублей, что составило 2/3 дефицита государственного бюджета. При этом основная масса железных дорог была убыточна. В 1876 г. государственное казначейство не осуществляло приплат по гарантиям ценных бумаг следующих железных дорог: Лодзинской, Московско-Рязанской, Рязано-Козловской, Московско-Курской, Московско-Ярославской и Курско-Киевской. Другими словами, к этому времени данные предприятия стали полностью самокупаемыми.

Суровые природно-климатические условия и историческая обстановка в стране заставили искать более дешёвые способы сооружения железных дорог, которые шли в обход научно обоснованной деятельности железнодорожных предприятий. Основная проблема, стоявшая перед правительством России в то время, заключалась не в обычном выборе между двумя способами строительства рельсовых путей: дорогим и дешёвым, – а «между полным бездорожьём, угнетавшим всю хозяйственную жизнь страны, и сообразным с нашими средствами улучшением путей сообщения».

Средняя стоимость сооружения 1 версты железнодорожного полотна в России в то время составляла 80 667 руб.. Для сравнения: за аналогичный промежуток времени стоимость сооружения 1 версты железнодорожного пути в Великобритании была 163 547 руб., во Франции 133 420 руб., в Австрии 91 553 руб., в Пруссии 91 156 руб., в Бельгии 85 572 руб., в США 57 445 руб., в Швеции 55 875 руб.

Другим весомым недостатком отечественной железнодорожной сети являлось то, что она была разрозненна. Железные дороги России не представляли единства ни в плане управления, ни в материально-техническом отношении. «Расчленённая между 52 акционерными компаниями железнодорожная сеть России не представляла единого... целого ни в экономическом, ни в техническом, ни в эксплуатационном отношении, – заметила А. М. Соловьёва. – Важнейшие транзитные направления состояли из участков... разной технической вооружённости, нарушавших элементарные нормы безопасности».

Правительству было сложно регулировать их деятельность. Единственным действенным средством контроля железнодорожных предприятий со стороны государства стали тарифы. Тарифная политика строилась на основании заимствований из тарифного законодательства стран Западной Европы.

Все грузовые и пассажирские перевозки внутри России были разделены на три разряда, с провозной платой в 1/12, 1/18 и 1/24 копейки за пуд с каждой пройденной версты для товаров; и в 3, 2 1/4 и 1 1/4 копейки за пассажира. Эти тарифные ставки считались высшими нормами, повышать которые акционерные общества не имели права. Однако они могли их понизить в любое удобное для себя время. Это было сделано с целью стимулирования свободной конкуренции. При этом, снизив провозную плату, вернуть её на прежний уровень было возможно лишь по прошествии трёх месяцев с момента действия льготных условий проезда. Эта норма была заимствована из французского тарифного законодательства.

Уменьшение товарных тарифных ставок пропорционально увеличению расстоянию пробега было заимствовано из Пруссии,

где оно успешно функционировало с 1849 г. Отечественные тарифы для перевозки товаров малой скоростью при расстоянии от 200 до 500 вёрст автоматически понижались на 10 %, от 500 до 1000 вёрст – на 15 %, от 1000 вёрст – на 20 %. Для России, с её огромными пространствами и незначительной рыночной стоимостью большинства перевозимых товаров, данная мера являлась очень важной и своевременной, поскольку стоимость гужевой перевозки зерна на 200–400 вёрст равнялась его цене на месте производства.

Однако контроль правительства над частными железнодорожными обществами был скорее формальным, чем действительным. Поэтому неудивительно, что эти общества, предоставленные сами себе, выдвигали собственные интересы на первый план, не обращая внимания ни на потребности соседних дорог, ни на экономические нужды государства. Тарифные войны между частными железнодорожными обществами нарушали нормальный ход развития торговли и промышленности.

Министр финансов А. А. Абаза подверг резкой критике существовавшие в то время порядки ведения железнодорожного хозяйства: «Неудовлетворительность организации во всех финансовых вопросах железнодорожного дела достигла у нас за последнее время крайних пределов. Из числа всех существующих железнодорожных обществ едва пять и в крайнем случае шесть находятся в настолько удовлетворительном состоянии, что они могут дать своим акционерам, кроме процентов, гарантированных правительством, ещё какой-нибудь дивиденд. Огромное большинство обществ отягощает государственную казну... При современной незначительной доходности большинства наших железных дорог надежда на то, чтобы можно было извлечь из них большую прибыль, чем данная государством гарантия, очень мала... акционеры даже не видят возможности увеличить свои доходы от капиталов, вложенных в железнодорожные предприятия. Ведение хозяйства принадлежащих им железных дорог для них совершенно безразлично, так как их личный интерес не вызывает улучшения ведения дела, то они довольствуются размером правительственных гарантий... Таким образом оказывается, что большинство наших

частных железнодорожных обществ опирается исключительно на казённые средства и при этом представляет то ненормальное явление, что они, с одной стороны, расходуют казённые деньги без сколько-нибудь удовлетворительного контроля, с другой же стороны, не имеют повода изменить такое ведение дел» [20, с. 9].

Мы привели эту обширную цитату почти без купюр с целью показать реальные причины крайне неудовлетворительного состояния железнодорожного сектора экономики России и подчеркнуть многочисленные недостатки ведения железнодорожного хозяйства. Одновременно с этим приведённая выдержка из выступления министра финансов А. А. Абазы показывает, что в системе управления транспортными коммуникациями имелись и компетентные работники, которые были в состоянии рассматривать проблему, связанную с плохим состоянием железных дорог, в комплексе, вскрывая при этом причины и указывая возможные последствия такого положения вещей. Однако уже сам факт подобного выступления министра финансов показывает его беспомощность перед хищнической жадной наживы железнодорожных воротил.

Злоупотребления происходили вследствие отсутствия строгой системы контроля за деятельностью железнодорожных предприятий, а проводимые ревизии не давали ожидаемых результатов. Правительство, конечно, не могло не видеть, в какой угрожающей прогрессии росли долги частных железных дорог государству. При этом рентабельность отечественных дорог неуклонно уменьшалась. В 1880 г., по сравнению с 1873 г., их доходы снизились в 2 раза.

С другой стороны, взятый курс на стимулирование притока частного капитала в железнодорожное строительство не мог быть прерван в процессе создания железнодорожной сети. Правительство не могло отказаться от поддержки частного капитала, поскольку это неминуемо привело бы к краху всей транспортной политики. Оно оказалось заложником ситуации. Поэтому общественность была поставлена перед необходимостью терпеть существующий порядок. Но как только железнодорожная сеть появилась и начала функционировать, её недостатки и массовые

крушения, приводившие к многочисленным жертвам, оттолкнули общественность от такого способа ведения железнодорожного хозяйства. На этой волне начался массовый выкуп частных железных дорог государством.

«Полная бездоходность русской сети железных дорог, не могущих вырабатывать 5% по гарантии, вызвала принятие частных железных дорог в казённое управление. Доходность дорог, конечно, не увеличилась, но дефицитность их была замаскирована тем, что приход и расход внесены в общий государственный бюджет».

Всего к 1881 г. в России насчитывалось 47 частных железнодорожных предприятий. В период с 1881 по 1900 гг. государством было выкуплено 37 частных железных дорог. В 1882–1886 гг. было огосударствлено 514 вёрст железнодорожного полотна, в 1887–1891 гг. – 5 061, в 1892–1896 гг. – 11 358, в 1897–1901 гг. – 2 937. Таким образом, за 20 лет в казну поступило 19 870 вёрст железных дорог, что составляло 2/3 от общей протяжённости отечественной железнодорожной сети.

В начале 90-х гг. XIX в. начинается качественно новый этап развития отечественных железных дорог. В это время к участию в прибылях частных железнодорожных предприятий допускается, кроме акционеров и учредителей, также и государство. Это в очередной раз изменило основное направление развития железнодорожного транспорта России. Несомненно, что этот поворот являлся результатом политики И. А. Вышнеградского, С. Ю. Витте и В. В. Максимова по активизации деятельности отечественных железных дорог.

В результате их деятельности из частных железнодорожных обществ, действовавших в России, к концу XIX в. остались только те, в чистых прибылях которых было заинтересовано государство. Все остальные были уничтожены путём срочного или досрочного выкупа и перехода в казённое управление. Благодаря этому в России исчезли такие железнодорожные общества, которые, эксплуатируя небольшие магистрали, занимавшие важное место в железнодорожной сети, наживали огромные деньги, по-

скольку другие железные дороги были вынуждены пользоваться их услугами.

При такой постановке вопроса их руководство не уделяло должного внимания развитию и совершенствованию железных дорог, поскольку они и без этого приносили доходы. С введением нового порядка все подобные железнодорожные предприятия были очень быстро или уничтожены (как это случилось с Риго-Двинской, Двинско-Витебской и Орловско-Витебской железными дорогами и Главным обществом российских железных дорог), или реорганизованы в новые общества, которые активизировали свою деятельность (Московско-Казанская, Московско-Ярославско-Архангельская, Рязано-Уральская и Юго-Восточные железные дороги).

Это стало возможно исключительно благодаря тому, что в уставы железных дорог было введено новое положение – ограничившее чистую прибыль, выдаваемую акционерам. Если чистая прибыль превышала этот предел, то начиналось участие в прибылях железнодорожных предприятий казны в размере половины, двух третей, четырех пятых и даже пяти шестых от этого предела.

Очевидно, после установления такого порядка распределения чистой прибыли частным железнодорожным обществам уже невозможно было функционировать так же беззаботно, как прежде. Нужно было, чтобы значительно возросла чистая прибыль, так как, выдавая лишний рубль акционерам, необходимо было отчислить казне 4–5 рублей на каждую акцию. Следовательно, было необходимо активизировать свою деятельность: работать, развиваться, думать о будущем и сокращать расходы.

