

А.А. Головачов

**История железнодорожного
дела в России**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 304
ББК 60.5
А11

A11 **А.А. Головачов**
История железнодорожного дела в России / А.А. Головачов – М.: Книга
по Требованию, 2021. – 408 с.

ISBN 978-5-4241-8318-8

ISBN 978-5-4241-8318-8

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2021

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2021

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

Отъ Автора.

Издавая отдѣльной книгой статьи, помѣщенныя въ „Сборникъ Государственныхъ Знаній“ въ IV, V, VII и VIII томахъ, мы подчиняемся неоднократно выраженному намъ желанію лицъ, интересующихся у насъ желѣзнодорожнымъ дѣломъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ мы думаемъ, что появленіе этихъ статей въ теченіи довольно продолжительнаго времени мѣшало отчасти цѣльности впечатлѣнія. Полагаемъ, что теперь это неудобство устраняется. Мы печатаемъ эти статьи безъ всякихъ измѣненій, раздѣливъ ихъ лишь на главы и исправивъ только нѣкоторыя цифры по послѣднимъ изданіямъ Сборника статистическихъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ, изд. Министерства Путей Сообщенія.

ИСТОРИЯ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ДѢЛА ВЪ РОССІИ.

ВВЕДЕНІЕ.

Сорокъ пять лѣтъ уже прошло послѣ того, какъ въ Россіи раз-
рѣшена первая желѣзная дорога, минуло 30 лѣтъ, какъ выстроена
Николаевская дорога и 24 года — съ того времени, какъ глав-
ное общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ взялось благодѣ-
тельствовать Россію и построить ей разомъ дѣльна четыре ты-
сячи верстъ рельсовыхъ путей по главнымъ магистральнымъ на-
правлениямъ. Съ тѣхъ поръ въ Россіи выстроено и эксплуатируется
болѣе 20 тысячъ верстъ, — и постройка все еще продолжается.
На первоначальное ихъ устройство затрачено слишкомъ два миллиарда
рублей, въ томъ числѣ средствъ Государственнаго казначейства
1.112 мил. руб. Кроме того, уплата гарантированнаго дохода,
недоимки по уплатѣ процентовъ съ облигаціоннаго капитала и
различныя ссуды обществамъ образовали значительный долгъ по-
слѣднихъ Государственному Казначейству; этотъ долгъ къ 1-му
января 1879 года, составлялъ цифру не менѣе 450 мил. рублей ¹⁾.
Если къ этимъ суммамъ мы прибавимъ затраты для постройки
Николаевской желѣзной дороги, входящія съ процентами за время
постройки до 100 мил. руб. ²⁾ и суммы, затраченныя на разви-
тіе рельсоваго производства и постройки вагоновъ и паровозовъ
въ Россіи, на что израсходовано изъ желѣзно-дорожнаго фонда,
къ 1-му января 1879 года, болѣе 70 мил. руб. ³⁾, то общая

¹⁾ Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ изд. Ст. Отд. М. П. С. 1880 года.

²⁾ Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ за 1868 годъ изд. Деп. Ж. Д.

³⁾ Отчетъ Государственнаго Контроля за 1878 годъ (приложеніе ст. 79).

сумма всѣхъ пожертвованій казны на желѣзнодорожное дѣло дойдетъ до 1,732 мил. руб. Повидимому, и время и денегъ потрачено было достаточно и работъ произведено не мало, чтобы разрѣшить вопросы о болѣе выгодной системѣ постройки и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, а между тѣмъ вопросъ этотъ у насъ до сихъ поръ остается вопросомъ не только нерѣшеннымъ, но, повидимому, въ правительственныхъ сферахъ не имѣется въ виду и достаточныхъ данныхъ для его рѣшенія. Мы не умѣемъ себѣ объяснить иначе постоянное колебаніе въ условіяхъ концессій и въ порядкѣ ихъ утвержденія точно также, какъ и образованіе особой комисіи, вѣдѣющей министерства финансовъ и путей сообщенія, для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла во всѣхъ отношеніяхъ.

