С. В. Смолянский

ЗАРОЖДЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ

СМОЛЯНСКИЙ Сергей Владимирович – соискатель ученой степени кандидата исторических наук, член совета директоров Межрегиональной пассажирской компании (ОАО «РЖД») (e–mail: snegirek.86@mail.ru).

Аннотация. *Исследуется историческая динамика зарождения пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в рассматриваемый период. Основной акцент делается на анализе количественных показателей развития пассажирской инфраструктуры железных дорог, объёмов перевозок, выявления причин и последствий их роста.*

Ключевые слова: *объёмы перевозок, пассажирская направленность перевозок, система обслуживания пассажиров, средняя скорость движения, тарифная политика.*

Строительство железных дорог и техническое оснащение пассажирских перевозок в Российской империи было положено во второй половине XIX века. Система пассажирских перевозок в России имеет довольно обширную историю. Необходимость указанной системы определялось тем фактором, что Российской империи, в силу чрезвычайной обширности ее территории, были жизненно необходимы средства передвижения пассажиров и грузов буквально на всем протяжении ее истории. Развитие промышленности и торговли, которое шло в России несколько медленнее, чем в ведущих европейских странах, диктовало необходимость создания системы передвижения населения внутри страны. Такое положение дел, в частности, признавалось и государством.

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 императора Николая I, человека серьезных инженерных познаний, настоявшего на строительстве первых железнодорожных линий, николаевская государственная система в целом не восприня-

ла техническое новшество, которое в скором времени стало важнейшим фактором расширения мирового рынка и становления капитализма.

В отечественной историографии стал уже традиционным подход, при котором строительство первых железных дорог в России рассматривалось сквозь призму экономической необходимости. Бесспорно, то, что в 30–40 годах XIX века вопрос о соединении надежной дорогой Петербурга с центральными районами России потребовал неотложного разрешения. Население столицы питалось привозным продовольствием, а мелководье на Волге вынуждало нередко останавливать продвижение грузов, что ставило Петербург под угрозу голода. Кроме того, отсутствие удобных путей сообщения становилось все более серьезной помехой развитию промышленности.

В то же время, обычно забывают о том, что первые железнодорожные перевозки России имели в первую очередь пассажирскую, а не грузовую направленность. Сама концепция строительства железных дорог в России, создание инфраструктуры перевозок свидетельствовали о том, что новое средство транспортного сообщения было предназначено в первую очередь для перевозки пассажиров[1]. Первые железные дороги России – это Николаевская железная дорога. В 1851 году она связала Москву и Петербург, и именно тогда были задуманы и сооружены в первую очередь для перевозки между столицами войск и чиновников, спешащих по казенным делам.

В целом, можно утверждать, что именно на линии Петербург – Москва, впервые началось полноценное, по российским понятиям, пассажирское сообщение. 1 ноября 1851 г. состоялось официальное открытие движения на Петербурго–Московской железной дороге. В 11 часов 15 минут из Петербурга отправился пассажирский поезд, который прибыл в Москву на следующие сутки в 9 часов утра, пробыв в пути 21 час 45 минут. Развитие этой железной дороги было стремительным. Так, уже 1 сентября 1853 года по железной дороге был пущен первый скоростной поезд, который был в пути всего 12 часов и установил при этом мировой рекорд скорости, а в 1854 был введен график движения поездов, что положило начало системе регулирования эксплуатационной работы и использованию перевозочных средств[2].

Необходимо отметить, что сама идея пассажирских перевозок железнодорожным транспортом вызывала в России (и не только) много критики. Консерваторы утверждали, что перевозки будут очень дороги, при этом приводились аргументы о загрязнениях окружающей среды продуктами сгорания, не менее популярными были также дискуссии о безопасно-

[1] *Голубев Г.Е., Азаренкова З.В., Федутинов Ю.* Развитие систем транспортных сооружений и узлов в крупнейших и крупных городах. – М.: Стройиздат, 1985 – С. 24.

[2] *Головачев А.А.* История железнодорожного дела в России. – СПб., 1881. – С. 116.