Таким образом, к концу XIX в. в России была создана достаточно разветвлённая сеть железных дорог общей протяжённостью в 31 635 км. По темпам своего роста она заняла лидирующие позиции в мире. Длина русских железных дорог возросла с 3 819 км в 1865 г. до 29 063 км в 1890 г., т. е. увеличилась более чем в 7 раз. Однако этот прирост осуществлялся крайне неравномерно: за период «железнодорожной горячки» 1868–1872 гг. было введено в эксплуатацию 8 806 верст железных дорог, а в последовавшее за ней пятилетие, 1878–1882 гг., только 2 221.

Во время экономического подъёма 1893–1897 гг. среднегодовой прирост русской железнодорожной сети составил 2,5 тыс. км, что почти в два раза превышало темпы железнодорожного строительства в годы «железнодорожной горячки».

Таблица 1

Протяженность железных дорог в России, государствах Западной Европы и США в конце XIX в.

<i>Название государств</i>	<i>Всего км</i>	<i>Средняя протяжённость, км</i>	
		<i>на 1000 кв. км</i>	<i>на 100 000 жителей</i>
Россия	31635	5	32
Германия	42022	74	84
Франция	36133	65	90
Великобритания	32095	100	84
США	259688	27	409

При этом качество отечественных железных дорог, возведённых во время «железнодорожной горячки», заметно уступало надёжности магистралей Западной Европы и США. Недостаток капиталов и хищнические интересы частных предпринимателей, которые непосредственно заведовали строительными работами, привели к тому, что отечественные магистрали возводились по заниженным стандартам. Сооружая железные дороги в ситуации жёсткой экономии средств, они тем самым в значительной степени ограничивали их пропускную способность и надёжность.

Переход основной части отечественных железных дорог в казну отчасти позволил решить проблемы их технической вооружённости, но финансы железнодорожного хозяйства продолжали оставаться в плачевном состоянии. Представление о реальном положении железнодорожного сектора России мы можем получить только путём его сопоставления с железнодорожным транспортом других стран.

Россия была слабее обеспечена рельсовыми путями, чем Франция, в 10 раз, Германия – в 12,5 раз, Великобритания – в 19 раз. При этом рост протяжённости отечественных дорог заметно отставал

от увеличения объёмов перевозок. В то время как на Западе с распространением железных дорог рост грузового движения значительно превышал увеличение самой сети, в России всё было наоборот. С 1868 по 1877 г. отечественные железные дороги возросли в 4,1 раза, а количество перевозимых по ним грузов в 3,8 раза. В Великобритании с 1849 по 1867 г. протяженность железных дорог увеличилась в 2,5 раза, а объёмы грузового движения в 4 раза. В Пруссии с 1844 по 1868 г. количество железных дорог выросло в 10 раз, а грузовые перевозки – в 117 раз.

Несмотря на разницу в развитии железных дорог России и развитых капиталистических стран, создание отечественной железнодорожной сети имело важное хозяйственное, стратегическое и социальное значение. Строительство железных дорог в России стало ведущим условием реформирования её экономики. Оно придало динамику социально-экономическим процессам, импульс развитию уже имеющихся и зарождению новых отраслей производства. Железные дороги углубили специализацию промышленного производства и сельского хозяйства. Благодаря новому виду транспорта появилась возможность использовать ранее недоступные природные ресурсы. Железные дороги позволили завершить формирование внутреннего рынка и положительно повлияли на налаживание торговых связей с другими государствами. Однако даже после распространения железных дорог в России отечественная торговля «продолжала держаться естественного порядка, всегда предпочитая дешёвизну срочности».

В 1868 г. по железным дорогам России было перевезено 439 млн пудов различных грузов, в 1873 г. – 1 117, в 1881 г. – 2 532, в 1893 г. – 4 846, в 1896 г. – 6 145. Активно развивалось и пассажирское движение. В 1868 г. по железным дорогам России было перевезено 10,4 млн пассажиров, в 1873 г. – 22,7, в 1881 г. – 34,4, 1893 г. – 49,4, 1896 г. – 65,5. Другими словами, товарные перевозки возросли в 14 раз, а пассажирские увеличились в 6 раз. Новизна железнодорожного транспорта, слабость его развития, традиционный ход мысли, дороговизна денег и нищенское состояние крестьянства в тот период являлись причинами, которые тормозили развитие пассажирского транспорта.

Во второй половине XIX в. выделилось несколько направлений транспортной политики. Это было обусловлено поиском оптимальных условий ведения железнодорожного хозяйства. В период становления железнодорожного транспорта в России основное внимание уделялось его развитию в центральных, западных и южных регионах страны. В результате за короткий промежуток времени в центральной части страны появилась достаточно разветвлённая железнодорожная сеть. Основная ось транспортной системы опиралась на железнодорожные узлы Петербурга и Москвы, которые являлись крупнейшими промышленными, торговыми и финансовыми центрами России. От них в разные стороны отходили радиальные железные дороги, которые обеспечивали транспортное сообщение с промышленными районами Центральной России, Урала и Поволжья и одновременно связывали их с сырьевыми регионами страны.

Создание железнодорожной сети было направлено на организацию устойчивой транспортной системы, позволявшей обеспечивать выход отечественной продукции на мировой рынок и стимулировать развитие промышленного производства внутри страны. В рамках данного хронологического отрезка сооружение новых железных дорог в основном велось усилиями частного капитала, но при значительной поддержке правительства. Условия, созданные правительством для частного капитала, предопределили достаточно высокие темпы строительных работ. Хотя зачастую это шло наперекор элементарным требованиям безопасности. География железнодорожного строительства ограничивалась плотно населённой территорией со сравнительно развитой промышленностью и сельским хозяйством.

После того как были реализованы наиболее выгодные в финансовом отношении проекты железных дорог, началось транспортное освоение национальных окраин России. На данном этапе основным направлением транспортной политики стали стратегические интересы государства. Строительство железных дорог развернулось в Сибири и на Дальнем Востоке, в Средней Азии и в северных регионах России. Железные дороги прошли по малонаселённой, слабо развитой местности и сыграли основную роль

в процессе колонизации и освоения этих стратегически важных земель. Их строило государство или частные железнодорожные компании, которые под давлением правительства были вынуждены активизировать свою деятельность. В конце XIX в. заметно усилился контроль за железнодорожными предприятиями со стороны государства. Это привело к тому, что прекратилась бешеная погоня за прибылью, характерная для частного способа ведения железнодорожного хозяйства, а сами железные дороги стали функционировать более размеренно и эффективно.

Преимущества железнодорожных дорог сделали этот вид транспорта основой транспортного комплекса России. Перевозка грузов по железным дорогам оказалась в 10 раз дешевле, чем их транспортировка по сухопутным дорогам, и в 2,5 раза дешевле, чем по водным путям сообщения. При этом нагрузка на железные дороги, по сравнению с грунтовыми, могла быть в 12 раз больше и доставка в 5–8 раз быстрее. С появлением железных дорог регионы, находящиеся вдалеке от водных путей сообщения, получили возможность развивать своё производство и выход как на внутренний, так и на внешний рынок. Железные дороги стали играть ключевую роль в транспортном обеспечении российской экономики и укреплении интеграционных процессов, постепенно вытесняя другие виды транспорта.

Речной транспорт в пореформенный период

В середине XIX в. речной транспорт России продолжал сохранять ведущее значение во внутренних перевозках. Недостаточное развитие железных дорог и наличие большого количества естественных водных путей сообщения способствовали тому, что доля речного транспорта во внутреннем грузообороте страны продолжала оставаться преобладающей. Протяжённость водных путей Европейской России в середине XIX в., по различным источникам, составляла от 27 до 42 тыс. вёрст. Ежегодно по ним перевозилось около 400 млн пудов различных товаров и сплавлялось 5 млн деревьев. Общая стоимость транспортируемой продукции колебалась в пределах от 150 до 200 млн рублей серебром.

В 1855 г. по водным путям Европейской России было отправлено 69 415 судов и 11 395 плотов с различными грузами. В 1856 г. судоходство по внутренним водным путям России усилилось. Количество судов, задействованных в перевозках, увеличилось до 74 227, а плотов – до 15 088. С 1859 г. число судов постепенно уменьшалось. В противовес этому количество гонок и плотов постоянно, из года в год, возрастало. В результате объёмы перевозок увеличились, а общая ценность перевозимых грузов не опускалась ниже 190 млн рублей. В 1861 г. доля речного транспорта во внутренних перевозках России составляла 84,5 %.

Во второй половине XIX в. подавляющая часть речных перевозок осуществлялась в Волжско-Камском бассейне и по Мариинской водной системе, которая не утратила своего важного транзитного значения в сообщении между Петербургом и бассейном реки Волги даже после создания железнодорожной сети. Между речным и железнодорожным транспортном разгорелась жестокая конкуренция, направленная на привлечение грузов и пассажиров. Это давало импульс развитию судоходства и модернизации его материально-технической базы, потому что только так речной транспорт мог успешно конкурировать с железными дорогами.

В середине XIX в. общая протяжённость каналов в России составляла всего 580 вёрст. К концу столетия она увеличилась незначительно, достигнув 683 вёрст. В 1855 г. длина отечественных естественных водных путей с искусственными сооружениями была 6 044 версты, а к концу столетия она возросла примерно на 1000 вёрст. Таким образом, темпы роста искусственных водных путей сообщения в России были крайне низкими. Это объясняется тем, что их стоимость и содержание, по сравнению с теми же железными дорогами, были гораздо выше и сложнее.

Общая протяжённость водных путей России в конце XIX в. составляла 80 тыс. верст. Из этого числа только 39 847 были пригодны для судоходства (по другим данным, всего 32 353). Вместе со сплавными реками они составляли 50 743 версты. Это было намного больше, чем длина железнодорожной сети, но традиционные способы перевозки по воде не могли конкурировать с более дешёвой и быстрой доставкой грузов по железным дорогам.

