

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2020.21.97.041

Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году**Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

В статье рассмотрена деятельность Комиссии о новых железных дорогах в 1917 году. Комиссия работала в министерстве путей сообщения для изучения поступавших предложений о сооружении железнодорожных линий и подготовки принципиальных решений по этим вопросам на уровне правительства. Учитывались экономические элементы доходности проектируемых железнодорожных линий, выяснялась необходимость произвести дополнительное обследование как строительной стоимости дороги, убытков дорог, существовавших в районе проектируемой дороги, так и ее предполагаемой доходности. Комиссией рассчитывались необходимость ускорения и удешевления постройки новых линий, общий проект дороги, типы сооружений, срочность утверждения проектов, государственный контроль на железных дорогах.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Том 10. № 5А. С. 358-364. DOI: 10.34670/AR.2020.21.97.041

Ключевые слова

Комиссия о новых железных дорогах, 1917 год, железные дороги, транспорт, Первая мировая война, правительство, министерство путей сообщения, железнодорожные магистрали, предприниматели, акционеры, доходность железнодорожной линии, рельсовые пути, направление магистрали, ответвление магистрали, расценочная стоимость.

Введение

14 января 1917 г., под председательством члена совета министра путей сообщения Г.М. Будагова, состоялось заседание Комиссии о новых железных дорогах по вопросу о расширении предприятия общества Ейской железной дороги путем сооружения новой линии от села Преградное до села Петровского, Ставропольской губернии. Проектируемая к постройке линия Преградное -Петровское, протяженностью 107 верст, являлась дальнейшим продолжением на восток Ейской железной дороги. Вопрос о расширении сети дорог общества Ейской железной дороги рассматривался еще в 1913 г., причем общество получило разрешение соорудить линию Сосыка-Преградное. В дальнейшем, в виду высказанного пожелания о продлении этой линии до смычки с Армавир-Туапсинской железной дорогой, общество Ейской железной дороги, произведя изыскания, наметило трассу, проходящую через ряд крупных населенных пунктов Ставропольской губернии, до села Петровского, находящегося на Благодарненской линии Армавир-Туапсинской железной дороги. Совместно с первоначально разрешенным увеличением линий общества протяжение новых линий должно было составить 270 верст. Строительная стоимость их вызвала бы расход в 18.386 тысяч рублей, покрываемый выпуском капиталов: акционерного в 1.683 тысячи рублей и облигационного в 22.551 тысячи рублей нарицательных [Известия Совета инженеров путей сообщения. 1917. №2. С.48].

При обсуждении экономических элементов доходности проектируемой железнодорожной линии, выяснилась необходимость произвести дополнительное обследование, как строительной стоимости дороги, убытков дорог существующих в районе проектируемой дороги, так и ее предполагаемой доходности. Во время обмена мнениями по этому вопросу появилось предложение Общества Армавир-Туапсинской железной дороги о предоставлении этому обществу сооружения проектировавшейся дороги или же возбудить в ближайшем будущем вопрос о предоставлении ему в виде компенсации, построить линию Торговая-Ставрополь. Кроме того, поскольку в районе проектировавшейся железной дороги находились три общества, владевшие сравнительно короткими расстояниями – Ейская (403 версты), Армавир-Туапсинская (617 верст) и Черноморско-Кубанская (455 верст), возник вопрос о желательности обсудить предположение о слиянии этих обществ в одно. Сообщалось, что указанные вопросы планировались к обсуждению в последующих заседаниях Комиссии [Там же].

