

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2021.51.34.036

Планы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916-1917 годов

Руднева Светлана Евгеньевна

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта,
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9, стр. 9;
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
125993, Российская Федерация, Москва, Ленинградский пр., 49;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению планов развития железнодорожной сети России на рубеже 1916-1917 годов. Проявившееся в период Первой мировой войны осознание необходимости увеличения железнодорожной сети страны заставило правительственную и общественную мысль прийти к заключению, что дальше строить железные дороги без определенного, продуманного, согласованного во всех частях и научно обоснованного плана продолжать нельзя, что необходимо внести в это дело соответствующую его государственной важности планомерность и продуманность. По заключению Комиссии о новых железных дорогах под председательством товарища министра путей сообщения И.Н. Борисова железнодорожных линий, ставших необходимыми, без сооружения которых немыслимо было функционирование даже уже существовавшей железнодорожной сети, насчитывалось 64, общей протяженностью 33.633 верст. Если к этому прибавить, как это делала Комиссия, 2.000 верст на подъездные пути, то оказывалось, что в самое ближайшее время требовалось соорудить 35,5 тысяч верст новых железнодорожных линий. В ближайшее же время требовалось постройкой почти что удвоить существовавшую в России железнодорожную сеть.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Планы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916-1917 годов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Том 11. № 10А. С. 335-342. DOI: 10.34670/AR.2021.51.34.036

Ключевые слова

Железнодорожная сеть России, Первая мировая война, Собрание Инженеров путей сообщения, 1916-1917 год, казенные и частные железные дороги, революция, финансирование железных дорог, министерство путей сообщения, железнодорожное строительство, сооружение новых линий.

Введение

В период Первой мировой войны четко проявилось всеобщее осознание важности для России широко развитой и благоустроенной сети железных дорог. Собрание Инженеров путей сообщения полагало, что это осознание налагало на корпорацию весьма серьезную обязанность – приложить к этому делу все свое разумение и, по мере сил, способствовать выполнению поставленной задачи во всей ее широте.

Сознание необходимости широкого развития железнодорожной сети страны заставило правительственную и общественную мысль прийти к заключению, что дальше строить железные дороги без определенного, продуманного, согласованного во всех частях и научно обоснованного плана продолжать нельзя, что необходимо внести в это дело соответствующую его государственной важности планомерность и продуманность. По заключению Комиссии о новых железных дорогах под председательством товарища министра путей сообщения И.Н. Борисова [Руднева, 2020] железнодорожных линий, ставших необходимыми, без сооружения которых немислимо было функционирование даже уже существовавшей железнодорожной сети, насчитывалось 64, общей протяженностью 33.633 верст. Если к этому прибавить, как это делала Комиссия, 2.000 верст на подъездные пути, то оказывалось, что в самое ближайшее время требовалось соорудить 35,5 тысяч верст новых железнодорожных линий [Известия Собрания инженеров путей сообщения, 1917].

Однако затем Комиссия уже не могла считать нужду страны удовлетворенной этой первой очередью и наметила еще 36 линий второй очереди общим протяжением 12.135 верст или с подъездными путями 18.000 верст. Кроме того, намечены были еще линии так называемых последующих очередей, частью довольно фантастические, вроде, например, линии Орел – Пятигорск, носящей какой-то «явно электоральный характер», но в то же время и несколько линий несомненно нужных, но не таких «кричащих», этих линий третьей очереди – 11, протяженностью около 6.466 верст [там же].

Эти данные подтверждали грандиозный масштаб задачи, которую требовалось так или иначе разрешить. Оказывалось, что постройкой требовалось в ближайшее же время почти что удвоить существовавшую в России железнодорожную сеть.

Обсуждение планов сооружения новых казенных и частных железных дорог

Это удвоение протяженности железнодорожной сети по планам происходило бы в условиях, значительно отличавшихся от тех условий, в которых была сооружена наличная к концу 1916 года сеть. Стоимость версты под влиянием происходивших событий поднялась по сравнению с прежней по одним подсчетам на 80, по другим на 100, по третьим на 150%, т.е. прежняя средняя ценность последних лет около 100 тысяч должна была вырасти до 200, может быть, до 250 тысяч рублей. Если ориентироваться на цифре 200 тысяч за версту, то оказывалось, что в общем требовалось заплатить за это железнодорожное строительство свыше 10 миллиардов, т.е. сумму, более чем в полтора раза превышавшую всю стоимость наличной к тому времени железнодорожной сети в России.

