

Елютин О. Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории, 2004. № 2. С. 47—57.

Елютин Олег Николаевич — кандидат исторических наук, редактор альманаха «Памятники Отечества».

Роль железнодорожного дела в России XIX—XX вв. столь велика, что изучение его истории необходимо не только для понимания путей развития экономики страны, но и прошлого российского государства в целом. Уже в конце XIX в. появились фундаментальные научно-практические труды И.С. Блюха, А.А. Головачева, Д.В. Каншина, А.А. Радцига, А.И. Чупрова¹ о полувековом к тому времени развитии этой отрасли хозяйства. Постепенно становились понятными особенности функционирования парового транспорта — особенности, которые не следовало нарушать. Главной тенденцией развития железных дорог было признано стремление линий слиться в единую сеть, поскольку при этом возрастала эффективность каждой отдельной дороги.

Железнодорожному транспорту дореволюционной России была посвящена одна из глав работы С.Г. Струмилина «Очерки советской экономики. Ресурсы и перспективы»². Подсчитывая строительную стоимость железных дорог, Струмилин впервые указал на необходимость учитывать сумму непогашенного износа железнодорожного хозяйства России. По его подсчетам, общая сумма амортизации, то есть изношенности линий, составила к 1913 г. около 30% всей суммы стоимости железных дорог России.

Особое место в историографии принадлежит монографиям В.С. Виргинского и А.М. Соловьевой³, основанным на исследовании богатого архивного материала. Различные аспекты истории создания российских железных дорог освещены в ряде статей⁴. Однако от внимания исследователей ускользнула одна особенность вновь построенной отечественной «чугунки», на которую указывали некоторые знатоки российского железнодорожного хозяйства в конце XIX века.

«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»⁵ — так очередной министр путей сообщения А.П. Бобринский характеризовал вверенное ему железнодорожное хозяйство в докладе на «высочайшее имя» от 28 февраля 1873 года. Действительно, положением дел на рельсовом транспорте не возмущались разве только сами хозяева дорог. Но лишь не-

47

многие проницательные наблюдатели (преимущественно из военных) говорили о том, какие опасности грозят России в случае начала большой европейской войны...

Как известно, строительство рельсовых путей в России и Западной Европе

началось практически одновременно. Однако общая экономическая отсталость страны, отсутствие свободных капиталов и свободной рабочей силы, вызванные существованием крепостничества, стали серьезным тормозом в развитии железных дорог. Несмотря на позицию Николая I — человека серьезных инженерных познаний, настоявшего на строительстве первых железнодорожных линий, николаевская государственная система в целом не восприняла техническое новшество, которое в скором времени стало важнейшим фактором расширения мирового рынка и становления капитализма.

В 1850-е — начале 1870-х годов положение радикально изменилось. Ход и результаты Крымской войны наглядно продемонстрировали обществу опасность отсутствия железных дорог для военной мощи. В дневниках, письмах, докладных записках, периодической печати настоятельно подчеркивалась необходимость ускоренного развития парового транспорта ⁶. В период подготовки аграрно-крестьянской реформы 1861 г., когда стали известны планы самодержавия по созданию сети частных железных дорог, в печати развернулась борьба за выбор приоритетных направлений железнодорожного строительства. Спор шел не только о стратегическом значении железных дорог, но и о тех экономических вопросах, которые будут разрешены с постройкою главных линий.

В знаменитое пореформенное десятилетие 1866—1876 гг. быстро создавалась первая разветвленная железнодорожная сеть Европейской России с центром в Москве. После неудачного опыта по привлечению иностранного банковского капитала в железнодорожное строительство и последовавшего за ним в 1862—1865 гг. затяжного железнодорожного кризиса правительство предприняло попытку строить дороги за казенный счет. Однако и эта мера оказалась малоэффективной, поэтому общественное мнение России приветствовало изменение общего направления железнодорожной политики, направленной теперь на поощрение отечественного частного капитала путем льготного кредитования железнодорожных предпринимателей ⁷.

Наступившая «железнодорожная лихорадка», которая совпала с мировым экономическим подъемом 1868—1872 гг., стала «золотым веком» для учредителей и концессионеров. Состоятельные слои общества были захвачены биржевой и банковской игрой. Конец 1860-х — первая половина 1870-х годов ознаменовались неслыханным и более в таких размерах уже не повторявшимся бумом концессионного предпринимательства. Открылся богатейший источник спекулятивной наживы. Концессия становилась предметом торга, продаж и перепродаж ⁸.

Сложившаяся в эти годы «частнохозяйственная концессионная система» была устроена таким образом, что на государство перекладывался весь риск и будущие убытки железнодорожного предприятия. При этом концессионерам предоставлялась полная свобода и бесконтрольность во всех сферах действия при строительстве и эксплуатации дороги.

Именно в это время вырастали будущие столпы русской буржуазии. Неграмотные десятники на постройках, скромные подрядчики мгновенно превращались в именитых миллионеров. Возникла крепко спаянная группа так называемых железнодорожных «королей», тесно связанных с банками, правительственным аппаратом и придворными сферами. К их числу относились П.Г. фон Дервиз, К.Ф. фон Мекк, П.И. Губонин, М.А. Варшавский, С.С.