В одном из следующих заседаний Комиссии о новых железных дорогах обсуждался вопрос о направлении железнодорожной магистрали Саратов – порты Азовского моря. Вопрос о сооружении этой магистрали возник еще несколько лет назад, но не получил окончательного разрешения ввиду разногласий между ведомствами о направлении проектировавшейся дороги. Часть членов Комиссии высказывалась за проведение линии от Саратова до станции Чернышевской, а затем линия ответвлялась бы по двум направлениям: 1) на Миллерово и далее в юго-западном направлении до Ольховой, а затем через уже существовавший участок Ольховая – Штеровка на Мариуполь и 2) от Чернышевской на Каменоломни. Другие члены Комиссии полагали целесообразным провести линию в одном направлении от Чернышевской на Каменскую, Таганрог и Мариуполь [Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. №4. С. 97].

Проекты строительства новых железных дорог России

В 1917 г., ввиду возобновленного ходатайства со стороны войскового управления Донской

области, вопрос о направлении магистрали Саратов – порты Азовского моря вновь поступил на обсуждение Комиссии. При обмене мнениями, сторонники первого направления указывали, что ответвление магистрали на Миллерово и дальнейшее затем продолжение через Ольховую и Штеровку на Мариуполь создаст кратчайший выход Донецкому углю к Азовскому морю. Также это направление облегчило бы, с одной стороны, доступ бакальских рудных месторождений к углю, а с другой – дало бы кратчайший выход донецким углям в Поволжье через Саратов. Направление ответвления на Каменоломни, независимо от обслуживания антрацитовых месторождений и копей курных углей, создало бы выход зерновым хлебом как Заволжья, так и будущему потоку хлебных грузов из южной Сибири к такому крупному порту, каким был Ростов-на-Дону. Мнения сторонников второго направления сводилось, главным образом, к тому, что проектируемая линия создала бы магистраль значительно короче из Поволжья к Азовскому морю и, кроме того, это направление обслуживало бы новые антрацитовые месторождения и Донскую область, особенно таганрогский округ.

Комиссия о новых железных дорогах, исходя из соображений о желательности возможно полнее оборудовать рельсовыми путями Донскую область, в целях соблюдения как интересов углепромышленности, так и населения края и соединения его с Поволжьем, признала необходимым сооружение проектируемой дороги по всем вариантам. Вместе с тем Комиссия высказалась за желательность сооружения магистрали Саратов – порты Азовского моря в первую очередь в направлении: Саратов – Чернышевская – Миллерово – Ольховая – Мариуполь, с ответвлением от Чернышевской, через Грачи, на Каменскую и далее на Таганрог. Сооружение же ответвления на Каменоломню или Новочеркасск Комиссия признала подлежащим осуществлению во вторую очередь [Там же].

11 февраля 1917 г. Комиссия о новых железных дорогах рассматривала вопрос о сооружении железной дороги, способной соединить Приленский край с Сибирской железной дорогой. Вопрос этот обсуждался Комиссией в ряде заседаний в течение января 1916 г. Большинство голосов Комиссия высказалась за постройку железнодорожной линии от одной из станций Сибирской железной дороги между Тулуном и Тайшетом, через Братский Острог, в направлении на Усть-Кут на реке Лене, с обязательством предпринимателя, на которого пал бы выбор осуществления этой дороги, произвести и представить в известный срок изыскания продолжения железнодорожной линии от Усть-Кута до Бодайбо [Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. №4. С. 98].

В феврале 1917 г., вследствие возбуждения ряда ходатайств об изменении направления будущей железной дороги, призванной обслуживать Приленский край, вопрос о сооружении этой дороги вновь поступил на обсуждение Комиссии о новых железных дорогах. После обмена мнениями, Комиссия признала необходимым изменить первоначальное решение и, считая, что направлению будущей линии от Иркутска до Усть-Кута наиболее целесообразно обслужить местные интересы, высказалась за последнее направление. В то же время, Комиссия признала, что вопрос о сооружении линии от Тулуна или Тайшета на Братский Острог мог бы быть решен, независимо от постройки Приленской дороги Иркутск – Усть-Кут, т.к. эта линия могла бы рассматриваться как подъездной путь Сибирской железной дороги, обслуживающий самостоятельные интересы как местного населения, так и возрождавшейся в этом районе металлургической промышленности.