Образованію этой комисіи мы серьезно порадовались, такъ какъ до сихъ поръ у насъ вопросъ о желѣзнодорожномъ дѣлѣ никогда не обобщался и не разсматривался во всемъ общемъ его значеніи для государственной жизни. При самомъ внимательномъ разсмотрѣніи этого вопроса у насъ принимались въ соображеніе только тѣ потребности, которымъ могли удовлетворять желѣзныя дороги, наличность средствъ къ ихъ сооруженію и возможность ихъ изысканія, но никогда не обращалось серьезнаго вниманія, по крайней мѣрѣ, мы не знаемъ ни одного случая, когда бы подвергались серьезному обсужденію вопросы, напр., такого рода: насколько настоятельна та потребность, для которой строятся желѣзныя дороги, достаточно ли будетъ одного проведенія рельсоваго пути для того, чтобы удовлетворить этой потребности, и нѣтъ ли необходимости въ другихъ параллельныхъ мѣропріятіяхъ для того, чтобы желанная цѣль была достигнута? Если же эти мѣропріятія нужны, то въ чемъ они состоятъ и какихъ потребуютъ средствъ? Не отвлечетъ ли быстрая постройка желѣзныхъ дорогъ капиталовъ отъ другихъ видовъ производительной дѣятельности и будетъ ли имъ имѣть достаточно средствъ, чтобы развитіе нашего производства шло параллельно съ развитіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ дороги составляютъ только средство для развитія производства, а средства должны быть соразмѣряемы съ тѣми цѣлями, для которыхъ они служатъ, въ противномъ случаѣ средства не приблизятъ, а удалятъ отъ цѣли и могутъ заслонить собою самую цѣль? Если же такое опасеніе могло возникать, то съ нимъ вмѣстѣ возникалъ вопросъ: какъ привлечь капиталы на нашъ рынокъ не для одной постройки дорогъ только, но и для развитія производства вообще?— Затѣмъ, вопросъ о пользѣ и необходимости дорогъ дол-

женъ былъ разрѣшаться только по отношенію къ ихъ стоимости: наши желѣзныя дороги могли быть выгодны, достигать вполнѣ тѣхъ цѣлей, для которыхъ онѣ предприняты и отнюдь не вредить другимъ производствамъ, если бы онѣ стоили половину той цѣны, въ которую онѣ обошлись, и напротивъ, едва ли не убили окончательно много отраслей производства, поглотивъ двойную сумму капиталовъ. Онѣ подняли цѣну топлива и возвысили рыночный процентъ на столько, что другія отрасли промышленности были не въ силахъ съ ними бороться, не говоря уже о дальнѣйшемъ развитіи производительной промышленности, безъ котораго желѣзныя дороги всегда останутся мало производительными по недостатку грузовъ, и это становится очень замѣтнымъ въ настоящее время. Ни одинъ изъ исчисленныхъ нами вопросовъ не былъ и не могъ быть серьезно затронутъ при обсужденіи какъ общей сѣти желѣзныхъ дорогъ, такъ и отдѣльныхъ проектовъ на постройку различныхъ линій. Мы говоримъ *не могъ быть затронутъ* на томъ основаніи, что для сужденія о подобныхъ вопросахъ не доставало данныхъ, а эти данныя могли быть собраны только специальными изслѣдованіями, предпринятыми въ видахъ всесторонняго изученія нуждъ и потребностей страны. Такимъ образомъ, наше желѣзнодорожное дѣло испытало ту же участь, какъ и другія наши законодательныя работы. Оно пострадало влѣдствіе отсутствія болѣе широкой общей точки зрѣнія и сосредоточилось на ближайшихъ подробностяхъ и преимущественно на изысканіи денежныхъ средствъ, выборѣ направленія дороги и разработкѣ техническихъ условій постройки. Что же касается вопроса о значеніи желѣзныхъ дорогъ въ общей системѣ государственнаго хозяйства, то, повидимому, подобнаго вопроса въ нашей административной практикѣ вовсе не возникало. По своей непрактичности, наше общество вѣрило въ безусловную пользу желѣзныхъ дорогъ, чего бы онѣ не стоили и гдѣ бы ни строились, лишь бы только строились. Недостатокъ нашихъ внутреннихъ сообщеній былъ дѣйствительно великъ: всѣмъ казалось, что только одно это препятствіе и задерживаетъ развитіе нашего производства; вѣрили, что стоять намъ только устранить это неудобство сооруженіемъ рельсовыхъ путей — и развитіе нашихъ производительныхъ силъ двинется гигантскими шагами. Въ то время, о которомъ мы говоримъ, никто не хотѣлъ и думать, что удобные пути сообщенія есть только одно изъ средствъ, и при томъ далеко не главное, къ развитію производства. Никто не хотѣлъ думать о томъ, что для достиженія этой цѣли нужны, прежде всего, капиталы и при

томъ не одни матеріальныя, но и умственныя, т. е. знаніе и предпріимчивость. Между тѣмъ, послѣднихъ у насъ вовсе не было въ наличности, да и первыми мы были небогаты. Положимъ, что матеріальныя капиталы могли пріобрѣтаться за извѣстный процентъ на иностранныхъ рынкахъ, но все же при особыхъ порядкахъ и условіяхъ цѣлаго общественнаго строя, которыя у насъ, однакоже, далеко еще не осуществились; что же касается знанія и предпріимчивости, то купить ихъ нельзя, а въ нихъ-то всего болѣе и былъ у насъ недостатокъ, котораго наше общество отнюдь не сознавало, да и въ силу всей прошлой своей жизни, основанной на крѣпостныхъ порядкахъ, и сознавать не могло. Всѣ требовали желѣзныхъ дорогъ во что бы то ни стало и какъ можно скорѣе—такъ было сильно увлеченіе общества.