Таблица 2

Протяженность водных путей сообщения в Европейской России и государствах Западной Европы в конце XIX в.

Название государств	Длина в верстах		На 100 кв. вёрст водных путей
	каналы	судоходные реки	
Европейская Россия	683	39847	41
Австро-Венгрия	581	4095	41
Великобритания	4375	2499	120
Германия	1848	9810	119
Франция	4410	7560	125

«Грузовое внутреннее судоходство, оставаясь доселе неприспособленным к свойствам водных путей, – говорилось во всеподданнейшем отчёте министра путей сообщения за 1869–1872 гг., сделанном на высочайшее имя, – может свободно пользоваться оными только в начале каждой навигации в краткий период весеннего половодья, – пока реки, находясь в ненормальном состоянии, доступны для плавания глубокосидящих судов. С наступлением нормального состояния рек внутреннее грузовое пароходство и судоходство разом ослабевают и почти прекращаются».

Несмотря на увеличение расходов на ремонт водных путей сообщения, средств, отпускаемых на данные нужды, было далеко не достаточно для того, чтобы поддерживать их в надлежащем виде. В 1876 г. затраты на содержание 1 версты водных коммуникаций в США и Канаде составляли 900 рублей, в Пруссии – 472 рубля, в Великобритании – 327 рублей, во Франции – 300 рублей, в России – всего 79 рублей.

Становится очевидно, что траты на водные пути сообщения в России были на порядок ниже, чем в развитых капиталистических странах. На содержание речного транспорта России во второй половине XIX в. расходовали в 11 раз меньше, чем в США и Канаде, в 6 раз меньше, чем в Пруссии, в 4 раза меньше, чем в Великобритании, и в 3,8 раза меньше, чем во Франции. К концу XIX в. этот разрыв только увеличился. В то время как расходы на содержание 1 версты водных путей в России увеличились

до 100 руб. в год, аналогичные затраты в Германии составили 1 812 руб., а во Франции – 1 765 руб.

Для обеспечения удобного, безопасного и правильного пользования внутренними водными путями сообщения по инициативе Министерства путей сообщения были созданы специальные лоцманские артели, которые имели исключительное право провода судов по опасным участкам рек. Одновременно начали открываться мореходные классы для подготовки экипажей судов. Во второй половине XIX в. с целью безопасности движения по рекам на них специальными сигнальными огнями начали отмечать все мели и были выработаны правила внутреннего судоходства. Для наблюдения за их исполнением в 1875 г. была учреждена особая Инспекция судоходства, чьи организации на местах находились в непосредственном подчинении начальников округов. В этом же году появились специальные навигационно-описательные партии, которые занимались изучением и описанием рек.

С целью улучшения водных путей сообщения на всех водных артериях России с 1848 г. начал взиматься 1/4%-й сбор с объявленной стоимости перевозимого по ним груза. Данная стоимость устанавливалась самими грузоотправителями и всегда была меньше действительной. Однако даже с учётом этого полученная сумма составляла около 500 тыс. руб. ежегодно. Эти средства направлялись на содержание водных путей сообщения.

В 1890 г. был решён вопрос о том, какие водные артерии могли считаться путями сообщения общего пользования. Если до этого, чтобы открыть реку для общего пользования, необходимо было обратиться с представлением в Сенат, то теперь особого правительственного распоряжения для открытия судоходства и сплава на реках не требовалось. При этом учитывались интересы как перевозчиков, так и собственников прибрежных участков земли. На всех землях, «свободных от посевов, сенокосов, огородов и садовых насаждений, строений, заборов и вообще каких-либо хозяйственных устройств», перевозчики имели право занимать под бечевник полосу в 10 сажений. При этом товары, выгруженные в этих местностях, должны были убираться в течение 2 недель. Если бечевник в 10 сажений мешал собственникам

земли, то он уменьшался до 2 сажений. В тех местностях, где судоходство было возможно лишь временно, бечевник открывался только на время сплава в виде тропы для прохода рабочих. При необходимости его можно было расширить до 2 сажений.

Организация систематических замеров глубин на сложных участках рек, а также создание службы судоходной обстановки были крайне важны для упорядочивания судоходства. Однако они не могли кардинально повлиять на гидрологические характеристики рек, мелководье которых было основным препятствием на пути развития судоходства. Для модернизации водного транспорта требовались активные меры, направленные на рациональное использование водного потока с учётом интересов судоходства. Увеличение габаритов судового хода путём шлюзования требовало огромных затрат, а углубление рек с помощью выправительных сооружений или землечерпания не имело опыта и теоретической базы вплоть до начала XX в.

Вторая половина XIX в. – время активного развития парового флота. В 1855 г. в России насчитывалось всего 184 парохода общей мощностью в 13 519 лошадиных сил. Из них 73 паровых судна мощностью в 6 370 лошадиных сил действовали на р. Волге. Остальные совершали рейсы по Каме, Онеге, Дону, Днепру, Припяти, Десне, Неве, Свири, Зап. Двине, Волхову и Нарове. К 1880 г. пароходство значительно усилилось и расширило географию своего распространения. Наряду с перечисленными водными артериями оно получило развитие ещё на 28 реках: Сев. Двине, Шексне, Вятке, Оке, Белой, Немане, Висле и др. Общее количество пароходов возросло до 1 056, а их мощность увеличилась до 80 890 лошадиных сил. Значительная часть парового флота (426 пароходов мощностью в 39 549 лошадиных сил) сконцентрировалась в бассейне р. Волги. Таким образом, за четверть века отечественное пароходство разрослось почти в 6 раз.

За последнее десятилетие XIX в. число построенных в России паровых судов увеличилось более чем в 2 раза, их мощность усилилась на 70 %, а средняя стоимость постройки возросла на 65 %. Производство непаровых судов осталось на прежнем уров-

не. При этом их подъёмная сила увеличилась на 35 %, а суммарная стоимость возросла на 40 %.

К концу XIX в. основная часть речного флота России (2/3 судов) находилась в руках частных акционерных обществ. От их деятельности напрямую зависели и все остальные судовладельцы. Таким образом, в отличие от железных дорог, которые к этому времени в основной своей массе уже перешли в ведение государства, отечественный речной флот управлялся представителями частного капитала, а акционерные предприятия стали преобладающей формой судовладения. Это наложило отпечаток на специфику их деятельности.

Получение сверхприбыли являлось основной целью, которую преследовали руководители акционерных предприятий, специализирующихся на перевозках пассажиров и грузов по внутренним водным артериям России. Для достижения этой цели они располагали двумя основными рычагами: тарифной политикой и эксплуатацией трудящихся. В отличие от железных дорог, на реках России не существовало единой тарифной сетки и каких-либо регламентированных государством условий перевозок. Данное обстоятельство было обусловлено тем, что эксплуатационные издержки на различных железных дорогах были более или менее близки по величине, поскольку их путевое хозяйство и подвижной состав были более-менее однородными. К тому же 2/3 железнодорожной сети находилось в руках государства.

Совершенно иная картина была на речном транспорте. Речной флот принадлежал многочисленным частным предпринимателям и акционерным компаниям. Водные пути сообщения России были разобщены и значительно отличались друг от друга гидрологическими условиями (разница глубин, различная скорость течения и др.), что напрямую влияло на развитие судоходства. Судовладельцы были вынуждены организовывать перевозки, приспособившись к этим условиям. Они создавали большое количество различных судов, отличавшихся друг от друга мощностью, грузоподъемностью, осадкой и т. п.

Таким образом, различные условия транспортировки на каждой реке предопределяли и разные размеры эксплуатационных из-

держек. На этой основе создавались фрахты за перевозку грузов. Они испытывали на себе сильное влияние гидрологических условий водоёма, характера и периода навигации, наличия конкуренции со стороны других судовладельцев и конъюнктуры спроса.

Всё это затрудняло развитие судоходства. Однако во второй половине XIX в. объёмы перевозок по водным путям сообщения России неизменно росли. Это менее явно проявлялось в середине столетия, когда темпы роста были относительно невысокими, и наиболее полно обнаружилось в конце века. За последнее десятилетие XIX в. объёмы перевозок по рекам России заметно возросли. По количеству грузов они увеличились на 40 %, а по их ценности на 72 %. Главенствующее место в структуре перевозок занимали лесные строительные материалы и дрова (935 млн пудов), хлебные грузы (234,6 млн пудов) и нефть (207,5 млн пудов). Массовая доля других товаров была менее значительна.

Развитие железнодорожной сети внесло важные коррективы в территориальное размещение промышленности, основные центры которой теперь располагались преимущественно в обслуживаемой железными дорогами зоне. Новые промышленные центры создавались в районах или удалённых от водных путей, или со слабо развитыми водными коммуникациями. Поэтому железные дороги постепенно вытесняли водный транспорт из сферы внутренних перевозок. В конце XIX в. доля речного транспорта во внутренних перевозках России, по сравнению с серединой столетия, заметно сократилась. В период 1890–1900 гг. она составляла в грузообороте страны 45 %, а в объёме перевозок – около 29 %, т. е. перевозки по водным путям сообщения уменьшились почти вдвое.

Состояние сухопутных дорог России во второй половине XIX в.

Бурное развитие железных дорог привело к тому, что сухопутные пути сообщения были отодвинуты на второй план. В сложившейся ситуации они не могли успешно конкурировать ни с водными артериями страны, ни с железными дорогами. Поэтому специально созданная при Министерстве путей сообщения комиссия признала строительство новых шоссе на государственные

средства невыгодным, а освободившиеся от этого финансовые ресурсы были направлены на развитие железнодорожной сети. Сооружение и содержание всех грунтовых дорог (кроме шоссейных) было поручено местным властям и земским учреждениям, которые не располагали ни достаточным количеством финансов, ни крепкой материально-технической базой.