сти нового средства транспорта. Тем не менее, с течением времени, стало понятно, что преимущества железнодорожного транспорта – заметное снижение стоимости (в первую очередь за счет «накладных» расходов), значительный рост скорости сообщения, перевешивает большинство аргументов консервативно настроенной части населения. Кроме того, железные дороги стимулировали просвещение населения, а также поиск новых научно–технических и технологических решений. Это хорошо понимал император Николай I, который уделял особое внимание железнодорожному строительству.

Можно отметить, что вторая половина XIX века – период интенсивного строительства железных дорог на паровой тяге, и эксплуатации их в качестве средства для грузовых и пассажирских перевозок. Пассажирский поезд состоял из 7 вагонов, товарный – из 15. Средняя скорость поезда составляла тогда 29,6 км/ч[1].

Несмотря на относительно небольшие объемы движения, уже в 1852 году по железной дороге было перевезено 719 тысяч пассажиров, а к 1856 году это число увеличилось до 1 миллиона 400 тысяч пассажиров[2]. В дальнейшем объем пассажирских перевозок постоянно увеличивался, а администрацией железной дороги принимались меры к увеличению провозной способности. Развитие пассажирских перевозок, получило новый импульс, после поражения России в Крымской войне. Ход и результаты этой войны, наглядно продемонстрировали обществу опасность отсутствия железных дорог для военной мощи. В частности, из–за отсутствия железнодорожной сети в южных регионах России, была весьма затруднена возможность переброски воинских частей к местам сражений.

Это, в условиях, когда Черное море было фактически блокировано объединенным флотом Англии и Франции, было одним из значимых факторов падения Севастополя. Понимание этого, нашло довольно широкое отражение. В дневниках, письмах, докладных записках, дошедших до нас, а также в периодической печати настоятельно подчеркивалась необходимость ускоренного развития парового транспорта[3]. 26 января 1857 года был издан высочайший указ «Об учреждении Главного общества российских железных дорог для постройки и эксплуатации первой сети русских железных дорог длиной 4000 верст». В этом указе отмечалось, в частности, что «железные дороги, в надобности коих были у многих сомнения еще десять лет назад, признаны ныне всеми сословиями необходимостью для империи и сделались потребностью народной, желанием об-

---

[1] *Соловьева А. М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – М. : Наука, 1975. – С. 86.

[2] История железнодорожного транспорта России. Т. I. : 1836–1917 гг. – СПб. : Иван Федоров, 1994. – С. 106.

[3] *Шнеерсон А. М.* Некоторые проблемы железнодорожного строительства в России в 60–х гг. XIX в. // Ученые записки Белорусского ун–та. – 1953. – Вып. 16. – С. 34–47.

щим настоятельным»[1]. Понимание этого было и на самом верхнем эшелоне власти в Российской империи. Уже в 1857 году, император Александр II, обратился к «промышленности частной, как отечественной, так и иностранной» для строительства сети железных дорог.

Одним из результатов этого указа стало образование «Главного общества Российских дорог» – общества, которое получило заказ концессию на сооружение сети железных дорог польского, нижегородского, курского и южного направлений. В этот же период, 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[2]. В июне 1865 года Главное управление путей сообщения было преобразовано в министерство путей сообщения, которое возглавил П. Мельников. Централизация органов управления транспортным комплексом сыграла положительную роль в развитии железнодорожного транспорта и его экономике[3].

Определенные изменения были и в финансовой политике нового министерства, которая базировалась на поощрении отечественного частного капитала путем льготного кредитования железнодорожных предпринимателей. Этот период, который совпал с мировым экономическим подъемом 1868–1872 годов, стал «золотым веком» для учредителей и концессионеров.

Сложившаяся в эти годы «частнохозяйственная концессионная система» была устроена таким образом, что на государство перекладывался весь риск и будущие убытки железнодорожного предприятия[4]. При этом концессионерам предоставлялась полная свобода и бесконтрольность во всех сферах действия при строительстве и эксплуатации дороги. Такое положение, было весьма плачевным для государственного бюджета, однако способствовало расширению железнодорожного строительства в целом, как следствие, в десятилетие с 1860 по 1870 г. Россия заняла второе место после США по вводу новых линий[5].