Поляков; откупщики братья Д.П. и В.П. Шиповы, Н.Г. Рюмин, И.В. Мамонтов, В.А. Кокорев, Д.Е. Бенардаки, В.Н. Тенишев, С.И. Мальцев; банковские дельцы Я.И. Утин, А.И. Зақ, А.Ф. Рафаилович и другие.

Частные капиталисты строили значительно дешевле, чем казна, хотя и значительно дороже того, что в действительности стоила бы дорога при иных

48

условиях. В накладные расходы входили колоссальные взятки и неофициальная цена концессии, полученной через титулованных посредников. Дорога строилась максимально быстро, чтобы можно было поскорее сбыть ее и взяться за новую линию. Эксплуатация железнодорожных рабочих превратилась в сплошной грабеж. Путем обсчитывания рабочих покрывались расходы на подкуп чиновников⁹.

Бесшабашное концессионное строительство сопровождалось эпидемией железнодорожных крушений. По-видимому, трагедий в то время избежать было невозможно. Во-первых, по словам С.Ю. Витте, «дороги в 1870-е годы держались на живой нитке»¹⁰, а во-вторых, железнодорожное дело только осваивалось, профессиональные знания, опыт, навыки еще только вырабатывались. Таким образом, отчасти железнодорожные катастрофы были страшной «данью» новизне этого вида транспорта, быстроте его развития. Но большинство крушений, как об этом свидетельствуют факты, происходило все-таки по вине концессионеров. Именно их безграничная жажда наживы при попустительстве инженеров и халатности служб эксплуатации привела к тому, что народ прозвал железные дороги «костоломками».

Известный экономист А.И. Чупров в 1878 г. писал в передовице «Русских ведомостей» по поводу соблюдения высочайше утвержденного положения Государственного совета о наказаниях за нарушение безопасности железных дорог и паровозных сообщений: «Множество несчастных случаев проходит перед глазами каждого, не привлекая ничего внимания! Редкий номер любой газеты обходится без повествований то о сходе вагонов с рельсов, то о столкновении поездов, то об увечьях, испытанных железнодорожным служащим или посторонним лицом»¹¹.

Статистический сборник МПС за 1875 г. сообщал, что общее число несчастных случаев на русских железных дорогах в 1873 г. составило 720, в 1874 — 948. Общее число пострадавших лиц равнялось в 1873 г. — 782 человека, в 1874 г. — 1045, из числа которых 398 погибли, 647 ранены. Наибольшая доля пострадавших приходилась на железнодорожных служащих, из которых в 1874 г. погибли 201 и изувечены 413; пассажиров в том же году погибло 5 человек, ранено 20¹².

Железнодорожные «тузы» в погоне за прибылями неудовлетворительно строили дороги, нарушали технические условия, возводили дешевые деревянные мосты, укладывали рельсы, могущие выдержать только легкие составы. В итоге дороги России не были оснащены необходимым для безопасного движения оборудованием. А дорожные службы плохо справлялись со своими функциями.

Особенно часты были катастрофы на Юго-Западных железных дорогах, построенных железнодорожным «королем» С.С. Поляковым. Как писал сатирик-публицист К.А. Скальковский (помощник директора Горного депар-

тамент), комиссии, ревизовавшие эти дороги, «нашли массу всякого рода злоупотреблений, из которых за малейшее в половине XVII в. следовало бы «нещадно бить батогами», а в начале XVIII в. — «весьма лишить живота»¹³.

Вот типичная катастрофа, происшедшая в 1879 г.: между станциями Каменской и Северо-Донецкой (Воронежско-Ростовская железная дорога) отшедшего в Воронеж товарного поезда оторвались 22 нагруженных вагона, которые, возвратясь назад, наскочили на хвост воинского поезда, стоявшего на запасном пути. Разбиты были 3 вагона с людьми и 13 товарных. Убиты 2 офицера, 2 врача и 7 нижних чинов. Тяжело ранены 5 человек и получили ушибы от 30 до 40. В разбитых товарных вагонах помещался спирт, который загорелся. Для оказания помощи пострадавшим, гласила официальная телеграмма, были приняты «энергические меры»¹⁴.

Помимо частых железнодорожных крушений, общественное мнение было возмущено общей организацией движения. Пассажиры жаловались на медленность путешествий по российским магистралям. Зимой 1875 г. на Ростово-Владикавказской железной дороге пассажирский поезд шел из Царицына в Ростов-на-Дону, как правило, в течение 26 дней; из Новочеркаска в Воро-

49

неж — 12 дней. Воинский состав с новобранцами шел из Ростова-на-Дону во Владикавказ в течение 22 суток¹⁵.

Железнодорожные компании, стремясь нажиться на пассажирских перевозках, завышали цены на самые ходовые билеты в вагоны III класса. Состоятельных пассажиров железнодорожные управления вынуждали покупать более дорогие места в скорых поездах, а бедному люду — мастеровым, крестьянам-отходникам — приходилось путешествовать как встарь. Был также популярен способ, описанный Чупровым. Рабочие «проехав в поезде одну или две станции, проходят затем такое же приблизительно расстояние пешком, потом снова берут билеты на одну или две станции и снова выходят, так что до прибытия на место иной рабочий раз десять прервет свое путешествие по железной дороге»¹⁶. А тем временем по стальным магистралям двигались полупустые пассажирские поезда.