Строительные и дорожные комиссии перешли в ведение Министерства внутренних дел, куда после реорганизации государственных структур управления транспортными коммуникациями в 1865 г. была возвращена вся строительная часть. Однако отсутствие достаточного количества средств привело к постепенной передаче шоссейных дорог местным властям, которые получали специальные пособия на их содержание.

Передача шоссейных дорог в ведение местных властей несколько не отражала реальную значимость сухопутных путей сообщения в социально-экономической жизни государства. Это скорее была вынужденная мера, нежели отражение основного направления транспортной политики. Железнодорожная сеть, которая к этому времени стала основой транспортного комплекса России, требовала значительной материальной подпитки.

Правительство не располагало достаточным количеством финансовых средств, необходимых для дорожного строительства, а между тем отсутствие подъездных путей негативно влияло на развитие железнодорожного сектора экономики. Это в значительной степени сужало район, тяготевший к железным дорогам, заметно замедляло темпы промышленного роста и глубину проникновения капиталистических отношений в структуру отечественной экономики. Земледельческое население страны несло огромные убытки от крайне слабой пропускной способности отечественных грунтовых дорог. По подсчётам инженера Е. С. Головачёва, финансовые потери от неудовлетворительного состояния сухопутных путей сообщения Европейской России в 70-е гг. XIX в. составляли около 353 млн рублей в год.

Осознав негативные последствия от экономии на строительстве и содержании сухопутных дорог, правительство страны очень быстро попыталось скорректировать свою транспортную

политику в этом направлении. В 1879 г. была временно приостановлена практика передачи шоссейных дорог в распоряжение местных властей. Одновременно началась разработка правовых норм, регламентирующих статус шоссейных трактов и условия их содержания. Это было крайне важно, поскольку основные законы, касающиеся улучшения сухопутных путей сообщения, были выработаны ещё до появления железных дорог. Причём их происхождение и цели были продиктованы совершенно иными условиями жизни, чем те, которые появились во второй половине XIX в. По этой причине они утратили свою актуальность.

Суть проводимых преобразований сводилась к тому, что все сухопутные пути сообщения России в 1883 г. были разделены на две категории: 1 – шоссе, имеющие общегосударственное (стратегическое) значение, и 2 – дороги местного значения. Законодательно закреплялось, что как те, так и другие могли быть переданы в управление местных земских учреждений. Однако правительство оставляло за собой право сохранять в ведении государства наиболее важные транспортные артерии.

В зависимости от принадлежности к одной из категорий назначалось и их финансирование, но окончательно решить вопрос о том, чтобы выделяемые средства соответствовали потребностям транспортного строительства и содержания сухопутных дорог, во второй половине XIX в. так и не удалось. На должном уровне осуществлялось финансирование только первой категории дорог, расположенных главным образом в западных губерниях России. В 1884 г. был принят проект строительства стратегических шоссе в Привисленских губерниях, общей протяжённостью в 2 тыс. вёрст. Однако за пять лет было построено всего 200 вёрст дорожного покрытия, после чего дальнейшие работы были переданы военному ведомству.

Согласно закону 1883 г. многие шоссе местного значения, общей протяжённостью более 600 вёрст, были причислены к категории «малопроезжих». В результате они оказались без правительственных дотаций. Это привело к тому, что в скором времени все дороги данной категории «пришли в полнейшее расстройство и государство лишилось части шоссе, на устройство которых были затрачены значительные суммы». В 1889 г. от практики

передачи казённых шоссе в ведение земств и городских властей без пособия от казны было решено отказаться.

«Многолетний опыт земства доказал, что одних денежных средств мало для того, чтобы дорога могла содержаться в порядке, и что самые благоустроенные государства – Франция, Германия, Австрия и Швеция – удерживают натуральную повинность, вот почему перевод натуральной повинности на денежный сбор, сделанный земством в облегчение населения, вследствие дурного состояния дорог, является для населения гораздо худшим бременем, нежели отбывание правильно организованной натуральной повинности» [19, с. 17].

В Европейской России насчитывалось 8 569 вёрст шоссе-ных трактов и 122 362 вёрст грунтовых дорог, на усовершенствование которых требовалось 600 млн руб. В 1883 г. на эти нужды было израсходовано 2 607 852 руб., или 7,1 % от общего бюджета земства. В 1895 г. расходы на содержание дорог достигли 3 863 491 руб., что составило 5,9 % от всех расходов земства. В то же самое время затраты земства на здравоохранение были 17 767 308 руб. (27 %), на народное образование 9 326 675 руб. (14 %). На содержание сухопутных путей сообщения тратилось только 0,8 % от государственного бюджета России.

1 июня 1895 г. последовало принятие закона об образовании дорожного капитала, направленного на улучшение сухопутных дорог. Земства были освобождены от расходов по содержанию мировых и крестьянских учреждений, а освободившиеся от этого суммы были направлены на улучшение дорог. В результате данная статья расходов увеличилась более чем в 2 раза. Однако это не позволило решить всех проблем в области дорожного дела.

Подводя итоги развитию дорожного строительства в XIX в., следует отметить, что более половины шоссе-ных дорог в России было построено в период правления Николая I. В пореформенный период темпы строительства шоссе-ных дорог заметно снизились. Это было вызвано изменением транспортной политики и ставкой на железные дороги, которые должны были стать основой транспортного комплекса государства. Однако развитие железнодорожной сети в ущерб

другим видам сообщения привело к печальным последствиям. Темпы развития промышленности, сельского хозяйства и торговли были низкими. Поэтому в конце XIX в. вновь активизируется дорожное строительство.

Таблица 3

*Сведения о строительстве шоссейных дорог
в России на протяжении XIX в.*

Время постройки	Число вёрст	В среднем за год	% от итога
1817–1835	2747	145	20,3
1836–1855	6465	323	47,8
1856–1875	1146	57	8,5
1876–1895	3175	159	23,4
Итого	13533	173	100

К 1 января 1897 г. в ведении Министерства путей сообщения находилось 14 718 вёрст шоссейных дорог, в том числе 108 вёрст каменных мостов и 1 533 версты грунтовых дорог, расположенных на Кавказе. 12 698 вёрст шоссейных дорог находились в непосредственном управлении Министерства путей сообщения, а 1 639 вёрст были переданы во временное пользование земствам. Помимо этого, в России имелось ещё около 11 000 вёрст сухопутных трактов с усовершенствованным покрытием, не состоящих в ведении Министерства путей сообщения.

Таким образом, общая протяженность всех дорог со специальным дорожным покрытием составляла примерно 26 000 вёрст. Эта огромная сеть была создана всего за 70 лет. И хотя она не могла удовлетворить транспортные потребности динамично развивавшейся отечественной экономики в полном объёме, следует признать, что руководство транспортного ведомства делало всё от него зависящее, для того чтобы обеспечить нормальные условия строительства и эксплуатации сухопутных путей сообщения. Совершенствование навыков сооружения дорожного покрытия привело к снижению стоимости создания дорожного полотна. Если в первой половине XIX в. сооружение 1 версты шоссейного тракта обходилось в 11 500 рублей, то во второй половине столетия оно снизилось до 10 500 рублей.

Постепенно увеличивались затраты на содержание сухопутных дорог. К концу XIX в., по сравнению с серединой столетия, расходы на ремонт дорожного покрытия возросли с 332 до 418 рублей на 1 версту. Следовательно, можно говорить о том, что на рубеже XIX–XX вв. перед сухопутными путями сообщения открывались новые перспективы.

Таблица 4

***Протяженность шоссейных дорог в России
и государствах Западной Европы во второй половине XIX в.***

Название государств	Длина шоссе в верстах	Средняя протяжённость шоссе в саж.	
		на 1 кв. версту	на 100 жителей
Россия	21186	6	19
Германия	39322	64	72
Австрия	87818	80	116
Англия	186930	338	265
Франция	455635	490	609

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Охарактеризуйте конкретно-историческую ситуацию, в которой проходил процесс становления отечественной сети железных дорог. Как она сказалась на дальнейшем развитии железнодорожного транспорта? Выделите специфику и общие черты со странами Западной Европы и США.

2. Сравните частную, государственную и смешанную формы ведения железнодорожного хозяйства. Выделите преимущества и недостатки каждой из них. Какая система, на ваш взгляд, является оптимальной?

3. Назовите основные мероприятия правительства, направленные на улучшение речного транспорта и грунтовых дорог России во второй половине XIX в. К каким последствиям они привели?

ТРАНСПОРТ РОССИИ В НАЧАЛЕ XX В.

Основные направления развития железнодорожного транспорта

В начале XX в. железные дороги стали ключевым звеном транспортного комплекса России. По ним осуществлялась основная масса грузовых и пассажирских перевозок внутри страны. Однако широкое железнодорожное строительство было свернуто в связи с нехваткой финансовых средств. Попытки привлечь к строительству железных дорог частный капитал не дали положительных результатов. Условия, на которых выдавались железнодорожные концессии, не устраивали представителей частного капитала. Между ними разгорелась ожесточённая борьба по поводу выбора дальнейшего пути развития отечественной железнодорожной сети.

Экономический кризис 1900–1903 гг., Русско-японская война и события Первой российской революции привели к тому, что значительная часть государственных магистралей оказалась убыточной. Руководство частных железных дорог попыталось использовать выявившиеся недостатки, чтобы изменить общественное мнение в пользу частного способа ведения железнодорожного хозяйства. Это противостояние привело к снижению темпов развития отечественной сети железных дорог.