Отмечалось, что продолжавшаяся Первая мировая война научила иному масштабу, не бояться постановки таких заданий, которые казались еще недавно совершенно фантастическими. Война научила величю и мощи России, широкому разрешению ее задач.

«Ведь мы теперь уже не пугаемся перспективы окончить эту войну с долгом в 40 – 50 миллиардов рублей. При этих условиях добавочный расход на дело высокой производительности, высокого хозяйственного развития, какое даст постройка железных дорог, вообще говоря, принципиально не может представлять из себя никаких непреодолимых трудностей, перед которыми следовало бы отступить» [там же, 21].

Это, однако, не умаляло всех трудностей и препятствий, которые должны были встретиться на пути к разрешению поставленной задачи, почти что удвоения существовавшей железнодорожной сети, на пути к изысканию этих 10 миллиардов на сооружение новых железнодорожных линий.

Намечались основные вехи, которые должны были появиться на этом пути финансирования выработанного коллективным трудом правительства и общественных организаций плана развития железнодорожной сети страны [Руднева, 2020]. Конечно, на этом пути вновь приходилось столкнуться с «вековечным» вопросом о том, кому сооружать эту сеть – казне или частным обществам, старым и новым. По мнению члена Государственной Думы А.А. Бубликова, выступившего с докладом в Собрании Инженеров путей сообщения 15 ноября 1916 г., «самая серьезность поставленной задачи должна была бы нас оттолкнуть от этого давно всем надоевшего спора и подойти к его решению чисто практическим путем. Не только ясно, что благополучие, благоустройство нашей сети органически требует элементов соревнования, которые вносит в дело существование казенного и частного хозяйства, не только ясно, что с существующими частными обществами надо считаться, их не упразднишь, но и самая задача финансирования заставляет думать о всех путях, которые могут привести к цели, а так как одним из этих путей всегда было обращение к частному капиталу, к частной предприимчивости, то, при увеличении во много раз поставленной задачи, было бы слишком неестественно отказаться от того пути, который, при постановке задачи в значительно меньшем масштабе, все-таки признавался необходимым людьми опытными и в этом деле совершенно авторитетными. Я думаю, при увеличении масштаба эта необходимость может только увеличиться» [там же, 21].

Что касается самого разграничения областей применения казенной и частной инициативы, то в этом отношении Бубликов предлагал только развить тот метод, который уже привел к выработке общего для России широкого плана строительства. Он советовал попытаться расчленив этот план, разделить его между теми управлениями, которые в пределах человеческого предвидения и хозяйского расчета стоило наметить для эксплуатации той сети, которая получилась бы к моменту осуществления строительства всех железных дорог, намеченных в плане. В случае разрешения этой задачи естественным образом стало бы ясно, где, в каком размере и масштабе могла бы найти себе применение частная и казенная инициатива. При этом известно были немало случаев, когда допущение частной инициативы было в высшей степени бесхозяйственным в смысле внедрения постороннего хозяйственного элемента внутрь большого казенного хозяйства, и, наоборот, «будут случаи», когда допущение казенного хозяйства совершенно немыслимо и вредно в хозяйственном и эксплуатационном отношении там, где нашла себе более или менее широкое применение частная инициатива, где уже укрепились и создали себе известную репутацию частные общества [там же].

Предлагалось также принять во внимание, что в тот период по данным на 1 августа 1916 г. железнодорожная сеть в 67 верст, с подъездными путями почти что в 70 верст, распределена была на такое количество управлений, что в среднем отдельная «дорога» давала полторы тысячи верст. Совершенно ясным становилось, что идти дальше прежним путем нельзя, поскольку прибавление 50.000 верст добавило бы еще 30 новых управлений, что сделало бы

администрирование российской железнодорожной сети чрезвычайно убыточным. Бубликов, поэтому, предлагал пойти тем или иным путем концентрации, «которой пошел весь мир», и которым «до последних лет шли и мы, но почему-то за последние годы сбились с этого пути и стали создавать невероятное количество новых обществ. Приняв к руководству эти основные положения, мы, конечно, в точности можем распределить намеченные дороги между новыми управлениями, сообразив такое их начертание, которое обеспечило бы наиболее удачное и хозяйственное эксплуатирование, и тем самым указали бы деловым, а не априорным, теоретическим способом те места, те части нового плана, которые подлежали бы выполнению распоряжением государства, или распоряжением частных обществ. На этом нам и следовало бы раз и навсегда прикончить старый, бесполезный спор о преимуществах или недостатках той или иной системы железнодорожного хозяйства. На ближайшие годы самой практикой дела преуказывается сосуществование этих двух систем» [там же, 21].