В области хозяйственной эксплуатации железных дорог царил произвол железнодорожных дельцов. Начиная с 1867 г. в правительство поступали многочисленные жалобы промышленников, торговцев, купцов, помещиков на неисправность, замедленность движения на дорогах, задержку и порчу товаров, на столкновения товарных поездов. В 1868 г. Александр II назначил комиссию под председательством графа В.А. Бобринского для расследования причин тяжелого состояния хлебной торговли. Расследование показало, что отсутствие единой связи между железными дорогами страны превратило перевозку товаров в одну из самых разорительных коммерческих операций. Хлебные грузы, отправленные из Моршанска в начале декабря 1867 г., прибывали в Петербург только полгода спустя, в мае 1868 года¹⁷.

Отсутствие на станциях отправления закрытых пакгаузов и даже открытых платформ для хранения грузов приводило к тому, что зерно в течение шести месяцев фактически лежало в грязи на земле. В 1872 г. было уничтожено 8 млн пудов хлеба на Орловско-Витебской и Орловско-Грязской железных дорогах. В последующие 1873—1874 гг. массовая порча хлеба, но еще в больших

масштабах, произошла на Козлово-Воронежско-Ростовской железной дороге. Назначенные правительством расследования приводили к одному и тому же выгодному для железнодорожных заправил результату: правления железнодорожных обществ оказывались невиновными, и тогда им для усиления провозоспособности дорог выдавались многомиллионные ссуды из казны. Виновными, как правило, признавались грузоотправители, которые якобы «не умели надлежащим образом пользоваться железными дорогами».

Безответственность железнодорожной администрации приводила к гибели целых эшелонов различных продовольственных товаров (хлеба, молочных продуктов, рыбы, фруктов и пр.) и скота.

Губительным для хозяйства был произвол в области тарифов. Железные дороги России сотрясали «тарифные войны». Монополизация железных дорог в руках нескольких десятков миллионеров привела к тому, что хозяева дорог могли по собственному усмотрению устанавливать ту или иную классификацию и номенклатуру грузов, произвольно специализировать тарифы. «Тарифные войны» особенно усилились в конце 1870-х — начале 1880-х годов на ведущих экспортных магистралях (Либаво-Роменской, Юго-Западных железных дорогах).

В значительной степени неудовлетворительное состояние железных дорог объяснялось их экономической структурой. Железнодорожная сеть, расчлененная в 1876 г. между 52 акционерными обществами, не представляла собой единого целого ни в экономическом, ни в техническом, ни в административном отношении. Несмотря на то, что с 1870 г. технические условия строительства вырабатывались в самом Министерстве путей сообщения, это не принесло положительных результатов. Правительственные обследования показали, что железные дороги имели различные технические условия постройки, профили и типы рельсов, виды станций, различались по длине станционных путей, устройству сигнализации и связи. В результате важнейшие

50

транзитные направления состояли из участков разной технической вооруженности и характеризовались чрезвычайной пестротой оборудования.

К концу правления Александра II железнодорожное хозяйство России переживало серьезные трудности. Как писал Скальковский, «города и земства жаждут получить рельсовые пути и спорят о направлениях, заводы паровозные, вагонные, рельсовые требуют заказов, угрожая банкротством и разорением рабочих, товаротправители жалуются, пассажиры вопиют, а в это время сорок слишком правлений железных дорог, составленных из тщательно отсортированных дельцов-удальцов, ничего другого не делают, как сидят и думают, как бы оплести матушку-казну и выудить из нее несколько миллиончиков, от которых Россия, по их мнению, не оскудеет, а бедные железнодорожники очень и очень поправятся»¹⁸.

Постепенно, под шквалом общественного возмущения, в правительстве начался пересмотр отношения к подобным «фритредерским» идеям, чему в немалой степени способствовали неурядицы перевозок, связанных с обслуживанием боевых действий на Балканах. Военные давно критиковали порочную систему частного предпринимательства на железнодорожном транспорте.

В апреле 1876 г. военный министр ДА. Милютин представил Александру

II всеподданнейший доклад, который затем был подвергнут обсуждению в Государственном совете и Комитете министров. Доклад содержал обстоятельную характеристику состояния железных дорог, которые уже в ощутимой степени определяли военно-экономический потенциал страны. Военный министр тревожно писал, что железнодорожная сеть страны находится в «кризисном состоянии». «Из 53 имеющихся в России железных дорог 23 находятся в таком неудовлетворительном состоянии, что при введении армии на военное положение они окажутся решительно несостоятельными и поставят государство и армию в весьма большие затруднения»¹⁹.