В начале XX в. сохранилось существенное отставание развития отечественных железных дорог от стран Западной Европы и США. Несмотря на значительное протяжение (в 1913 г. длина отечественных железных дорог составила 63 805 вёрст), сеть железных дорог была недостаточно развита для такой огромной страны, как Россия. К тому же она размещалась весьма неравномерно. На Европейскую Россию приходилось 84,9% всей сети, в том числе на Польшу и Прибалтику – 16,6%, на центральные губернии (от Ярославской на севере до Воронежской на юге) – 16,9%. В противовес этому доля железных дорог, расположенных в Азиатской России, составляла всего 15,1% от общего протяжения сети. Из этого числа на Сибирь приходилось 8,1%, на Среднюю Азию – 6,8%.

Таким образом, значительные территории на северных, восточных и южных окраинах страны, богатые природными ресурсами, имели слабые транспортные коммуникации. Внутри государства отсутствовало равномерное и правильное размещение производственных сил. Пропускная способность отечественных железных дорог была слабой. В России насчитывалось 12 480 км двухпутных линий, что составляло около 20% от общей протяжённости всех рельсовых дорог страны. Данное обстоятельство в значительной степени сдерживало развитие капиталистических отношений. В большинстве развитых стран удельный вес железных дорог, имевших два или более путей, был значительно больше. В Англии он составлял 55 %, во Франции – 36 %, в Германии – более 35 %. Только в США и Италии этот показатель не превышал 15%.

Материально-техническая база железнодорожного сектора России в начале XX в. была крайне изношена. Это стало результатом злоупотреблений, допущенных при строительстве отечественных железных дорог, и увеличения их эксплуатации в период экономического подъёма, предшествовавшего Первой мировой войне. В результате их пропускная способность увеличилась на 80% и при имеющемся техническом оборудовании уже к началу войны достигла предела по потенциальным объёмам перевозимых грузов. При этом общая сумма изношенности железных дорог России к 1913 г. составила примерно 30% от всех капиталовложений, затраченных на их строительство.

Состояние подвижного состава было неудовлетворительным, большое количество паровозов – устаревших моделей. На железных дорогах России обращалось более 20 серий товарных и 18 серий пассажирских паровозов, каждая из которых требовала особого внимания и эксклюзивных запчастей. Основная часть товарных вагонов имела малую вместимость. Производственные мощности отечественных предприятий, обслуживавших железнодорожный транспорт, были не в состоянии удовлетворить его потребности в полном объёме.

На низком уровне находилось и состояние путевого хозяйства. В пути лежало большое количество рельсов лёгких типов. Шпал

было явно недостаточно для равномерного распределения нагрузки, а сами они были крайне низкого качества. В качестве балласта использовался песок с примесью глины, что не обеспечивало необходимую устойчивость пути. Низкое качество профиля пути не позволяло провозить значительные объёмы грузов, что было следствием чрезмерной экономии при его строительстве.

Союзники России по Антанте, непосредственно заинтересованные в модернизации её транспортной структуры, начали финансирование работ, направленных на реконструкцию её железных дорог. Однако выделенные средства в основном были направлены на устранение недостатков железнодорожной сети в западных губерниях России, на которые возлагалась функция скорейшей мобилизации и снабжения фронтов. В противовес этому было явно недооценено значение других транспортных направлений, что впоследствии сыграло роковую роль в ходе Первой мировой войны.

Несмотря на все приложенные усилия, общее положение транспортного комплекса России оставалось плачевным. Большинство людей, посвящённых в вопросы подготовки железных дорог к войне, крайне негативно оценивали весь комплекс проведённых в связи с этим мероприятий. «Что касается нашей общеимперской железнодорожной сети, – писал перед самым началом войны начальник военных сообщений в Ставке Верховного главнокомандующего генерал-майор С. А. Ронжин, – то с точки зрения подготовки к войне надо признать не вполне удовлетворительной нашу рельсовую связь с внешними морскими портами».

Оценивая возможности транспортного комплекса России накануне войны, министр иностранных дел С. Д. Сазонов сказал об отечественных железных дорогах следующее: «Даже Австро-Венгрия, близкая уже много лет к государственному банкротству, стояла выше России с точки зрения своего вооружения и довела до большего развития сеть своих стратегических железных дорог... Переход Турции на сторону Германии угрожал России особенно опасными последствиями... отрезал нас от прямых сообщений с союзниками и парализовал экономически, сводя наши сношения с внешним миром к одному морскому выходу, через

отдалённый и во всех отношениях малоудовлетворительный Архангельский порт».

«Транспортная система царской России, перегруженная во время войны 1914–1918 гг., оказалась не в состоянии поддерживать необходимую связь между фронтом и тылом, а также между регионами, производящими сельскохозяйственную продукцию и сырьё, с одной стороны, и промышленными, потребляющими областями, с другой, – отметил Х. Хантэр. – Проведению военных операций на фронте мешало почти полное отсутствие вторых путей... следующих во внутренние губернии страны, в противовес этому... правительство имело в наличии хорошо развитую сеть железных дорог для переброски войск» [34, р. 79].

Постепенно, в связи с ослаблением пропускной способности, все грузы стали перевозить лишь по разрешениям. С 1916 г. на железных дорогах России стала вводиться плановая (литерная) система ввоза и вывоза грузов, предназначенных для определённых районов. Снабжение армии и оборонного сектора экономики имело первоочередной характер. Перевозки продовольственных грузов, выкупаемых земствами и городами, зависели от снабжения фронтов и реализовывались после удовлетворения нужд армии.

Расходы по эксплуатации стали перекрывать общий валовой доход, а колебания различных категорий грузов приобрели катастрофические масштабы. В результате была нарушена структура грузооборота. В начале 1917 г. оборот товарных вагонов увеличился в два раза, что фактически означало уменьшение вагонного парка наполовину. Это было равносильно тому, что каждый вагон перевозил почти в 1,5 раза меньше грузов, а их коммерческая скорость не превышала 3 верст в час (скорость пешехода). В подобных условиях эффективность работы железных дорог России стала крайне низкой, а их финансовая структура оказалась подорванной.

От больших нагрузок на подвижной состав устаревшая техника быстро пришла в негодность, а имеющихся возможностей стало недостаточно для её реконструкции. В начале 1917 г. состояние материально-технической базы отечественных железных дорог стало критическим. Самое трудное положение сложилось

на московском железнодорожном узле и прилегающих к нему магистралах: на Александрьевской железной дороге подлежало ремонту 26 % всех паровозов, на Московско-Киево-Воронежской – 27,8 %, на Северной железной дороге – 31,3 %.

Таким образом, Первая мировая война подвела естественный итог развития железнодорожного транспорта России. Она со всей наглядностью показала многочисленные недостатки отечественных железных дорог, которые оказались неспособными выполнять ключевую роль поддержания нормальных условий функционирования государства в условиях военного времени.

Развитие водного транспорта в начале XX в.

В начале XX в. экономическое значение водных путей сообщения существенно увеличилось. Интеграция отечественной экономики в мировое капиталистическое хозяйство проходила на фоне общего роста товарооборота мирового рынка, который увеличился за сто лет с 2,8 до 58 млрд руб. Россия, наряду с Великобританией и Германией, занимала доминирующие позиции на европейском рынке. 52 % ввоза и 70 % вывоза отечественных товаров осуществлялось морским путём.

Однако техническое оснащение подавляющего большинства российских портов, несмотря на все принимаемые правительством во второй половине XIX в. меры, оставалось удручающим. Ежегодные финансовые потери отечественной экономики от плохого состояния портов и морского торгового флота составляли 50 млн рублей. Требовалась кардинальная реконструкция технической базы морского судоходства.

Общая длина всех внутренних водных коммуникаций России составляла 362,3 тыс. вёрст. Из них эксплуатировалось лишь 73,3 тыс. вёрст (по другим данным, 64,6 тыс. вёрст), т. е. только 20 % от всех зарегистрированных водных путей. Стоимость содержания 1 версты водного пути в России составляла 141 рубль в год. В то же самое время во Франции на данные нужды тратилось 855 рублей в год, в Германии – 1 515, в Англии – 2 524.

Динамичное развитие железнодорожного транспорта привело к тому, что к 1913 г. доля речного транспорта в грузообороте

страны снизилась до 22,9 %, а в объёме перевозок – до 16,1 %. Более высокие показатели грузооборота объясняются тем, что средняя дальность перевозок по рекам (826 км) была больше, чем по железным дорогам (478 км). Несмотря на снижение процентной доли во внутренних перевозках, численность речного флота России накануне Первой мировой войны достигла максимальной отметки за весь дореволюционный период его развития. В его состав входили 5 556 пароходов и теплоходов общей мощностью в 1 098 лошадиных сил и 24 151 самоходных судна общей грузоподъёмностью в 13,5 млн тонн. Это был один из крупнейших торговых флотов мира. Однако он отличался крайней разнотипностью. На реках России насчитывалось более 450 различных типов пароходов и свыше 800 видов самоходных судов.

Основная масса перевозок приходилась на реки Европейской России. На первом месте, как и в предыдущие годы, оставался Волго-Камский бассейн. На его долю приходилось 47,1% от общего объёма перевозок по внутренним водным коммуникациям России и 70,6% от грузооборота. В Северо-Западном бассейне, который шёл следом за Волго-Камским, было сосредоточено 25,6% от общего объёма перевозок и 10,3% от грузооборота речного флота страны. В противовес этому перевозки по рекам Сибири и Средней Азии продолжали оставаться крайне незначительными.

Во время Первой мировой войны речной флот России работал с повышенной нагрузкой. Однако перебои с топливом, призыв в ряды действующей армии значительного числа обслуживающего персонала, невозможность проведения крупномасштабного ремонта и уменьшение коммерческих грузов привели к снижению объёмов перевозок. В 1913 г. по внутренним водным путям России было перевезено 49,1 млн тонн, в 1915 – 35,5 млн тонн, в 1916 – 31,8 млн тонн. В 1917 г. объёмы перевозок по рекам России составляли всего 53% от довоенного уровня. За время войны речной транспорт пришёл в упадок. Многочисленные недостатки водного транспорта России не удалось исправить в условиях военного времени. Неудавшаяся попытка мобилизации речного флота не помогла подчинить интересы частных предпринимателей общегосударственным нуждам.