Къ сожалѣнію, такая безусловная вѣра въ могущество желѣзныхъ путей не могла не перейти и въ правительственныя сферы, которыя, повидному, также не допускали сомнѣнія въ безусловной пользѣ и необходимости желѣзныхъ дорогъ. Всѣ бывшія по этимъ вопросамъ работы, какъ мы увидимъ ниже, сосредоточивались исключительно на томъ, какое число верстъ можетъ быть разрѣшено къ постройкѣ, какой линіи слѣдуетъ отдать преимущество и какое направленіе должна принять извѣстная линія. Это убѣжденіе было настолько сильно, что цѣны постройки дорогъ, не смотря на всю важность этого вопроса, при бѣдности нашего капитала, мало обращали на себя вниманія, такъ что иногда отдавалось предпочтеніе менѣе выгоднымъ предложеніямъ въ виду болѣе выгодныхъ, только на основаніи одного соображенія о большей или меньшей благонадежности предпринимателя, хотя сужденіе о такой благонадежности всегда бываетъ очень шатко. Даже количество предполагаемаго подвижнаго состава, существенно вліяющее на стоимость сооруженія, подвергалось разсмотрѣнію только въ техническихъ учрежденіяхъ министерства путей сообщенія, и нивогда не входило на разсмотрѣніе высшихъ правительственныхъ учреждений. При такихъ возрѣвніяхъ и надеждахъ на желѣзнодорожное дѣло не было никакой надобности въ обсужденіи вопроса и въ разрѣшеніи его съ точки зрѣнія общаго государственнаго хозяйства. Вопросъ о пользѣ и необходимости желѣзныхъ дорогъ, съ этой точки зрѣнія, казался внѣ всякихъ сомнѣній: онъ былъ, такъ сказать, заранѣе предрѣшенъ вслѣдствіе общаго и молчаливаго согласія.

Вотъ почему мы сказали выше, что серьезно порадовались образованію спеціальной комиссіи для всесторонняго изслѣдованія

железнодорожного дѣла. Эта первая попытка опредѣлять его значеніе въ общей системѣ государственнаго хозяйства не можетъ остаться безъ послѣдствій. Пожелаемъ только, чтобы подробности дѣла, беспорядки, а иногда и явныя злоупотребленія железнодорожныхъ дѣятелей, съ которыми коммисія необходимо должна будетъ встрѣтиться, не поглотили всецѣло ея вниманія и не отвлекли ее отъ главной, какъ намъ кажется, задачи, т. е. отъ опредѣленія того значенія, какое имѣетъ забота объ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ среди многообразныхъ функций правительственной власти. Нельзя не пожелать, чтобы эти беспорядки послужили поводомъ къ возбужденію главнаго вопроса, на сколько правильна нынѣ существующая система предоставленія частнымъ анонимнымъ обществамъ монопольнаго права эксплуатаціи дорогъ на долгій періодъ 80 лѣтъ. Мы выражаемъ такое пожеланіе, во-первыхъ, въ виду того обстоятельства, что положеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ до такой степени неудовлетворительно, что стремленіе немедленно устранить эти недостатки, не касаясь главнаго вопроса, можетъ весьма естественно увлечь на путь палліативныхъ мѣръ, забота о которыхъ можетъ оставить въ тѣни предстоящее зло въ будущемъ. Во-вторыхъ, въ виду того обстоятельства, что движеніе по желѣзнымъ дорогамъ развивается прогрессивно и если такое развитіе пойдетъ въ той же степени, какъ было до сихъ поръ, то порядкомъ этотъ, въ теченіи 80 лѣтъ, дастъ возможность акціонерамъ обществъ безъ всякаго труда, безъ всякаго созданія новыхъ цѣнностей, создать колоссальныя состоянія единственно вслѣдствіе пользованія монопольнымъ правомъ передвиженія пассажировъ и грузовъ между двумя пунктами государственной территоріи. Мы думаемъ, что если удовлетвореніе какой нибудь общественной потребности по существу своему должно оставаться монопольнымъ, то оно ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть предоставлено въ распоряженіе частнаго лица или общества и въ особенности, когда доходность этого дѣла возрастаетъ въ такой прогрессивной степени, какъ въ настоящемъ случаѣ. Въ видахъ соблюденія справедливости такое дѣло должно находиться только въ рукахъ правительства. Чеканка монетъ, почта, телеграфы, улучшеніе водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній, а слѣдовательно и сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, составляютъ такія серьезныя потребности общественной жизни, рациональное удовлетвореніе которыхъ не можетъ и не должно быть поставлено въ зависимость отъ интересовъ частныхъ лицъ или отдѣльныхъ обществъ.