По вопросу о том, будет ли построена Приленская дорога средствами казны или частными предпринимателями, Комиссия высказалась за последний способ осуществления дороги. В целях удешевления постройки было признано желательным строить ее с облегченными

требованиями. Вопрос о выборе предпринимателей планировалось решить позже [Там же].

14 февраля 1917 г. состоялось заседание Совета Технического Отдела Собрания Инженеров путей сообщения, посвященное выработке программы бесед по вопросу будущего железнодорожного строительства и организации железнодорожного дела в России вообще. Отмечалось, что будущее железнодорожное строительство и эксплуатация железных дорог оказывались в трудных условиях, вследствие значительного вздорожания капитала, рабочих и материалов. Программа в собрании инженеров Путей сообщения была выработана в том же заседании. Предусматривалось рассмотрение приблизительной стоимости проектируемых дорог разных типов (магистралей, второстепенных, пионерных) на версту; вероятные финансовые результаты эксплуатации новых линий и влияние их на существующую сеть, необходимость ускорения и удешевления постройки новых линий; техническая экономия изыскания, экономика изыскания; технические условия, необходимость разделения дорог на категории в зависимости от их значения, зависимость между техническими условиями и типом паровоза; общий проект дороги, переходный профиль, оборудование дороги в зависимости от первоначальной ее работы, расценочная стоимость, упрощение номенклатуры, установление некоторых норм; типы сооружений, срочность утверждения проектов, согласование примыканий к существующим дорогам; способы производства дорог, необходимость применения механических приспособлений для замены живой силы людей и животных; усиление существующих дорог в связи с постройкой новых линий; определение количества главных материалов предметов оборудования для новых дорог и усиление существующих; правительственная инспекция на постройке частных железных дорог; государственный контроль на железных дорогах; советы управления казенных железных дорог, директора от правительства в правлениях частных дорог; перестройка организации казенной эксплуатации по схеме Управлений частных дорог; Децентрализация Управления железнодорожным делом и соответственное переформирование центральных учреждений министерства путей сообщения, слияние некоторых отделов Управления по сооружению и управлению железных дорог; передача распоряжения тарифами в министерство путей сообщения [Там же. С.100]. Во исполнение намеченной программы, 24 февраля 1917 г. состоялась первая беседа в Собрании инженеров путей сообщения на тему: «Будущее железнодорожное строительство и организация железнодорожного дела в России вообще». Докладчиками по пункту 1 программы – «приблизительная стоимость проектируемых дорог разных типов (магистральных, второстепенных, пионерных) на версту» – выступали П.Д. Кандауров и С.А. Штольцман [Там же].

В марте 1917 г. стало известно, что член инженерного совета министерства путей сообщения, сверх штата, заместитель председателя Комиссии о новых железных дорогах инженер путей сообщения Г.М. Будагов уволен со службы, согласно прошению, по болезни [Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. №5. С. 134]. Сообщалось также, что министром путей сообщения намечен ряд мер по упорядочению частного строительства. «Существующая Комиссия новых железных дорог будет пока по-прежнему функционировать, но состав ее будет значительно пополнен представителями от общественных организаций. В дальнейшем проекты новых железных дорог поступят в особый Временный Комитет, организуемый взамен второго департамента Государственного Совета» [Там же]. В одном из следующих заседаний Комиссии о новых железных дорогах, состоявшемся под председательством товарища министра путей сообщений А.В. Ливеровского, был рассмотрен вопрос о расширении предприятия общества Токмакской железной дороги. Комиссия

разрешила обществу соорудить новые линии от Цареконстантиновки до Мариуполя и Таганрога. Одновременно с разрешением сооружения этих новых дорог Комиссия поставила общие условия, чтобы участки от Гришина до Краматорской и от Мариуполя до Таганрога могли в любое время быть выкупленными в казну [Там же].