Бубликов полагал, что в случае, если предстояли эти два различных способа сооружения и эксплуатации новых железных дорог в России, то естественным образом и задачу финансирования нужно разделить на две части: задачу финансирования казенного хозяйства и частного хозяйства. На первый взгляд могло показаться, отмечал Бубликов, к чему эти заботы о первой задаче, ведь дело разрешалось просто: надо было войти с «представлением» в Государственную Думу, там рассмотрят, может быть, что-то исправят, в конечном счете деньги отпустят, а там уже кредиты бюджетная комиссия найдет. Однако с войной дело видоизменилось весьма значительно. Тех источников, за счет которых осуществлялось казенное строительство последних лет, более не существовало. Не пришлось бы говорить о каких-либо остатках по бюджету или избытках средств. Приходилось говорить о недостатке средств для оплаты текущих расходов государства, погашения его задолженности.

Предстоял, как предполагалось, ряд лет крупнейших бюджетных дефицитов, поэтому старый, простой способ сооружения казенных дорог за счет казенных ассигнований должен был в создавшихся условиях считаться закрытым, необходимо было изыскивать способы, которыми можно было бы в дальнейшем продолжать сооружать казенные дороги. Бубликов видел его в желательности использования специального вида кредита в форме выпуска государственных железнодорожных облигаций. Непременным условием для удачного, выгодного для государства, выпуска такого рода бумаг предлагалось предварительное выяснение действительной стоимости и доходности российского железнодорожного хозяйства, а для этого государству необходимо было составление баланса этого крупнейшего в мире казенного предприятия. При финансировании частных хозяйств таких затруднений не встречалось. Бубликов считал, что казенные железнодорожные предприятия должны были, поскольку они предприятия хозяйственные, подчиняться тем же законам, которым подчинялись предприятия частные. Вопрос об обеспечении доходности новой сети одинаково был важен как для частного, так и для казенного хозяйства [там же, 26].

В.А. Нагорский, профессор Института путей сообщения, председатель комитета частных железных дорог, председатель правления акционерного общества Олонецкая железная дорога, принявший участие в прениях по докладу А.А. Бубликова, коснулся вопроса о финансировании казенных железнодорожных предприятий, полагая, что при складывавшейся конъюнктуре этого рода железнодорожному строительству предстояли в ближайшее время самые обширные перспективы, а частное железнодорожное строительство должно было по объему и размаху отойти на второй план. Учитывая возможность финансирования казенного железнодорожного строительства путем выпуска специальных облигаций, необходимо было также, по мнению

оратора, кроме баланса, автономное железнодорожное казенное хозяйство [Известия Собрания Инженеров путей сообщения, 1917, 42].

Е.А. Могиленский, инженер путей сообщения, российский предприниматель, представитель Общества Азовского пароходства, отметил, что нынешние тарифы нельзя признать удовлетворительными, т.к. они были установлены до войны, когда все масштабы были совершенно другими. С 1 января 1917 г. «нам прибавят %12-17, но это все-таки далеко не соответствует увеличению расходов эксплуатации» [там же, 44].

К.Я. Загорский, экономист, гласный Петербургской городской думы отметил, что вопрос о финансировании железнодорожного строительства должен быть поставлен более широко. «Необходимо все-таки, как мне представляется, чтобы казенное строительство являлось строительством государственным, а не принимало на себя личины какого-то частного предприятия [там же, 45-46]». Основной пункт проблемы финансирования намеченного железнодорожного строительства, по мнению Загорского, заключался в необходимости решить вопрос о том, насколько правильно ограничиться правительственной гарантией облигаций, или надо перейти к гарантии акций. В тесной связи с ним находился вопрос о соотношении акционерного и облигационного капиталов.