Къ этому необходимо прибавить, что возможность образования колоссальных состояній безъ всякаго труда и заслугъ, только вслѣдствіе расширенія сѣти желѣзныхъ дорогъ, т. е. новыхъ пожертвованій Государственнаго Казначейства, создаетъ возможность проѣданія не дѣйствительныхъ, а будущихъ доходовъ. Конечно, никто не станетъ спорить съ нами, что цѣнность акцій повышается въ виду будущихъ, возрастающихъ доходовъ желѣзной дороги и что это возвышеніе идетъ тѣмъ сильнѣе и быстрѣе, чѣмъ болѣе вѣроятна прогрессивность доходности. На этомъ основаніи, человекъ, заплатившій двойную сумму за акцію, получаетъ съ своего капитала существующій рыночный процентъ, между тѣмъ какъ продавецъ этой акціи удвоилъ свой капиталъ безъ всякаго труда, не создавъ никакой новой цѣнности. Но, удвоивъ такимъ образомъ свой капиталъ, онъ весьма естественно можетъ позволить себѣ и лишнія траты вовсе непроизводительнаго характера и притомъ не только одновременно, но и постоянно. Чѣмъ менѣе развито общество, тѣмъ неизбѣжность подобныхъ тратъ становится вѣроятнѣе, а степень ихъ сильнѣе и всѣ эти траты должны быть покрыты не дѣйствительно полученнымъ доходомъ, но ожидаемымъ въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ, теперь же онѣ удовлетворяются изъ оборотнаго капитала страны и слѣдовательно необходимо уменьшаютъ ея производительныя силы. Необходимымъ послѣдствіемъ такого порядка является пониженіе средняго размѣра заработной платы, который равняется частному отъ дѣленія общей суммы оборотныхъ капиталовъ на число рабочихъ рукъ. Намъ могутъ возразить, что эти барыши рѣдко достаются въ однѣ руки, а вслѣдствіе постепеннаго перехода акцій изъ однѣхъ рукъ въ другія, распределяются между многими лицами и поэтому способствуютъ развитію благосостоянія въ большей массѣ лицъ. Но такое возраженіе нисколько не устраняетъ вреднаго вліянія того обстоятельства, на которое мы указывали, и создаетъ только для большаго числа лицъ возможность или жить безъ труда или позволять себѣ непроизводительныя траты.

Если обратить серьезное вниманіе на указанное нами явленіе, то мы невольно приходимъ къ обобщенію этого факта и должны замѣтить, что развитіе благосостоянія тогда только полезно и выгодно въ экономическомъ отношеніи, когда оно развивается въ массахъ. Всякое же развитіе благосостоянія между отдѣльными лицами или въ отдѣльныхъ классахъ общества (тогда какъ массы остаются въ прежнемъ безотрадномъ положеніи) имѣетъ тѣмъ бо-

дѣе невыгодныя послѣдствія, чѣмъ быстрѣе оно совершается и чѣмъ менѣе развито общество. Последнее обстоятельство важно потому, что чѣмъ менѣе развитъ въ нравственной и умственной отношеніи случайно разбогатѣвшій индивидуумъ, тѣмъ менѣе производительными становятся его траты и тѣмъ чаще онъ позволяетъ себѣ расходы, удовлетворяющіе только его тщеславію. На этомъ основаніи всякое быстрое возвышеніе окладовъ служащихъ лицъ, всякія операціи правительства, дающія возможность значительныхъ барышей, а также внезапное возвышеніе цѣнъ недвижной собственности имѣютъ тѣ же вредныя въ экономическомъ отношеніи послѣдствія, какъ и сильное вздорожаніе акцій. Все это вызываетъ непроизводительныя траты въ ожиданіи будущихъ, а не дѣйствительно полученныхъ доходовъ, въ минуту же производства этихъ тратъ онѣ удовлетворяются изъ оборотнаго капитала страны.