Несмотря на перемены в политическом строе России в ходе Февральской революции 1917 г., 3 апреля 1917 г., под председательством товарища министра путей сообщения А.В. Ливеровского, в Комиссии о новых железных дорогах обсуждался вопрос о проведении железной дороги в Прикамском крае. Конкретное предложение было сделано обществом железнодорожной линии Оренбург – Уфа о расширении предприятий общества путем сооружения линии от Уфы на Пермь и далее от Перми на Усолье с ветвями: 1) на Бирск и далее до Кармановского разъезда линии Казань – Екатеринбург и 2) от Усоля на Кизель. Общее протяжение всех линий и ветвей, включая и линию Оренбург – Уфа, составляло 292 миллиона рублей нарицательных, покрываемых акционерным капиталом в 14,5 миллионов рублей и облигационным в 275,5 миллионов рублей.

Из обмена мнений по существу предложения выяснилась желательность продолжения проектируемой линии севернее Усоля до реки Печоры. Это продолжение, по мнению Комиссии о новых железных дорогах, вызывалось необходимостью обслужить лесные массивы Печорского края, в целях снабжения как железных дорог шпалами, так и безлесных областей южной части Уфимской губернии, Оренбургской губернии и далее на юг – Туркестана, где имелся большой спрос на лес. В окончательном результате Комиссия признала проектируемые линии желательными в полном объеме, т.е. от Оренбурга до реки Печоры, с предоставлением осуществления линий предпринимателям. Ввиду желательности предоставить в эксплуатацию казенной Пермской железной дороге участка от Перми до станции Солеварни, Комиссия постановила предложить предпринимателям введение в устав общества условие выкупа казной этого участка, по требованию правительства, в любое время, с вознаграждением за определенную сумму, исчисленную по соглашению министерства путей сообщения с предпринимателями. Что касается ветви на Бирск с продолжением до Кармановского разъезда, Комиссия признала возможным высказаться за сооружение ветви до Бирска или до одной из пристаней, в районе города Бирска, на реке Белой, но в виду возможности, впоследствии, продолжения этой ветви далее на северо-запад, признано желательным обязать предпринимателей построить ветвь на трех условиях, на которых сооружались магистральные линии [Вестник путей сообщения. 1917. №15. С.68].

6 мая 1917 г. «Вестник путей сообщения» уведомлял, что министерство путей сообщения входит во Временное правительство с представлением об ассигновании около 22 миллионов рублей на изыскание и производство дополнительных работ по постройке внесенных на рассмотрение Государственной думы еще в 1916 г. железнодорожных линий: Москва – Донецкий бассейн – Заволжская (линия Оренбург – Мантурово или Галич), Рязань – Тула – Барановичи, Екатеринбург – Синарская – Шадринск – Курган, Киев – Житомир, Ермолино – Кинель, Александров Гай – Чарджуй, Полоцк – Новгород Волынский, Котлас – Сороки, Козлов – Слепцовское и Долинская – Помошная [Вестник путей сообщения. 1917. №18. С. 86].

13 мая 1917 г. «Вестник путей сообщения» отмечал, в министерство финансов поступило три ходатайства о сооружении железной дороги Москва – Донецкий бассейн. Первое предложение исходило из общества Рязанско – уральской железной дороги, предлагавшего построить линию от Москвы на Липецк или на Воронеж, а также и всю линию. При этом общество намерено было использовать свою Павелецкую линию. Сооружение железной дороги

предполагалось осуществить путем выпуска одного облигационного капитала [Вестник путей сообщения. 1917. №19. С. 90].