В числе железных дорог, находившихся в неудовлетворительном состоянии, были названы такие важнейшие магистрали, как Петербурго-Варшавская, Московско-Брестская, Лозово-Севастопольская, Поти-Тифлисская, Одесская, Бресто-Граевская и другие дороги, всего протяжением в 11,5 тыс. верст, что составляло около 60% железнодорожной сети. Министр прямо указывал на «большую национальную опасность от нежелания или невозможности для дорог подготовиться к выполнению перевозок, необходимых для целей обороны страны, и все могущие быть для страны от этого последствия»²⁰. Действительно, когда в апреле 1877 г. началась война, железнодорожный транспорт оказался несостоятельным. Находчивость, умение и самоотверженность военно-железнодорожных команд, паровозных бригад и некоторых высших чинов железнодорожной службы не могли ликвидировать коренные недостатки организации отечественных путей сообщения.

Мобилизация войск затянулась, поскольку железные дороги не справлялись с интенсивными воинскими перевозками. Движение воинских эшелонов затрудняли размывы путей и обрушения мостов. В полной мере проявилась несогласованность мобилизационных планов путейского и Военного министерств, что приводило к «пробкам» на дорогах.

Генерал-майор А.К. Пузыревский, командовавший в русско-турецкую войну гвардейским кавалерийским корпусом, на опыте познал последствия военного бездорожья. В воспоминаниях он с гневом писал: «Нам слишком памятливы те тяжкие дни, которые приходилось переживать в ноябре месяце, перед падением Плевны; когда из армии доносились жалобы о тех и других недостатках, скептики покачивали головой относительно возможности дальнейшего движения, даже после сдачи Османа, а в Румынии и на ее границах стояли тысячи нагруженных вагонов и не двигались с места»²¹.

Вполне естественно, что вскоре после заключения мира был поставлен вопрос о реформах на транспорте и о строительстве стратегических железных дорог.

Еще до войны, в 1876 г., общественная критика заставила правительство решиться на всеобъемлющую ревизию железнодорожного хозяйства. Создан-

ная решением императора Комиссия для всестороннего обследования железнодорожного дела в России в конце 1880-го — начале 1881 г. пришла к выводу: необходимо упорядочить деятельность частных железнодорожных обществ и вернуться к опыту постройки дорог за счет казны.

22 января 1881 г. министр финансов А.А. Абаза на заседании Комитета министров заявил о целесообразности выкупа наиболее задолжавших и обан-

кротившихся железнодорожных предприятий. 3 февраля Комитет министров единогласно присоединился к этим выводам, и 6 февраля 1881 г. Александр II утвердил данное решение. За полгода до этого, 20 июня 1880 г., император согласился с предложениями о создании общественного представительства на железных дорогах и введении Общего устава российских железных дорог.

Все эти меры полностью отрицали 25-летний концессионный период в железнодорожном деле, справедливо связываемый в общественном мнении с личностью царя-реформатора. Трагическая смерть главного вдохновителя прежней железнодорожной политики символически подвела черту под ней.

Постепенно новый император и новое правительство в числе прочих мер приступили и к реформам на транспорте. Становилось понятным, что эти реформы ведут к установлению правительственного контроля за деятельностью железных дорог. Новый военный министр П.С. Ванновский в одном из своих докладов Александру III писал: «Железные дороги составляют ныне наиболее могущественный и решающий элемент войны. Поэтому, несмотря даже на финансовые затруднения... желательно подрывать нашу рельсовую сеть с силой противников»²².

С 1880-х годов проводилась широкая программа выкупа железных дорог в казну и строительства линий за казенный счет. В июне 1885 г. был введен в действие Общий устав российских железных дорог и организован Совет по железнодорожным делам. Огромная, все возрастающая финансовая задолженность казне железнодорожных обществ, тяжелым бременем лежавшая на государственном бюджете, заставила царское правительство в 80-е годы провести контрольно-финансовую реформу. В 1889 г. в Министерстве финансов был учрежден Департамент железнодорожных дел; в его функцию вошел финансовый надзор за деятельностью всех частных железных дорог.

Но главным звеном новой железнодорожной политики царского правительства была тарифная реформа 1889 года.

Непосредственным толчком к окончательному решению тарифного вопроса послужила катастрофа царского поезда 17 октября 1888 г. у станции Борки на 277-й версте Курско-Харьково-Азовской железной дороги. В этом поезде в сопровождении министра путей сообщения возвращался с юга Александр III с семьей. Погибли и получили ранения десятки человек, и лишь по счастливой случайности никто из императорской семьи не пострадал.

Через месяц после крушения, 18 ноября 1888 г., по решению Александра III тарифное дело передавалось из Министерства путей сообщения в ведение Министерства финансов. Там, в ведомстве И.А. Вышнеградского, был разработан закон, превративший железнодорожные тарифы из инструмента извлечения коммерческой прибыли в одно из орудий проведения государственной экономической и социальной политики.

В целом проблема железнодорожного строительства в 1880-х годах продолжала оставаться одной из самых острых. Не только военные соображения, но и потребности экономического роста вызвали настоятельную нужду в интенсивном развитии рельсового транспорта. Реформы в железнодорожном деле, предпринятые при Александре III, имели целью ликвидировать наиболее вопиющие недостатки отечественных железных дорог. Однако динамичное строительство 1880-х — 1890-х годов не смогло избавить железнодорожное

хозяйство России от крупных недостатков, о которых речь пойдет далее.