Через неделю, 22 ноября 1916 г. прения по плану дальнейшего развития железнодорожной сети России и его финансированию были продолжены. А.В. Ливеровский, начальник Управления по сооружению железных дорог Министерства путей сообщения, сообщил о заинтересованности группы американских предпринимателей, состоявшей из банкиров, заводчиков, строителей внести определенную сумму золотом и получить от российского правительства право на постройку одной или нескольких железных дорог [Руднева, 2021]. «При этом предприниматели ставят несколько условий: во-первых, чтобы им было разрешено в Америке заказать все нужное металлическое оборудование для этих железных дорог, т.е. рельсы, подвижной состав, паровозы, водопроводные трубы и пр., во-вторых, они желают иметь всю администрацию на постройке американскую, при русских рабочих и при обычной русской инспекции. Затем они ставят еще одно существенное условие: они согласны строить по расценочным ведомостям, которые у нас в надлежащем порядке будут рассмотрены и утверждены, но с тем, чтобы вся экономия, которую они достигнут в строительном капитале, была обращена в пользу их, независимо от того, от чего она получится, т.е. на уменьшении работ или на удешевлении цены» [Известия Собрания Инженеров путей сообщения, 1917, 64]. Ливеровский считал предложение американцев заслуживающим внимания, т.к. «своего металла по крайней мере на первое время у нас не хватит для нашего усиленного строительства» [там же; Руднева, 2020, 246-260].

Ю.И. Успенский, инженер путей сообщения; профессор Варшавского университета [Успенский, 1916], полагал, что «наша задача будет заключаться в том, что мы выработаем здесь известные положения, запишем их и предложим их на обсуждение общественным и правительственным кругам. Следовательно, это будет та работа коллективной мысли, которую наша корпорация хочет вложить в то дело, к которому она чрезвычайно близко касается» [Известия Собрания Инженеров путей сообщения, 1917, 64]. Одна из первых задач при рассмотрении плана железнодорожного строительства, по мнению Успенского, состояла в определении объема тех эксплуатационных единиц, с которым предстояло иметь дело. Необходимо было распределить сферу частного и казенного железнодорожного строительства, потом распределить по отдельным обществам и управлениям ту будущую сеть, которая предполагалась, и таким образом установить отдельные эксплуатационные единицы.

Е.А. Могиленский, вновь принявший участие в дискуссии, утверждал, что для того, чтобы иметь мощную сеть и быть в состоянии строить новые дороги, требовалось, чтобы старые существующие общества процветали, а если некоторые новые дороги окажутся убыточными, то это бремя должна взять на себя казна [там же, 67].

В.Е. Тимонов, ученый-гидротехник, гидролог, профессор, отметил, что он не специалист по железнодорожному делу, но обсуждаемый вопрос имел, кроме специальной стороны, некоторые другие. «Прежде всего, позвольте напомнить вам, что Российское государство существовало уже в течение 600 лет, когда на материке Соединенных Штатов еще не было ни одного европейца, а государство Соединенных Штатов существует приблизительно только сто лет, т.е. в 10 раз меньше, чем наше государство. Строительная железнодорожная деятельность этих двух стран ... началась приблизительно в одно и то же время» [там же]. Ничего грандиозного в том, что предполагалось осуществить, нет, – считал оратор. Это самое обыкновенное, заурядное дело, казавшееся грандиозным по сравнению с тем, что до сих пор делали потому, что делали мало. Не стоило преувеличивать сложность предстоявшей работы. «К тому, что мы будем делать, нужно подходить с тем масштабом энергии и способностей его осуществлять, который соответствует и размерам предприятия» [там же, 68]. Тимонин подчеркнул стратегическое значение сети железных дорог: «война показывает все яснее, что железные дороги являются в настоящее время орудием борьбы по крайней мере такой же ценности, как пушки, и это орудие, по всей вероятности, будет гораздо лучше действовать, если оно будет иметь единую систему управления, что показывает наш главный враг Германия» [там же]. Тимонин призывал, чтобы в дальнейших суждениях по обсуждаемой теме была бы отмечена военная сторона дела, т.к. «нужно, чтобы наши дороги были наилучше организованным орудием для защиты территории от врага» [там же].

Инженер Ф.А. Липский, представлявший интересы американских компаний, призвал с «глубочайшим вниманием» отнестись к заявлению А.В. Ливеровского относительно той роли, которую «будет играть у нас Америка», «потому что ни одна страна в мире в настоящее исключительное время не изобилует таким громадным количеством золота и средств для всякого рода финансирования каких угодно родов промышленности. Действительно, она имеет более половины золота, которым обладает весь мир, и американское золото должно к нам притечь для разного рода промышленности и, между прочим, для железных дорог» [Известия Собрания Инженеров путей сообщения, 1917, 89].

А.А. Бубликов, вновь вступив в дискуссию, отметил, что американцы «разобрались в том, что возможности перед Россией стоят безграничные, что естественные богатства наши имеют то преимущество перед естественными богатствами всех других стран, что они не тронуты, а потому и фейерверк экономический возможен в России такой, какой едва ли возможен на Западе» [Известия Собрания Инженеров путей сообщения, 1917, 91].