Однако к концу правления Александра II железнодорожное хозяйство России переживало серьезные трудности, хотя рост железнодорожной сети продолжался. Как писал известный экономист второй половины

---

[1] Цит. по: Памятная книжка главного общества Железных дорог на 1859 год. – СПб., 1859. – С. 12.

[2] *Елютин О. Н.* «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия // Вопросы истории. – 2004. – № 2. – С. 53.

[3] *Баландин А. И.* Настоящее положение и последовательное развитие сети русских железных дорог с 1838 по 1870 гг. включительно // Журнал Министерства путей сообщения. – 1870. – Кн. 1. – С. 13.

[4] *Добрынин Н. П.* Русские железные дороги и их слабые стороны. – Киев. – 1886. – С. 33.

[5] История железнодорожного транспорта России… – С. 116.

XIX века К. Скальковский, «города и земства жаждут получить рельсовые пути и спорят о направлениях, заводы паровозные, вагонные, рельсовые требуют заказов, угрожая банкротством и разорением рабочих, товароотправители 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»[1]. Постепенно, под шквалом общественного возмущения, в правительстве начался пересмотр отношения к подобным идеям финансирования железнодорожного строительства, чему в немалой степени способствовали неурядицы перевозок, связанных с обслуживанием боевых действий на Балканах, в ходе русско–турецкой войны 1877–1878 годов. Отметим, что военные критиковали систему частного предпринимательства на железнодорожном транспорте на протяжении всего периода ее существования. В частности, еще до русско–турецкой войны, в апреле 1876 г. военный министр Д. 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»[2].

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»[3].

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

---

[1] *Скальковский К. А.* Наши государственные и общественные деятели. – СПб., 1891 – С. 267.

[2] Российский государственный военно–исторический архив (далее РГВИА), ф. 2000, оп. 1, д. 8373, л. 51 об.

[3] Там же. – Л. 54.

Созданная 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[1]. 22 января 1881 г. министр финансов А. Абаза на заседании Комитета министров заявил о целесообразности выкупа наиболее задолжавших и обанкротившихся 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, связываемый в общественном мнении с личностью царя–реформатора. Широко известным является тот факт, что после убийства Александра II, и воцарения Александра III, начинаются так называемые контрреформы, которые не обошли вниманием и железнодорожный транспорт. Становилось понятным, что эти реформы ведут к установлению правительственного контроля за деятельностью железных дорог.

Новый военный министр П. 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 подровнять нашу рельсовую сеть с силой противников»[2]. 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 возраставшая 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.

Реформы в железнодорожном деле, предпринятые при Александре III, имели целью ликвидировать наиболее вопиющие недостатки отечественных железных дорог. Вместе с этим, протяженность железных дорог, за этот период, увеличилась более чем на 20 тыс. километров[3].

Во многом позитивные сдвиги в развитии железнодорожного транспорта в 1880–1890–е гг. были связаны с деятельностью С. Витте. Несмотря на то,

---

[1] *Елютин О. Н.* Указ. соч. – С. 53.

[2] Российский государственный исторический архив (далее – РГИА), ф. 268, оп. 3, д. 195, л. 131.

[3] *Елютин О. Н.* Указ. соч. – С. 54.

что его служба в ведомстве путей сообщения была непродолжительной, ему удалось добиться реализации многих продуктивных идей. 12 февраля 1891 года члены Кабинета министров единодушно высказались за необходимость сооружения Транссибирской магистрали –проходящей через всю страну, необходимость которой стала очевидна. Первый камень великого Сибирского рельсового пути был заложен 19 мая 1891 г. во Владивостоке. Возводить магистраль было решено в три очереди,– и завершить строительство в течение 10 лет. С. Витте указывал, что устройство Сибирской магистрали делает честь русскому железнодорожному строительству[1], а иностранная пресса отмечала[2], что после открытия Америки и сооружения Суэцкого канала в истории не было события, более богатого последствиями. Транссиб проходит по территории двух частей света – Европы (1777 км) и Азии (почти 7512 км) – и пересекает материк Евразию с Запада на Восток. На Европу приходится 19,1% длины Транссиба, на Азию – 80,9% . Условной границей Европы и Азии принят 1778–й км Транссиба[3].