В начале XX в. развитие рельсовой сети породило особый «железнодорожный мир», который составляли путейские инженеры и техники, представители железнодорожной науки, чиновники Министерства путей сообще-

52

ния и Департамента железнодорожных дел Министерства финансов, служащие всех звеньев железнодорожного хозяйства и железнодорожные концессионеры. В эти годы сложилась профессиональная печать, как центральная, так и местная. Практически каждое железнодорожное общество выпускало свою газету. Российские железнодорожники участвовали в международных конгрессах и съездах.

В связи с усложнением проблем отрасли, квалифицированное обсуждение железнодорожных вопросов постепенно становилось уделом специалистов. Однако всем интересующимся положением дел на дорогах страны было известно, что в области железнодорожного транспорта Россия существенно отставала от промышленно развитых стран Европы. Несмотря на успехи в развитии транспортных коммуникаций, Россия оставалась по-прежнему слабо обеспеченной железными дорогами относительно территории и численности населения²³.

Обеспеченность страны железнодорожными перевозками оставалась низкой. Население России было в 10 раз хуже обеспечено железнодорожной сетью по сравнению с США и от 1,5 до 4,5 раз хуже по сравнению со странами Западной Европы. Государству были необходимы новые линии в неосвоенных районах страны. Требовалась перешивка дорог с узкой колеи на широкую, строительство вторых колеи, модернизация транспортных узлов и пр.²⁴

Рельсовый транспорт России находился в периоде своего становления и имел значительные резервы роста. Отсюда военный министр А.Н. Куропаткин делал вывод о том, что к началу XX в. вероятные стратегические противники уже исчерпали все возможности дальнейшего наращивания скорости мобилизации и сосредоточения своих войск за счет совершенствования железнодорожной сети, тогда как положение России, если принять должные правительственные меры, должно улучшиться²⁵.

Однако в начале века, напротив, наблюдался резкий спад как казенного, так и частного железнодорожного строительства. В 1902—1906 гг. средствами казны было построено всего 3515 верст железных дорог, а частными обществами — только 528 верст^{21>}. Это объяснялось длительным торгово-промышленным и финансовым кризисом, охватившим страну в 1900—1903 гг., и политическими событиями начала века. Войны США с Испанией, Великобритании с Трансваалем привели к резкому вздорожанию иностранного кредита и к большим затруднениям в его использовании частными обществами.

Русско-японская война и революционные потрясения осложнили экономическое положение империи. Железнодорожный транспорт пришел в расстройство, регулярное движение было нарушено, резко увеличились эксплуатационные расходы. Правительство было вынуждено сократить ассигнования на казенное строительство более чем втрое.

В канун первой мировой войны состояние российских железных дорог по

вполне понятным причинам стало предметом детального изучения. Авторы многочисленных работ о рельсовом транспорте этого времени²⁷ в большинстве склонны к негативной оценке его состояния.

Железные дороги оставались в узкоэкономическом смысле убыточными, причем убытки с каждым годом продолжали расти. Это было связано, главным образом, со строительством линий в азиатской части страны, стратегических железных дорог. Расходы по их эксплуатации были чрезвычайно велики. Вместе с тем финансовая убыточность железнодорожного хозяйства искупалась всем тем громадным значением, которое имели железные дороги для перспектив народного хозяйства. Но в то время увеличение доходов от эксплуатации могло быть достигнуто только путем роста грузооборота и дальнейшего технического оснащения дорог, на что, по расчетам Министерства путей сообщения, требовалась немыслимая сумма бюджетных затрат — свыше 900 млн рублей в течение 1906—1912 годов.

Однако правительство в начале XX в. рассматривало железнодорожный транспорт только в финансово-экономических категориях. Стремясь к бездефицитности государственного бюджета, финансовое и путевское ведом-

53

ства относились к железнодорожному хозяйству как к чисто коммерческому предприятию. Инженер В.И. Гриневецкий, доказывавший роль железнодорожного транспорта как оси всего хозяйственного роста России, отметил, что транспорту «ставилась фискальная задача — максимальная доходность, а не органическая — содействие развитию производительных сил страны»²⁸.

Возведенная в ранг главного доказательства успешного ведения дела, чистая прибыль вынуждала администрацию железных дорог всемерно сокращать расходную часть их бюджета. По сведениям И.Д. Михайлова, «были дороги, где их начальники ухитрялись в течение года загонять экономию в миллион рублей при бюджете в 10-12 млн рублей»²⁹. Следствием такой практики была техническая отсталость железнодорожного хозяйства, которая привела к неудовлетворительному состоянию железнодорожной сети России накануне первой мировой войны.

Россия существенно отставала от ведущих европейских стран по числу многопутных железнодорожных линий. В то время как в большинстве этих стран дорог в две и даже в три колеи имелось в пределах от 40 до 60% общей протяженности сети, в России двухколейных дорог на конец 1913 г. имелось всего около 27%. Значительно уступала железнодорожная сеть империи и по количеству подъездных путей. На 1 января 1914 г. дорог местного значения было лишь 2252 версты, или около 3%.