Заключение

Таким образом, перспективы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916-1917 годов очень активно обсуждались в правительственных кругах и общественных организациях. На 1917 год был подготовлен план строительства новых железных дорог. Собрание Инженеров путей сообщения намеревалось способствовать выполнению поставленной задачи во всей ее широте [Руднева, 2019, 106-110]. Революционные события 1917 года в России внесли в эти планы значительные коррективы, ставшие неизбежными.

Библиография

1. Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. № 1. С. 20.
2. Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. № 2. С. 42.
3. Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. № 3. С. 64.
4. Известия Собрания Инженеров путей сообщения. 1917. № 4. С. 89-91.
5. Руднева С.Е. Дискуссии о привлечении американских капиталов в российское железнодорожное строительство в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021.
6. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 г. // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. № 5 А. С. 358-364.
7. Руднева С.Е. Организация снабжения железных дорог России металлами в 1917 году // Актуальные вопросы современной науки и образования. Пенза, 2020. С. 246-260.
8. Руднева С.Е. Первый делегатский съезд Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Том 8. № 2А. С. 106-110.
9. Руднева С.Е. Финансирование новых казенных и частных железных дорог в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Том 10. № 5А. С. 365-371.
10. Успенский Ю.И. Будущее железнодорожное строительство, его размеры и порядок осуществления. Пг., 1916. 57 с.

Plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916-1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian University of transport,
127994, 9, buil.9, Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;
Financial University under the Government of the Russian Federation,
125993, 49, Leningradskii ave., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article is devoted to the consideration of plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916-1917. The awareness of the need to increase the country's railway network, which manifested itself during the First World War, forced government and public thought to conclude that it is impossible to continue building railways without a definite, well-thought-out, scientifically-based plan agreed in all parts and that it is necessary to make a planned and thoughtful approach to this matter corresponding to its state importance. According to the conclusion of the Commission on New Railways, chaired by Comrade Minister of Railways I.N. Borisov, there were 64 railway lines that became necessary, without the construction of which the functioning of even the already existing railway network was unthinkable, with a total length of 33.633 versts. If we add to this, as the Commission did, 2,000 vests for access roads, it turned out that in the very near future it was necessary to build 35.5 thousand versts of new railway lines. In the near future, it was necessary to build almost double the existing railway network in Russia. The prospects for the development of the railway network in Russia at the turn of 1916-1917 were very actively discussed in government circles and public organizations. The revolutionary events of 1917 in Russia made significant adjustments to these plans, which became inevitable.

For citation

Rudneva S.E. (2021) Plany razvitiya zheleznodorozhnoi seti Rossii na rubezhe 1916-1917 godov [Plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916-1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (10A), pp. 335-342. DOI: 10.34670/AR.2021.51.34.036

Keywords

The railway network of Russia, the First World War, the Assembly of Railway Engineers, 1916-1917, state and private railways, the revolution, railway financing, the Ministry of Railways, railway construction, construction of new lines.

References

1. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Meeting of Railway Engineers], 1, p. 20.
2. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Meeting of Railway Engineers], 2, p. 42.
3. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Meeting of Railway Engineers], 3, p. 64.
4. (1917) *Izvestiya Sobraniya Inzhenerov putei soobshcheniya* [News of the Meeting of Railway Engineers], 4, pp. 89-91.
5. Rudneva S.E. (2021) Diskussii o privlechenii amerikanskikh kapitalov v rossiiskoe zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v 1917 godu [Discussions about attracting American capital to Russian railway construction in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow]
6. Rudneva S.E. (2020) Finansirovanie novykh kazennykh i chastnykh zheleznykh dorog v Rossii v 1917 godu [The financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (5A), pp. 365-371. DOI: 10.34670/AR.2020.95.53.042
7. Rudneva S.E. (2020) Komissiya o novykh zheleznykh 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
8. Rudneva S.E. (2020) Organizatsiya snabzheniya zheleznykh dorog Rossii metallami v 1917 godu [Organization of supply of Russian railways with metals in 1917]. In: *Aktual'nye voprosy sovremennoi nauki i obrazovaniya* [Actual problems of modern science and education]. Penza.
9. Rudneva S.E. (2019) Pervyi delegatskii s"ezd Soyuzha inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [The first delegate Congress of the Union of railway engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (2A), pp. 106-110.
10. Uspenskii Yu.I. (1916) *Budushchee zheleznodorozhnoe stroitel'stvo, ego razmery i poryadok osushchestvleniya* [The future of railway construction, its size and order of implementation]. Petrograd.