Къ этому мы должны прибавить еще одно соображеніе. Помимо указаннаго вреднаго вліянія. эти траты необходимо ведутъ за собою повышеніе общаго уровня потребностей обыденной жизни, удовлетвореніе которыхъ становится необходимымъ, чтобы не отстать отъ своихъ близкихъ и знакомыхъ. Вслѣдствіе этого жизнь дорожаетъ съ каждымъ днемъ, а эта дороговизна обрушивается всею своею тяжестью на людей, не имѣвшихъ возможности воспользоваться извѣстной долей барышей и оставшихся при прежнихъ средствахъ или прежнихъ заработкахъ, т. е. на людей бѣдныхъ, которыхъ всегда болѣе, нежели богатыхъ. Если мы пристально взглянемъ въ наше недалекое прошлое, то увидимъ, что переживаемое нами трудное время, на которое слышатся жалобы со всѣхъ сторонъ, и существующій денежный кризисъ, въ значительной степени обуславливаются причинами нами указанными. Быстрое возрастаніе тратъ достаточныхъ классовъ и возвышеніе общаго уровня потребностей обыденной жизни далеко опередили производительность страны и должны были удовлетворяться не дѣйствительными доходами, а на счетъ оборотныхъ капиталовъ, вслѣдствіе чего явились неизбежныя послѣдствія: общая задолженность страны и паденіе производства. Само собою разумѣется, что если бы общій строй нашей общественной жизни и характеръ нашего населенія были иные, то этотъ кризисъ въ виду дешевизны рыночнаго процента на западѣ Европы (въ Берлинѣ учетный процентъ въ настоящее время менѣе 2¹/₂%) прошелъ бы для насъ гораздо легче; но къ сожалѣнію недостатковъ какъ практическихъ, такъ и теоретическихъ знаній и предприимчивости, въ

срѣдѣ нашихъ капиталистовъ, съ одной стороны, и необезпеченность капиталовъ, съ другой, лишаютъ насъ возможности воспользоваться этой дешевой силой роста. Западно-европейскіе капиталы, не смотря на всѣми признанный космополитизмъ капитала вообще, какъ-то туго рѣшаются искать помѣщенія на нашемъ рынкѣ. Явленіе замѣчательное и вполне достойное серьезнаго вниманія.

Мы просимъ извиненія у нашихъ читателей за это отступление отъ нашего предмета, и думаемъ, что они не поспѣютъ на насъ за обобщеніе встрѣченнаго нами явленія и за наше уклоненіе въ область общихъ воззрѣній. Оно казалось намъ совершенно необходимымъ и можетъ служить повѣркою частныхъ положеній по вопросу, которымъ мы занимаемся. Но возвратимся въ нашему предмету.

Мы сказали выше, что завѣдываніе сооруженіемъ и эксплуатацией желѣзныхъ дорогъ мы считаемъ одной изъ функций правительственной власти, такъ какъ потребность передвиженія на столько существенна для всѣхъ общественныхъ интересовъ, что не можетъ быть поставлена въ зависимость отъ интересовъ частныхъ лицъ. Противъ такого положенія обыкновенно возражаютъ, что казенное хозяйство вполне доказало свою несостоятельность и въ виду этой несостоятельности всякая безурядица частнаго хозяйства все-таки будетъ выгоднѣе, нежели казенное хозяйство. Какъ примѣръ такой невыгодности обыкновенно выставляется постройка и эксплуатация Николаевской желѣзной дороги. Такое возраженіе вовсе не выдерживаетъ критики, такъ какъ оно ничего не говоритъ противъ самой системы, а указываетъ только на частный случай нехозяйственности или невыгодности распоряженій. Противъ такого возраженія можно привести цѣлую массу случаевъ частнаго хозяйства, которые были ведены гораздо болѣе убыточно, нежели хозяйство Николаевской желѣзной дороги. Повсемѣстно можно встрѣтить цѣлую массу хозяйствъ частныхъ, изъ которыхъ одни ведутся очень выгодно, другія убыточно, не смотря на то, что, повидимому, они находятся въ одинаковыхъ условіяхъ. Развѣ можно утверждать, что сами сельскія хозяйства, основанныя у насъ болѣею частью на чисто хищническомъ началѣ, выгодны, не смотря на то, что въ нихъ вполне осуществляется принципъ частнаго хозяйства. Почему же на примѣръ въ Пруссіи становится возможной казенная эксплуатация не только желѣзныхъ дорогъ, но даже казенныхъ земель и притомъ съ значительной выгодой? Подобные факты были бы невозможны, если бы казен-