Особенно чувствительно политика финансовой экономии сказывалась на подвижном составе железных дорог. В начале XX в. Россия серьезно отставала в этом отношении от Германии и других стран Европы. В дальнейшем положение не улучшилось. В то время, когда дороги задыхались от недостатка паровозов и вагонов, мощности 10 отечественных паровозо- и 16 вагоностроительных заводов использовались на 30-50%. Заводчики настойчиво добивались от казны увеличения заказов, но это не согласовалось с планами правительства, требовавшего от путевского ведомства поднять доходность дорог, которая во многом достигалась путем экономии на приобретении подвижного состава³⁰.

В результате за 1908—1913 гг. количество паровозов на дорогах увеличилось только на 387 машин (2,6 %), причем примерно $\frac{1}{4}$ часть парка эксплуатировалась дольше положенного срока службы. Рост вагонного парка, хотя и был более значителен, также отставал от потребностей страны³¹.

Но главным недостатком русского железнодорожного хозяйства была его неподготовленность к обслуживанию широкомасштабных военных действий.

Показательно сравнение обеспеченности железных дорог стран — участниц первой мировой войны подвижным составом: в России в среднем на 100 верст приходилось в 1,5 раза меньше паровозов, в 3,1 раза меньше пассажирских вагонов, в 1,4 раза товарных вагонов³². Ввиду нехватки подвижного состава с началом войны пришлось переправить 1300 паровозов и 47 тыс. вагонов с восточных дорог на западные, что отрицательно повлияло на перевозки в восточных районах³³.

Бросалась в глаза крайняя неравномерность сети даже в пределах Европейской России. Ее густота резко понижалась к востоку от меридиана Москва—Севастополь. Европейскую сеть связывали с Сибирью только две линии. В целом, рельсовая сеть России не удовлетворяла «ни военным, ни экономическим требованиям»; сеть казенных дорог была «не вполне удовлетворительной по начертанию, а главное, крайне пестрой по пропускной способности отдельных линий и к тому же бедно снабженной подвижным составом». В результате «даже небольшая фактическая пропускная способность не могла быть использованной. В несравненно большей степени все сказанное надо отнести к частной железнодорожной сети, отличавшейся наибольшей технической отсталостью, и потому еще менее удовлетворявшей потребности страны в военном отношении»³⁴.

Вопреки не раз высказанному в литературе мнению, такими своими качествами железнодорожная сеть была обязана не только предвоенной фи-

54

нансовой политике (она лишь обострила слабости железнодорожного организма), а тому «роковому десятилетию» 1866—1876 гг., когда совместными усилиями правительства и железнодорожных дельцов были заложены трудно устранимые недостатки рельсовых путей сообщения.

Недаром Гриневецкий писал о «кустарности в планировке рельсовой сети». По его словам, «сеть не столько строилась согласно широким народнохозяйственным планам, сколько получала те или иные заплатки, под влиянием разных узко-финансовых, железнодорожно-учредительских и стратегических комбинаций». Поэтому «рост железнодорожной сети шел крайне неравномерно, толчками, и не соответствовал интенсивности роста производительных сил страны»³⁵.

Заложенные в те годы дефекты дали о себе знать в августе 1914 г.: восторженные оценки проведения мобилизации армии в нормативные сроки военными деятелями того времени не должны заслонять тот факт, что из-за недостаточной обеспеченности страны железными дорогами скорость доставки призванных из запаса военнотружущих и сосредоточения войск была недопустимо низкой, что отрицательно повлияло на срок приведения армии в боевую готовность и ход самих операций. Скорость сосредоточения русской армии существенно уступала скорости сосредоточения сил противника. По всей

линии границы на запад выходило 13 линий дорог с 18 колеями, а Германия, Австро-Венгрия и Румыния располагали 32 железнодорожными линиями с 36 колеями.

Пропускная способность железнодорожных линий тоже была невысокой. Максимальную пропускную способность должны были иметь линии, выстроенные по техническим условиям магистралей. Это означало, что такие линии должны были в сутки провозить до 19 пар воинских поездов по однопутной дороге и до 40-48 пар поездов по двухпутной дороге³⁶.

Однако вследствие упомянутых исторических особенностей создания русской железнодорожной сети, отдельные ее линии и даже участки линий имели различную пропускную способность. В результате железнодорожные пути Европейской России могли пропускать в среднем от 13 до 33 пар поездов в сутки, и только Петербургско-Варшавская дорога пропускала от 23 до 48 пар³⁷. В целом из-за подобной неупорядоченности сети общая скорость продвижения составов нередко определялась состоянием наиболее запущенных участков, что не позволяло использовать в полной мере имеющиеся технические возможности путей сообщения и еще более увеличивало разрыв в скорости сосредоточения армии России с ее вероятными противниками.

На мобилизацию самих железных дорог (сроки зависели от времени открытия разъездов, усиления некоторых станций, прибытия направляемых с других дорог паровозов и служащих) требовалось от 5 до 11 суток. Мобилизация Николаевской дороги заканчивалась на второй день, Варшавской — на девятый, Балтийской — на седьмой, железных дорог Петербургской сети — на 11-й день³⁸.

Даже при благоприятном стечении обстоятельств по длительности сроков мобилизации железные дороги России существенно превосходили аналогичные показатели дорог как вероятных противников (срок мобилизации германских железных дорог не превышал двух-трех суток)³⁹, так и союзников (французская железнодорожная сеть, по данным французского Генерального штаба, в мобилизации не нуждалась)⁴⁰.