Становление автомобильного транспорта

Начало XX в. привнесло в структуру транспортного комплекса России много технических новшеств. К их числу можно смело отнести появившиеся автомобили. В 1891 г. в Россию были завезены первые машины заграничного производства. Однако в конце XIX в. они ещё были диковинкой, их импорт носил единственный характер. По мере развития автомобилестроения за границей внутри России интерес к этому виду транспорта возрастал. Соразмерно с этим увеличивался и их ввоз. В 1901 г. в Россию было ввезено 40 автомобилей и 7 мотоциклов на общую сумму 43 тыс. руб. В 1908 г. их количество возросло до 1 365 машин, стоимость которых составляла 3 млн 256 тыс. руб.

В 1903 г. было организовано Императорское Российское Автомобильное общество, которое своей деятельностью активно содействовало развитию автомобильного транспорта и спорта. Его усилиями устраивались автомобильные выставки и соревнования. Именно благодаря данной организации на отечественный рынок были привлечены иностранные производители. Это было сделано, потому что отечественная промышленность не располагала достаточной материально-технической базой и производственными мощностями для производства того объёма автомобилей, который был необходим для удовлетворения минимальных потребностей страны.

Таблица 5

Ввоз автомобилей в Россию в начале XX в.

Год	Число машин	Год	Число машин	Год	Число машин
1901	40	1906	595	1911	3851
1902	37	1907	1049	1912	3440
1903	71	1908	1365	1913	5416
1904	115	1909	1665	1914	4590
1905	103	1910	2636	итого	24973

Всего в начале XX в. в Россию было ввезено 24 973 автомобиля. Более 2/3 от их числа было произведено в Германии. Толь-

ко в преддверии Первой мировой войны на отечественный рынок удалось пробиться французским производителям. Это создавало определённые сложности в поиске запчастей для немецких марок, которые в военных условиях быстро приходили в негодность.

Отдельные заводы пытались организовать производство автомобилей в России. Однако все попытки наладить серийный выпуск отечественных марок машин сводились к выпуску опытных образцов, которые не могли выдержать конкуренции со стороны иностранных производителей, поскольку не получали должной поддержки со стороны правительства и крупных капиталистов.

Первоначально российские предприятия лишь осуществляли сборку машин из комплектующих, поставляемых из-за границы. Со временем им удалось освоить производство всех необходимых деталей и начать самостоятельный выпуск отечественных автомобилей. Первые марки отечественных машин были выпущены Русско-Балтийским заводом. Они отличались удобством, прочностью и экономичностью, т. е. сочетали в себе все качества, необходимые для работы в условиях России. Испытания, проведённые военным ведомством, продемонстрировали их надёжность по сравнению с иностранными моделями. Во всех автопробегах и соревнованиях автомобили Русско-Балтийского завода занимали лидирующие позиции.

Но своей ниши на отечественном рынке они не нашли. По сравнению с заграничными образцами автомобили отечественных марок покупались гораздо хуже. Они считались менее престижными, чем иностранные. Военное ведомство предпочитало покупать иностранные авто худшего качества, нежели проверенные отечественные машины. Кредиты, отпускаемые союзниками России на модернизацию её транспортного комплекса накануне Первой мировой войны, оседали в карманах французских банкиров и предпринимателей, чьи интересы в противовес боеспособности русской армии выходили на первый план.

В результате массовых закупок автомобилей за границей для нужд русской армии она «оказалась... снабжена таким хламом, который не годился для боевых действий». Стимулирование производства отечественных автомобилей сводилось к поддержке

Русско-Балтийского завода посредством приобретения небольших партий легковых машин. Это позволяло продержаться на плаву, но отнюдь не развивать свою деятельность. Всего с 1910 по 1915 г. Русско-Балтийский завод изготовил 451 легковую машину и несколько образцов грузовых и специальных автомобилей. По сравнению с ввозом автомобилей из-за границы это была капля в море. Во второй половине 1915 г. Русско-Балтийский завод был эвакуирован, а выпуск машин прекратился. Таким образом, отечественная автопромышленность не получила должного развития.

Одной из причин слабого распространения автомобильного транспорта стало плохое состояние сухопутных дорог. В 1913 г. в России было около 1 500 тыс. км дорог, из них 18 тыс. км с щебёночным и гравийным покрытием и 9 тыс. км мощённых булыжником или колотым камнем. Один километр шоссе приходился на 176 кв. км территории страны. Но и эти дороги были расположены крайне неравномерно. Более половины всех мощёных дорог располагались в Петербургской и Московской губерниях, большая часть остальных дорог с усовершенствованным покрытием находилась в западных губерниях России. Остальные тракты были грунтовыми или имели покрытие из слабопрочных материалов. На протяжении значительной части года они становились плохо проходимыми.

Постепенно началось строительство дорог, предназначенных исключительно для массового движения автомобилей. «Состояние наших дорог последнее время улучшается, – подчеркнул в начале XX в. один из первых российских автолюбителей М. А. Накашидзе, – ...автомобили представляют самый подходящий способ сообщения на русских проезжих дорогах, ввиду больших расстояний, сравнительно редкой населённости и иных неблагоприятных условий для лошадиной тяги». Однако в дореволюционный период не было построено ни одного километра дорог с асфальтобетонным и цементобетонным покрытием, которые активно прокладывали за границей.

Расходы на содержание сухопутных путей сообщения России в преддверии Первой мировой войны составляли всего 2 руб. 80 коп. на 1 версту дороги. Англия тратила на данные нужды 421 руб., Франция – 123 руб., а США благодаря применению ме-

ханических способов постройки и ремонта дорог смогли снизить затраты на содержание 1 версты пути до 35 руб. Поэтому отечественные дороги с твёрдыми покрытиями к началу Первой мировой войны находились в крайне плачевном состоянии. Согласно официальной статистике, износ шоссеиных и мощёных дорог в среднем по России колебался от 30 до 60 %.

В 1913 г. в России насчитывалось всего 9 000 автомобилей, из числа которых только 1 500 были грузовыми. Более половины от их общего количества располагалось в Петербурге и Москве. В основном их приобретали представители привилегированных сословий: в то время машина была скорее большой роскошью, чем средством передвижения.

Первая мировая война изменила положение вещей. 24 июня 1914 г. правительством России была принята программа, направленная на широкое внедрение автомобилей в вооружённые силы. За годы войны в Россию было ввезено около 30 тыс. автомобилей. В связи с этим встал вопрос об организации отечественных автомобильных заводов, которые обслуживали бы потребности автомобильного транспорта. В 1916 г. планировалось построить 5 предприятий подобного рода, но, несмотря на трату огромного количества средств, до революции на них не было выпущено ни одного автомобиля, а лишь осуществлялось обслуживание имевшегося автопарка. В феврале 1917 г. в стране имелось около 36 тыс. автомобилей и 29 тыс. мотоциклов, а к октябрю 1917 г. общее количество автотехники достигло 50 тыс. единиц.

«Беспорядочное проведение демобилизации военного автотранспорта, сопровождавшееся хищениями ценнейшего имущества и бесхозяйственным с ним обращением, а также бесплановое производство эвакуации его в глубь государства долгое время не позволяло наладить рациональную эксплуатацию сохранившихся автомобилей, – отметил И. Д. Михайлов. – Положение ухудшалось, с одной стороны, неналаженностью правильного снабжения автомобильного хозяйства, отсутствием собственного автомобильного производства и невозможностью получить из-за границы запасные части, а с другой, – распылённостью автотранспорта между многочисленными ведомствами и учреждениями,

не позволявшее, в силу ведомственного эгоизма, произвести надлежащую перегруппировку его, ... требовавшуюся техническими и эксплуатационными соображениями».

В конечном итоге большая часть автопарка была потеряна. К началу 1925 г. на ходу осталось всего лишь 10 900 машин, в т. ч. 5 295 легковых, 4 825 грузовых и 775 специальных. Другими словами, сохранилась лишь 1/5 от их общего количества. Это стало следствием расточительной и плохо продуманной политики в области развития автомобильного транспорта. Первоначально он развивался за счёт усилий энтузиастов, а автомобили, по преимуществу ввозимые из-за границы, являлись большой роскошью, направленной на удовлетворение потребностей обеспеченных людей. До революции в России не была создана достаточная материально-техническая и производственная база, необходимая для успешного развития отечественного автомобилестроения. Первая мировая война продемонстрировала истинное значение этого вида транспорта, однако судорожные попытки решить проблемы российского автопромышленного комплекса, накопившиеся за довоенный период, в условиях военного времени были обречены на провал.

Зарождение отечественной авиации

Несмотря на то, что воздушный транспорт окончательно оформился в самостоятельную транспортную структуру уже в годы Советской власти, его первые шаги в России относятся к началу XX в. На протяжении длительного времени правительство не уделяло должного внимания развитию воздухоплавания. В конце XIX в. Русское техническое общество получало от военного ведомства на нужды аэронавтики всего 1000 руб. в год. Этого было недостаточно, для того чтобы оказывать поддержку отечественным изобретателям. Поэтому военные воздухоплаватели были вынуждены заключить, что «...при нынешнем состоянии техники движущих машин, учения об аэростатике и аэродинамике не представляется пока никакой возможности, чтобы воздухоплавание тем или другим способом получило какое-либо развитие или усовершенствование против настоящего его состояния».