Экономическая эффективность Транссиба превзошла самые смелые ожидания. Но выявились и слабые места магистрали: дорога была однопутной с пропускной способностью всего три пары поездов в сутки; более 80% мостов были деревянными; в путь укладывались легкие рельсы, которые под давлением паровозов нередко лопались, что создавало серьёзную опасность при движении. Тем не менее, уже в годы русско–японской войны Транссиб стал основной магистралью русских войск. По дороге было перевезено 2 млн военнослужащих вместе с артиллерией, обозами и другими грузами[4]. В целом, сооружение Транссибирской магистрали можно рассматривать как вершину железнодорожного строительства Российской империи.

В завершение исторического анализа, приведем ряд показателей, свидетельствующих о темпах железнодорожного строительства в Российской империи XIX – начала XX веков. За шестьдесят лет число пассажиров, перевозимых российскими железными дорогами, увеличилось с 719 тысяч пассажиров в 1852 году до 232 миллионов человек в 1913, или в 322 раза[5].

В то же время, несмотря на успехи в развитии транспортных коммуникаций, Россия оставалась по–прежнему слабо обеспеченной железными дорогами относительно территории и численности населения. 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 рай-

---

[1] *Витте С. Ю.* Воспоминания. – М. : Спутник. – 2006. – С. 64.

[2] *Кислинский Н. А.* Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. 2. – СПб. , 1902. – С. 130.

[3] История железнодорожного транспорта России… – С. 269.

[4] РГИА, ф. 576, оп. 23, д. 9, л. 4, 6.

[5] Приводится по: История железнодорожного транспорта России… – С. 289.

онах страны. Требовалась перешивка дорог с узкой колеи на широкую, строительство вторых колей, модернизация транспортных узлов и прочее.

После русско–японской войны финансовые ассигнования на нужды транспорта были резко сокращены. Несмотря на то, что в 1913 г. протяженность железных дорог составила 62 776 км (в 1891 г. – 28 389 км, в 1900 – 48 565 км)[1], этого было недостаточно. Накануне Первой мировой войны транспортная ситуация складывалась не в пользу России. К западной границе подходило 13 линий железных дорог, из которых двухпутными были только пять. Тогда же Германия, Австрия, Румыния имели 32 железнодорожные линии, проложенные к российской территории, из которых 14 были двухпутными[2]. Русские железные дороги могли подвезти к западным границам 211 поездов в сутки, а дороги противника – 530. Накануне войны был составлен план мероприятий по развитию железнодорожной сети, который по причине недостатка финансов, а также из–за военных действий не был выполнен[3].

Правда, во время Первой мировой войны велось строительство железной дороги к берегам Баренцева моря. За 20 месяцев работа была завершена, и 30 ноября 1916 г. состоялось открытие сквозного движения на Мурманской магистрали. Сооружением этой магистрали закончилось формирование основной сети железных дорог в дореволюционный период. Общая протяжённость железнодорожной сети к 1917 г. составила 70 260 км, при этом около 70% железных дорог являлись собственностью государства[4]. Таким образом, за вторую половину XIX–начало XX веков в России строится разветвленная сеть железных дорог, а также складывается определенная система пассажирских перевозок с использованием железнодорожного транспорта. Естественно такая система требовала определенной инфраструктуры формирования системы обслуживания пассажиров.

Список литературы

1. Витте С. Ю. Воспоминания. – М. : Спутник, 2006.

2. Головачев А. А. История железнодорожного дела в России. – СПб. , 1881.

3. История железнодорожного транспорта России. Т. I. : 1836–1917 гг. –СПб. : *Иван Федоров, 1994.*

4. Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. – СПб. , 1902.

5. Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – М. : Наука, 1975.

© Смолянский С. В., 2011

[1] *Тери Э.* Экономическое преобразование России. – М. : РОССПЭН, 2008. – С. 267.
[2] *Елютин О. Н.* Указ. соч. – С. 56.
[3] Там же. – С. 57.
[4] РГИА, ф. 576, оп. 31, д. 12, л. 13–14.