Естественно, что железнодорожное хозяйство России не выдержало длительного перенапряжения, созданного условиями военных действий и эвакуации. Железные дороги, четко выполняя огромные перевозки в начале войны, с конца 1915 года работали все хуже, обостряя экономический кризис в стране.

В 1915—1916 гг. кризис транспорта был использован в политических целях. Усилилась кампания критики самодержавия и с думской трибуны, и со страниц либеральных газет. Буржуазия, окрепшая на военных поставках,

55

все более настойчиво требовала от Николая II «ответственного перед Государственной думой министерства», то есть фактического перераспределения политической власти в свою пользу. Деловым кругам представилась возможность шантажировать самодержавие угрозой продовольственного и топливного голода в случае невыполнения политических требований буржуазных думских партий.

Кризис транспорта достиг особой остроты за несколько месяцев до Февральской революции, когда недогруз угля, железа, продовольствия стал не-

терпимым. Зимой морозы, метели и снежные заносы еще более ухудшили положение. Промышленность испытывала недостаток топлива, города — хлеба, металла. Обнаружился паралич важнейших отраслей хозяйственной жизни. Обстановка общего экономического кризиса страны довольно красочно передана в докладной записке председателя Государственной думы М.В. Родзянко, посланной им в феврале 1917 г. Николаю II ⁴¹. Причину сложившегося положения Родзянко видел в первую очередь в «неудовлетворительной работе транспорта, не позволяющего передвигать нужные продукты в необходимом количестве с одного места на другое». Поэтому особое внимание в записке было уделено необходимости плановых перевозок «без различия районов тыла и фронта».

Родзянко надеялся, что картина нарисованного им кризиса заставит Николая II скорее пойти на ряд политических уступок. Но начавшиеся через несколько недель волнения в Петрограде перечеркнули эту альтернативу. Железнодорожная сеть России, отягощенная трудноустраняемыми дефектами «лихорадочного» строительства дорог в XIX в. и крайне расстроенная в годы войны, стала в феврале 1917 г., наряду с прочими факторами, своего рода катализатором революционных потрясений.

Примечания

1. БЛИОХ И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. СПб. 1878. Тт. 1-4; ГОЛОВАЧЕВ А.А. История железнодорожного дела в России. СПб. 1881; КАНШИН Д.В. Опыт исследования экономического значения железных дорог. СПб. 1870; РАДЦИГ А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность, торговлю. СПб. 1896; ЧУПРОВ А.И. Железнодорожное хозяйство. Тт. 1-3. М. 1875-1878.
2. СТРУМИЛИН С.Г. Очерки советской экономики. М.-Л. 1928.
3. ВИРГИНСКИЙ В.С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX в. М. 1949; СОЛОВЬЕВА А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М. 1975.
4. КИНЯПИНА Н.С. Железнодорожный вопрос в политике самодержавия 20—50-х гг. XIX в. — Ученые записки Горьковского ун-та. 1964, вып. 72, т.2; КОРНЕЕВ А.И. Транспорт дореволюционной России. В кн.: Экономика транспорта. М. 1958; СИДОРОВ А.Л. Железнодорожный транспорт России в первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране. — Исторические записки, 1948, т. 26; ШНЕЕРСОН А.М. Некоторые проблемы железнодорожного строительства в России в 60-х гг. XIX в. — Ученые записки Белорусского ун-та, 1953, вып. 16.
5. КИСЛИНСКИЙ Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. 2. СПб. 1902, с. 130.
6. ДЕЛЬВИГ А.И. Полвека русской жизни. М.-Л. 1930; Дневник Д.А. Милютин. Тт. 1—3. М. 1947—1949; Дневник П.А. Валуева. М. 1961; Записки А.И. Кошелева. Берлин. 1884; ЛЕВШИН А.И. Достопамятные минуты в моей жизни. — Русский архив, 1885, кн. 2; СКАЛЬКОВСКИЙ К.А. Воспоминания молодости. СПб. 1894; УСОВ П.С. Тридцатилетие первой железнодорожной гарантии. — Исторический вестник, 1887, июнь; ХОМЯКОВ А.С. Поли, собр. соч. Т. 8. СПб. 1900 (Письма); БАБСТ И.К. Мысли о современных нуждах нашего народного хозяйства М. 1860; БУНГЕ Н.Х. В ожидании железных дорог. Киев. 1867; и др.
7. БУТУРЛИН С.П. О военном значении железных дорог и особенной их важности для России. М. 1865; ГАГЕМЕЙСТЕР Ю.А. Русские железные дороги. СПб. 1871; КАНШИН Д.В. Ук. соч.; КУРСЕЛЬ А. Сеть русских железных дорог в ее практическом применении. СПб. 1864; МАКШЕЕВ Ф.А. Военно-стратегическое обозрение Российской империи. СПб. 1867; МЕЛЬНИКОВ П.П. О железных дорогах, необходимых в военном отношении. СПб. 1868; и др.
8. 56
Обзор деятельности акционерных предприятий в России. — Вестник финансов, промышленности и торговли, 1900, № 29. См. также: ШЕПЕЛЕВ Л.Е. Акционерное