Предложение о постройке линии Москва – Донецкий бассейн исходило также и от общества Юго-восточных железных дорог. В целях получения выхода на Москву общество предлагало построить линию в полном объеме. Третье предложение поступило от частных предпринимателей – барона Р.Р. Розена и М.М. Молодовского. Предприниматели предполагали соорудить линию от Москвы на Мариуполь и Таганрог. Финансовые условия сооружения были следующими: кроме гарантий на облигационный капитал предприниматели ставили условием представление правительственной гарантии и на акционерный капитал; гарантия выдавалась на 10 лет в размере 4 %. По условиям предпринимателей акционеры никакими сбережениями от работ или от единичных цен не пользовались. Правительству предоставлялось право выкупить дорогу в казну через 15 лет, причем размер выкупного вознаграждения не мог быть ниже 160 рублей на акцию в 100 рублей. В отношении распределения чистой прибыли предприниматели предполагали применить примерную схему железнодорожных уставов последнего времени. Правительством при желании могли быть установлены предельные ставки как для дивиденда, так и для выкупного капитала. В отношении выкупа предприниматели готовы были следовать указаниям правительства, причем, в целях облегчения возможно скорейшего выкупа, предприниматели готовы были не увеличивать чрезмерно размеров акционерного капитала, который мог быть ограничен при осуществлении линии первой очереди (Москва – Штеровка или иной пункт в районе Донецкого бассейна) в 10.000.000 рублей нарицательных, а затем увеличен при продолжении линии на Мариуполь или Таганрог [Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. №8. С. 188-189].

Заключение

Итак, в драматичном революционном 1917 году железнодорожное строительство в России продолжалось. Выделялись значительные средства на ремонт и строительство новых дорог. В эксплуатацию было введено 2488 верст железных дорог, в частности, такие важные участки, как Кандалакша-Мурманск, Псков-Полоцк, Мга-Рыбинск, Буй-Данилов. Постройка этих объектов значительно разгружала существовавшие магистрали, ускоряла работу путейского хозяйства, что было чрезвычайно важно в условиях Первой мировой войны и революционных потрясений.

Библиография

1. Известия Совета инженеров путей сообщения. 1917. №2. С. 48.
2. Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. №4. С. 97.
3. Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. №4. С. 98.
4. Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. №5. С. 134.
5. Вестник путей сообщения. 1917. №15. С.68.
6. Вестник путей сообщения. 1917. №18. С. 86.
7. Вестник путей сообщения. 1917. №19. С. 90.
8. Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. №8. С. 188-189.

Commission on new Railways in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian Transport University (MIIT),
127994, 9/9 Obratsova st., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article examines the activities of the Commission on new Railways in 1917. The Commission worked in the Ministry of Railways to study proposals for the construction of railway lines and prepare policy decisions on these issues at the government level. We took into account economic elements of return projected railway lines, it was found necessary to make additional examinations as the construction cost of the road, damage roads that existed in the area of the planned road and its implied yield. The Commission calculated the need to speed up and reduce the cost of building new lines, the overall road project, types of structures, urgency of project approval, and state control over Railways.

For citation

Rudneva S.E. (2020) Komissiya o novykh zheleznnykh dorogakh v 1917 godu [Commission on new Railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (5A), pp. 358-364. DOI: 10.34670/AR.2020.21.97.041

Keywords

Commission on new Railways, 1917, Railways, transport, world war I, government, Ministry of Railways, railway lines, entrepreneurs, shareholders, profitability of the railway line, tracks, direction of the main line, branch of the main line, pricing value.

References

1. Proceedings of the Board of engineers of ways of communication. 1917. No. 2. P. 48.
2. News of the Meeting of railway Engineers. 1917. No. 4. P. 97.
3. News of the Meeting of railway Engineers. 1917. No. 4. P. 98.
4. News of the Meeting of railway Engineers. 1917. No. 5. P. 134.
5. Bulletin of transport routes. 1917. № 15. P. 68.
6. Bulletin of transport routes. 1917. №18. P. 86.
7. Bulletin of transport routes. 1917. №19. P. 90.
8. News of the Meeting of railway Engineers. 1917. No. 8. Pp. 188-189.