Несмотря на это, невероятными усилиями энтузиастов авиации и воздухоплавания в России были созданы оригинальные конструкции аэропланов и дирижаблей, но большинство этих проектов, вследствие отсутствия достаточного финансирования, так и не удалось осуществить. Изобретатели аэропланов в Западной Европе и США с самого начала своей деятельности встретили активную поддержку со стороны крупной буржуазии. Отечественные предприниматели, как правило, не рассматривали авиационные предприятия, которые удалось привлечь к постройке дирижаблей и аэропланов, в качестве объектов финансирования.

В начале XX в. в России был основан первый аэродинамический институт. «Весной 1904 г. к Николаю Егоровичу [Жуковскому] обратился его ученик... Д. П. Рябушинский, который мечтал заняться устройством аэроплана и предложил значительные денежные средства для осуществления этой цели», – вспоминал ученик Н. Е. Жуковского академик Л. С. Лейбензон. Основная цель института, как отмечал Д. П. Рябушинский, «... заключалась в установлении точных данных для практического осуществления динамического способа летания, т. е. устройства летательных аппаратов более тяжёлых, нежели воздух».

«Можно констатировать, что для исследований, проводимых в США, Канаде и европейских странах, был характерен экспериментальный путь развития, – писал современный исследователь истории отечественной авиации Д. М. Тихомиров. – В России основные исследования развернулись под руководством Н. Е. Жуковского в лаборатории Московского университета и созданного в 1904 г. Аэродинамического института в посёлке Кучино. В отличие от европейских и американских исследователей, в России пытались решить вопрос о возникновении подъёмной силы в общем виде, и эксперимент при этом играл вспомогательную роль».

События Русско-японской войны наглядно продемонстрировали необходимость развития отечественного воздушного флота. Отношение к авиации изменилось. Увеличились ассигнования от правительства, которые в 1906 г. составили 1,3 млн руб. По примеру Западной Европы в России стали создавать аэроклубы, которые всячески пытались популяризировать авиационный

транспорт. Однако медлительность командования и новизна дела сильно тормозили развитие авиации. На заседании Совета министров от 15 декабря 1909 г. было оговорено, что «усовершенствования... способов передвижения в воздушном пространстве и практические испытания новых изобретений должны составлять... преимущественно предмет частной самодеятельности».

Таким образом, процесс становления авиационного транспорта в России отличался крайней противоречивостью. С одной стороны, правительство попыталось упорядочить процесс развития авиации и увеличило финансирование данной отрасли, подчинив ее интересам военно-промышленного комплекса. С другой стороны, «общественная инициатива в этом деле значительно обгоняла работу военного ведомства», которое не смогло организовать авиационные предприятия и создать широкую базу для подготовки кадров лётного персонала, в то время как небольшие аэроклубы владели жалкое существование.

Несмотря на это, темпы развития отечественной авиации в начале XX в. были довольно стремительными. Успехи развития аэродинамической науки в России привели к тому, что в отдельных областях (тяжёлые самолёты, гидроавиация и проч.) она даже опередила некоторые европейские страны. Однако к началу Первой мировой войны отечественная авиация отставала от стран Западной Европы. Начальник Главного военно-технического управления генерал-лейтенант Е. Э. Ропп писал, что к началу войны «почти все моторы и материалы для постройки аэропланов получались из-за границы». При этом он отмечал, что организованные ранее Главным инженерным управлением заводы по производству авиамоторов вследствие «отсутствия заказов почти прекратили своё существование».

«Большая» программа развёртывания технических войск, разработанная Генеральным штабом в 1914 г., предусматривала, что «...все мероприятия по формированию... авиационных рот будут завершены к 1 апреля 1917 г.». К началу войны в распоряжении русской армии имелось всего 6 авиационных рот и 39 авиационных отрядов, в состав которых входило 202 самолёта. В основном это были «Ньюпорты» устаревших моделей, «в

значительной мере истрёпанные лётной практикой». После мобилизации, когда в состав армейской авиации были включены самолёты, которые ранее принадлежали аэроклубам, их общее количество увеличилось до 244. Однако этого было далеко не достаточно для того, чтобы успешно противостоять более продвинутой и многочисленной авиации противника.

Для успешного развития авиации требовалось развитие авиационной промышленности. В России имелось много предприятий, которые можно было кооперировать для производства самолётов. Однако царское правительство пошло по наиболее простому, но, как показало время, ошибочному пути. Поставка самолётов для русской армии была возложена на союзников, но они оказались не в состоянии удовлетворить одновременно как свои собственные, так и российские потребности в самолётах. Поэтому основная тяжесть правительственных заказов свалилась на немногочисленные отечественные предприятия, которые к этому не были готовы. В России не было экспериментальных заводов. Средства на ведение опытных работ не отпускались. Все испытания и опытные работы проводились на заводах, занимавшихся серийным выпуском самолётов.

В 1917 г. в России насчитывалось 16 авиационных заводов, на которых трудилось более 10 тыс. человек. Из них только 7 были чисто авиационными, остальные имели смешанное производство. По характеру своей деятельности все они скорее напоминали сборочные мастерские, чем заводы, которые выполняли весь комплекс работ от производства комплектующих до их сборки. Все ведущие авиастроительные заводы располагались в Петрограде. Для них была характерна большая концентрация производства. 4 крупнейших предприятия сосредоточили у себя около 7 тыс. рабочих и 81 % всех основных фондов, на их долю приходилось 87 % всех построенных самолётов.

По приблизительным подсчётам, основной капитал всех авиационных предприятий России в 1917 г. составлял 67 млн руб., т. е. 4 % от фондов всего машиностроения. Стоимость зданий исчислялась в 20 млн рублей, сооружений – 17 млн рублей, рабочих машин – 15 млн рублей, силовых установок – 9 млн рублей.

За годы Первой мировой войны на отечественных предприятиях значительно увеличился выпуск самолётов. С августа 1914 г. по июнь 1916 г. было выпущено 1 512 самолётов, с июня 1916 до конца 1917 г. – 3 500. На 1 января 1917 г. месячная производительность всех самолётостроительных заводов достигла 215 военных машин. Накануне войны в России ежемесячно выпускалось всего 40 самолётов различных типов. Во второй половине 1917 г. из-за недостатка двигателей и ухудшения снабжения авиационные заводы снизили свою производительность. В 1917 г. самолётостроительные предприятия получили заказы на сборку 2 290 самолётов, при этом они имели всего 525 авиационных двигателей. Таким образом, большая часть самолётов оставалась без двигателей.

За время войны Россия смогла увеличить производство самолётов по сравнению с довоенным уровнем в 10 раз. В то же время Германия, Англия и Франция увеличили производство самолётов в среднем в 50 раз. Несомненно, что в этом отношении Россия сильно уступала развитым странам Западной Европы и США. Однако следует учитывать и то обстоятельство, что первые шаги отечественной авиации были сопряжены со значительными трудностями, которые сильно замедляли её развитие. В России новый способ передвижения долгое время не вызывал должного сочувствия ни у правительства, ни у крупных предпринимателей и финансистов. Становление авиационного транспорта было связано с деятельностью энтузиастов, не имевших финансовых возможностей реализовать свои проекты. В годы Первой мировой войны Россия была вынуждена форсировать развитие авиационной промышленности, но в условиях военного времени оказалось невозможно сформировать её в достаточной мере. Несмотря на это, именно в рамках данного хронологического отрезка была создана база отечественной авиации.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Дайте характеристику материально-технической базе железных дорог России в начале XX в. На основании этого оцените уровень развития отечественных железных дорог.

2. Какие проблемы стояли перед водным транспортом России? Что, на ваш взгляд, было необходимо для их решения?

3. Почему автомобильный и воздушный транспорт не получил должного развития в дореволюционной России?

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На рубеже XVIII–XIX вв. в России, как и в странах Западной Европы и США, наметилась тенденция к реформированию транспортного комплекса. Первым шагом на пути к унификации дорожного дела стало образование транспортного ведомства, осуществлявшего контроль за сооружением и эксплуатацией отечественных путей сообщения. 20 ноября 1809 г. было организовано Главное Управление путей сообщения, при котором были учреждены Корпус и Институт Корпуса инженеров путей сообщения.

Отсутствие опыта в сооружении новых видов дорожного полотна, нехватка отечественных специалистов, слабое развитие промышленности и отсутствие свободного рынка труда максимально осложнили реализацию первых проектов, направленных на модернизацию транспортной системы России. Темпы сооружения шоссейных дорог, искусственных водных путей сообщения и первых железных дорог явно не отвечали потребностям времени. В результате к середине XIX в. основные проекты транспортного освоения России так и остались не реализованными.

Николай I попытался решить основную проблему, связанную с отечественными путями сообщения, в условиях сохранения крепостнических отношений. Он сделал основную ставку на шоссейные дороги. Одновременно предпринимались попытки развития других видов транспорта. При нём в России появились первые железные дороги, но они не получили широкого распространения, поскольку выбранный способ ведения железнодорожного хозяйства – государственный – не позволял вести крупномасштабное железнодорожное строительство. Основу транспортного комплекса государства по-прежнему составляли традиционные виды путей сообщения. Однако они были не в состоянии обеспечить массовый, быстрый и по возможности дешёвый выход отечественных товаров на мировой рынок. Поэтому возникла необходимость создания железнодорожной сети.

Социально-экономические изменения, произошедшие в середине XIX в. ввиду отмены крепостного права и развития рыночных отношений и промышленности, подвели Россию к внедрению железнодорожного транспорта, который ускорил про-

цесс её модернизации. Определяющую роль в индустриализации России, как и в истории европейских государств, сыграло развитие механизированного транспорта. Благодаря своим преимуществам перед традиционными видами сообщений железные дороги быстро завоевали ключевые позиции в транспортном комплексе России и стали ведущим условием реформирования её экономики: развития уже имеющихся и зарождения новых отраслей производства. Новый вид транспорта обеспечил возможность использовать ранее недоступные природные ресурсы. Железные дороги позволили завершить формирование внутреннего рынка и положительно повлияли на налаживание внешнеторговых связей с другими государствами.