- учредительство в России. В кн.: Из истории империализма в России. М.-Л. 1959, с. 163—166.
- ХРОМОВ П.А. Экономическое развитие России. М. 1967, с. 304.
9. См. Вестник МГУ. Сер.8. История, 2001, № 6.
 10. ВИТТЕ С.Ю. Избр. воспоминания. М. 1991, с. 64.
 11. ЧУПРОВ А.И. Из прошлого русских железных дорог. М. 1909.
 12. Статистический сборник Министерства путей сообщения за 1875 г. СПб. 1876, с. 15.
 13. СКАЛЬКОВСКИЙ К.А. Наши государственные и общественные деятели. СПб. 1890, с. 267.
 14. ДОБРЫНИН Н.П. Русские железные дороги и их слабые стороны. Киев. 1886, с. 33.
 15. Труды Высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России под пред. Э.Т. Баранова. СПб. 1880. Т. 1. Ч. 1, с. 39.
 16. ЧУПРОВ А.И. Железнодорожное хозяйство. М. 1878, с. 300.
 17. Труды высочайше учрежденной комиссии. Т. 1.4. 1, с. 9.
 18. СКАЛЬКОВСКИЙ К.А. Ук. соч., с. 131.
 19. Труды высочайше учрежденной Комиссии. Т. 1.4. 1. СПб. 1880, с. 2—3.
 20. Там же, с. 5.
 21. ПУЗЫРЕВСКИЙ А.К. Десять лет назад. Война 1877-78 гг. СПб. 1887, с. 112.
 22. Российский государственный исторический архив (РГИА), ф. 268, оп. 3, д. 195, л. 131.
 23. РГИА, ф. 576, оп. 23, д. 9, л. 4, 6.
 24. Российский государственный военно-исторический архив, ф. 2000, оп. 1, д. 8373, л. 51об. См. также: СТРУВЕ О.А. Обслуженность России железными дорогами в отдельных ее частях по сравнению с другими странами. СПб. 1909.
 25. См.: ЗАЙОНЧКОВСКИЙ А.М. Подготовка России к империалистической войне. Очерки военной подготовки и первоначальных планов. М. 1926, с. 72—73.
 26. ПЕТРОВ Н.П. Экономическое значение русских железных дорог. СПб. 1910, с. 4; Министерство финансов (1904-1913). СПб. 1914, с. 85.
 27. БИЛИМОВИЧ А.Д. Товарное движение на русских железных дорогах. Киев. 1902; БУБЛИКОВ А.А. О плане русской железнодорожной сети. СПб. 1907; ВЕНДРИХ А.А. Современная железнодорожная политика. СПб. 1911; ВИТТЕ С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети. СПб. 1910; ДЕМЕНТЬЕВ Г.Д. Доходы казенных железных дорог в связи с экономическими явлениями последних лет. СПб. 1913; ЗАДЕРАЦКИЙ П. Наши недуги. М. 1903; КУЛЬЖИНСКИЙ С.Н. О развитии русской железнодорожной сети. СПб. 1910; ЛАРИОНОВ А.М. К вопросу о сравнительной хозяйственной эксплуатации казенных и частных железных дорог. СПб. 1913; ПЕТРОВ Н.П. О хозяйственности управления казенных железных дорог. СПб. 1909; ЕГО ЖЕ. Экономическое значение русских железных дорог. СПб., 1910. ПЕЧКОВСКИЙ В.Н. Руководящие принципы в будущей железнодорожной политике. СПб. 1907; САЛОВ В.В. Исследование финансовых результатов эксплуатации железных дорог в России. СПб. 1912; ЧМУТОВ С.А. Очерк нашего железнодорожного хозяйства. СПб. 1907; ШТОЛЬЦМАН С.А. Где нам нужно строить железные дороги. СПб. 1910.
 28. ГРИНЕВЕЦКИЙ В.И. Послевоенные перспективы русской промышленности. М. 1919, с. ПО.
 29. МИХАЙЛОВ И.Д. Эволюция русского транспорта. 1913-1925 гг. М.-Л. 1925, с. 64.
 30. См. СИДОРОВ А.Л. Ук. соч., с. 5, 11.
 31. Там же, с. 6—8.
 32. МИХАЙЛОВ И.Д. Ук. соч., с. 18-20.
 33. СИДОРОВ А.Л. Ук. соч. с. 18.
 34. УШАКОВ К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. М. 1928, с. 15.
 35. ГРИНЕВЕЦКИЙ В.И. Ук. соч., с. 9.
 36. ФЕЛЬДТ В.К. Военно-железнодорожное дело (история и администрация). Ковель. 1912, с. 37.
 37. Подсчитано по: ЗАЙОНЧКОВСКИЙ А.М. Ук. соч., с. 136.
 38. УШАКОВ К. Ук. соч., с. 118.
 39. ЗАЙОНЧКОВСКИЙ А.М. Ук. соч., с. 36.
 40. Материалы по истории франко-русских отношений за 1910—1914 гг. М. 1922, с. 710.
 41. Красный архив, 1924, № 10.