Однако транспортные коммуникации располагались внутри России очень неравномерно. Основная часть железных дорог, шоссейных трактов и искусственных водных систем находилась на территории европейской части страны. Богатые природными ресурсами Сибирь, Средняя Азия, Европейский Север почти не имели усовершенствованных путей сообщения, поэтому они были крайне слабо вовлечены в процесс модернизации отечественной экономики.

Появившиеся в начале XX в. автомобили и аэропланы почти не вписывались в транспортную систему России. На заре своего существования автомобильный и воздушный транспорт не имел должной поддержки со стороны государства и развивался благодаря усилиям энтузиастов.

Первая мировая война подвела естественный итог развития транспортного комплекса России за XIX – начало XX в. Она выявила его многочисленные недостатки, одновременно с этим подчеркнула важное значение механизированного транспорта в жизни государства.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Источники

1. Воздухоплавание и авиация в России до 1907 г. : сборник документов и материалов / под ред. В. А. Попова. – М. : Оборонгиз, 1956. – 952 с.

2. Железнодорожный транспорт СССР в документах Коммунистической партии и Советского правительства. 1917–1957. – М. : Трансжелдориздат, 1957. – 383 с.

3. Министерская система в Российской империи: к 200-летию министерств в России. – М. : РОССПЭН, 2007. – 920 с.

4. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе : в 55 т. – СПб., 1830–1885; Собрание третье : в 33 т. – СПб., 1885–1916.

5. Россия 1913 год: статистико-документальный справочник. – СПб. : Блиц, 1995. – 415 с.

6. Статистический обзор железных дорог и внутренних водных путей России. – СПб. : Тип. МПС (И. Н. Кушнерёв и Ко), 1900. – 196 с.

Литература

1. Аксёненко, Н. Е. Железные дороги России от реформы к реформе / Н. Е. Аксёненко, Б. М. Лапидиус, А. С. Мишарин. – М. : Транспорт, 2001. – 325 с.

2. Белов, В. Наши пути сообщения: экономический очерк / В. Белов, Д. Рыбаков. – СПб. : Тип. Георга Дюнтца, 1882. – 267 с.

3. Белоусов, Р. А. Экономическая история России: XX век / Р. А. Белоусов. – М. : ИздАТ, 1999. – 408 с.

4. Верховский, В. М. Краткий исторический очерк начала и распространения железнодорожного дела в России / В. М. Верховский. – СПб. : Тип. МПС (И. Н. Кушнерёв и Ко), 1898. – 592 с.

5. Виргинский, В. С. Возникновение железнодорожного дела в России до начала 40-х гг. XIX в. / В. С. Виргинский. – М. : Трансжелдориздат, 1949. – 272 с.

6. Виргинский, В. С. История техники железнодорожного транспорта / В. С. Виргинский. – М. : Тип. «Октябрь», 1938. – 256 с.
7. Виргинский, В. С. Начало парового судоходства в России / В. С. Виргинский. – М. : Издательство Министерства речного флота, 1948. – 48 с.
8. Георгиевский, П. И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX в. / П. И. Георгиевский. – СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1893. – 96 с.
9. Дузь, П. Д. История воздухоплавания и авиации России (июль 1914 – октябрь 1917 г.) / П. Д. Дузь. – М. : Машиностроение, 1989. – 333 с.
10. Дузь, П. Д. История воздухоплавания и авиации России (период до 1914 г.) / П. Д. Дузь. – М. : Машиностроение, 1979. – 271 с.
11. Елютин, О. Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия / О. Н. Елютин // Вопросы истории. 2004. № 2. С. 47.
12. Житков, С. М. Пути сообщения и финансы в истекшее столетие. 1798 – 1898 / С. М. Житков. – СПб. : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1899. – 44 с.
13. Истомина, Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века / Э. Г. Истомина. – М. : Наука, 1982. – 249 с.
14. Исторический очерк развития организации Ведомства путей сообщения. – СПб. : Тип. МПС (И. Н. Кушнерёв и Ко), 1910. – 115 с.
15. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 гг. / под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. – СПб. ; М. : «Иван Фёдоров», 1994. – 336 с.
16. Краткий исторический очерк развития водяных и сухопутных сообщений и торговых портов в России / С. М. Житков, А. С. Николаев. – СПб. : Тип. МПС (И. Н. Кушнерёв и Ко), 1900. – 360 с.
17. Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. В 4 т. / Н. А. Кислинский. – СПб. : Издание канцелярии Комитета Министров, 1902.

18. Ленин, В. И. Полное собрание сочинений. Т. 3: Развитие капитализма в России / В. И. Ленин. – М. : Издательство политической литературы, 1979. – 791 с.
19. Мейен, В. Обзор России в дорожном отношении / В. Мейен. – М. : Тов-во «Печатня С. П. Яковлева», 1900. – 400 с.
20. Мертенс, О. Тридцать лет русской железнодорожной политики и её экономическое значение [перевод с немецкого издания 1919 г.] / О. Мертенс. – М. : Издание центрального бюро печати (ЦБП) НКПС, 1923. – 285 с.
21. Михайловский, В. Г. Развитие русской железнодорожной сети / В. Г. Михайловский. – СПб. : Типография В. Демакова, 1898. – 31 с.
22. Писаренко, Э. Е. История автомобильного транспорта России до 1917 г. / Э. Е. Писаренко. – М., 1994. – 494 с.
23. Радциг, А. А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю / А. А. Радциг. – СПб. : Типо-литография Берман и ко, 1896. – 243 с.
24. Рубец, А. Д. История автомобильного транспорта России / А. Д. Рубец. – М. : Эксмо, 2008. – 304 с.
25. Салов, В. В. Начало железнодорожного дела в России / В. В. Салов // Вестник Европы. – 1899. – № 3.
26. Соловьёва, А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А. М. Соловьёва. – М. : Наука, 1975. – 275 с.
27. Соловьёва, А. М. Промышленная революция в России в XIX в. / А. М. Соловьёва. – М. : Наука, 1990. – 272 с.
28. Транспорт России. Исторические очерки. Транспорт на рубеже эпох (1899–1917). – М.: Пан пресс, 2009. – 326 с.
29. Blackwell, W. L. The beginnings of Russian industrialization 1800–1860 / W. L. Blackwell. – Princeton; New Jersey: Princeton university press, 1968. – 462 p.
30. Gregory, P. R. Russian National Income, 1885–1913 / P. R. Gregory. – Cambridge; N-Y: Cambridge University Press 1982. – 285 p.
31. Markevich, A. Russian s Real National Income: The Great War, Civil War, and Recovery, 1913 to 1928 / A. Markevich, M. Har-

risson. – Center for Economic and Financial Research at New Economic School, 2009. – 47 p.

32. Haywood, R. W. The beginnings of railway development in Russia in the reign of Nicolas I, 1835–1842 / R. W. Haywood. – Durham, North Carolina: Duke University Press, 1969. – 270 p.

33. Haywood, R. W. Russia Enters the railway age 1842–1855 / R. W. Haywood. – New York: East European monographs boulder distributed by Colombia university press, 1998. – 653 p.

34. Hunter, H. Soviet transportation policy / H. Hunter. – Cambridge: Harvard University Press, 1957. – 413 p.

Справочная литература

1. Авиация и воздухоплавание в России в 1907–1914 гг.: аннотированный перечень наиболее значительных изданий, вышедших в 1908–1914 гг. – М. : Изд-во АН СССР, 1977. – 79 с.

2. История автомобилестроения за 50 лет Советской власти: Библиографический указатель выборочной книжной, журнальной и газетной литературы за 1917–1967 гг. / сост. Н. С. Юшкевич, Д. Б. Лосева, А. И. Сретенский и др. – М., 1967. – 116 с.

3. Шестерикова, Л. П. Даты истории отечественной авиации и воздухоплавания. Справочник / Л. П. Шестерикова. – М. : Издательство ДОСААФ, 1953. – 283 с.

4. История железнодорожного транспорта / сост. Л. П. Гордеева, В. Д. Гордеев. – М.: РГОТУПС, 2006. – 22 с.

Оглавление

ВВЕДЕНИЕ	3
ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА РОССИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.	6
Образование государственных структур управления транспортными коммуникациями	6
Формирование сети сухопутных дорог в Европейской России	21
Появление первых железных дорог в России	26
Вопросы и задания для самоконтроля	33
ТРАНСПОРТНАЯ СТРУКТУРА РОССИИ В ПОРЕФОРМЕННЫЙ ПЕРИОД	33
Железные дороги России во второй половине XIX в.	33
Речной транспорт в пореформенный период	49
Состояние сухопутных дорог России во второй половине XIX в.	55
Вопросы и задания для самоконтроля	60
ТРАНСПОРТ РОССИИ В НАЧАЛЕ XX В	61
Основные направления развития железнодорожного транспорта	61
Развитие водного транспорта в начале XX в.	65
Становление автомобильного транспорта	67
Зарождение отечественной авиации	71
Вопросы и задания для самоконтроля	75
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	76
ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА	78

Учебное издание

Лебедев Антон Вячеславович

**ИСТОРИЯ
ТРАНСПОРТА РОССИИ
В XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

Текст лекций

Редактор, корректор М. Э. Левакова
Верстка И. Н. Иванова

Подписано в печать 27.07.11. Формат 60×84 1/16.
Бум. офсетная. Гарнитура «Times New Roman».
Усл. печ. л. 4,88. Уч.-изд. л. 4,0.
Тираж 40 экз. Заказ

Оригинал-макет подготовлен
в редакционно-издательском отделе
Ярославского государственного университета
им. П. Г. Демидова.

Отпечатано на ризографе.

Ярославский государственный университет
им. П. Г. Демидова.
150000, Ярославль, ул. Советская, 14.

