

Железные дороги и российский империализм

Военное поражение принуждает к прогрессу

Карл Маркс в письме от 10 апреля 1879 г. народнику и инициатору первого русского перевода “Капитала” Николаю Даниельсону отмечал, что железные дороги – это *«увенчание»* современной промышленности в наиболее развитых странах, т. е. *«средства сообщения, адекватные современным средствам производства»*¹.

В начале империалистической эпохи железные дороги, как резюмировал Ленин, представляли собой *«итоги самых главных отраслей капиталистической промышленности, каменноугольной и железодельной, итоги – и наиболее наглядные показатели развития мировой торговли и буржуазно-демократической цивилизации»*².

Первые железные дороги

В 1725 г. в Российской империи насчитывалось 223 мануфактуры, в 1767 г. – 696. В 1800 г. действовало 120 промышленных предприятий, а в 1825 г. – уже 5261.

С ростом производства, расширением внутренней и внешней торговли всё острее вставали проблемы транспортировки товаров и сырья. В середине 30-х гг. XIX в. летние гужевые привозы требовали по всем пунктам России около 800 тыс. человек, а на протяжении пяти зимних месяцев – более 3 млн человек, что было чудовищно неэффективно. Главную роль в транспортировке *массовых* грузов играли водные коммуникации.

Развитие промышленности, прежде всего горнодобывающей и металлургической, требовало возникновения железных дорог *общего пользования*, однако первая в России рельсовая дорога с паровой тягой была построена в 1834 г. на Нижнетагильском металлургическом заводе Демидовых крепостными умельцами – отцом и сыном Черепановыми. Открытие же первого пути общего пользования – Царскосельской железной дороги (С.-Петербург – Царское село – Павловск) произошло 30 октября (11 ноября) 1837 г. Финансировала её строительство частная компания, почти все акции которой держал граф Алексей Бобринский, а руководил работами австрийский инженер Франц Антон фон Гёрстнер.

Железнодорожное строительство в России отставало от ведущих держав того времени: в 1840 г. Великобритания имела 2390 км железных дорог, США – 4400 км, а в России так и оставалась всего одна дорога протяжённостью 27 км. Позднее на казённые средства были построены Варшаво-Венская и Николаевская (С.-Петербург – Москва) железные дороги, открытые соответственно 2 (14) июня 1845 г. и 1 (13) ноября 1851 г.

Причина этого отставания, писали мы в августе 2015 года, изучая экономические метаморфозы царской империи и их отражение в борьбе идей, заключалась в том числе в слабости российской буржуазии, которая искала в запретительном таможенном тарифе защиту от конкуренции мирового рынка.

Отсталая надстройка

Тем временем Россия всё больше интегрировалась в мировой рынок, и, с точки зрения направления и темпов развития, показательно, что долгое время одной из главных статей экспорта России являлось железо. С другой стороны, заметно рос и импорт, особенно машин, аппаратов и различных металлоизделий. В 1815 г. его стоимость составила 83 тыс. руб. ассигнациями, в 1825 г. – 828 тыс., а в 1840 г. – 3,5 млн руб. Всё это настоятельно требовало *адекватных* средств сообщения, однако отсталая надстройка – политическая система царизма при Николае I с её повальной коррупцией и партикуляризмом фракций, процветавших под поверхностью централизации и бюрократизации, – не стояла и не могла стоять на высоте своего времени.

Так, 8 июля 1826 г. ведомство путей сообщения впервые обсудило ряд предложений о строительстве железных дорог в России и отклонило их, указав, что они *экономически невыгодны* и что их трудно содержать в условиях российского климата, в особенности в зимнее время. Но более интересна реконструкция борьбы фракций вокруг строительства уже упомянутой Николаевской железной дороги, опубликованная одним из крупнейших российских буржуа 1850-х – 1860-х гг. Василием Кокоревым. Он сообщает, что в 1840–1841 гг. с министром финансов Канкриным встретились *«первоклассные купцы»*, чтобы

лоббировать соединение Москвы с Чёрным морем, которое они считали *«необходимым в смысле обеспечения черноморских берегов от высадки неприятеля и торговых интересов»*. «Устаревший» Канкрин лишь удивился, как им могла прийти в голову мысль строить железную дорогу через местность, *«где на волах всякая перевозка делается за самую дешёвую цену»*³.

Чтобы российский правящий класс, наконец, начал преодолевать эту историческую задержку, потребовался экзогенный шок военного кризиса.

Двигатель войны

После поражения в Крымской войне одной из ведущих тем в отечественной прессе становится вопрос о политических, экономических и технических преобразованиях, в том числе расширении железнодорожной сети. В феврале 1856 г. журнал «Современник» опубликовал статью «Соображения касательно устройства железных дорог в России», в которой связывал поражение в Крымской войне с технической отсталостью страны. К 1855 г. протяжённость железных дорог в России составила чуть более 400 км, в то время как в США она превышала 11.000 км, а в Англии 5.000 км.

Ещё во время войны, в 1855 г., руководство сооружением *казённых* железных дорог было возложено на генерал-лейтенанта Э. И. Герстфельда. По его мнению, система *частного* учредительства должна была обладать большей эффективностью: главные его доводы состояли в том, что это можно будет сделать *«без обременения [...] казначейства»* и *«гораздо скорее»*.

Первым правовым актом военного времени стал указ от 14 сентября 1855 г., декларирующий переход к частному железнодорожному строительству и стремление заложить основы *современных буржуазных* норм развития системы рельсового транспорта. Но все эти мероприятия безнадежно запаздывали. Вновь обратимся к свидетельству Кокорева: *«Если бы дорога от Москвы к Чёрному морю была начата [...] в 1841 г., то Россия не почувствовала бы невозможности с миллионом [...] войска отразить высадившегося около Севастополя неприятеля в количестве 70 тыс. [...] Провал этот был так велик, что в него провалились Черноморский флот, Севастополь, полмиллиона войск и сотни миллионов рублей»*⁴.

Драйвер экономического развития

Бурное развитие железнодорожного транспорта стало следствием поражения в Крымской войне. В 1857 г. было создано *Главное общество российских железных дорог*, ему была предоставлена концессия на 20 лет. Основной капитал компании на 63 % состоял из иностранных средств – Англии, Франции и Пруссии. Позднее появилось более десятка компаний, осуществлявших строительство железных дорог, которое производилось в соответствии с определёнными государством принципами: первоочередное значение отдавалось соединению хлебородных губерний с торговыми центрами, промышленными районами, портами на Балтийском и Чёрном морях.

Ленин выделял *«два периода громадного подъёма [железнодорожного строительства]: конец 60-х (и начало 70-х) годов и вторая половина 90-х годов. С 1865 по 1875 г. средний годовой прирост русской жел.-дорожной сети составлял 1^{1/2} тыс. километров, а с 1893 по 1897 – около 2^{1/2} тыс. километров»*, а также сравнивал темпы этого процесса: железнодорожная сеть России с 1865 по 1890 г. увеличилась более, чем в 7 раз, превысив 29.000 км, *«соответствующий шаг был сделан Англией в более продолжительный период»* – с 1845 по 1875 г. произошло увеличение в 6 раз, протяжённость дорог была почти 27.000 км. В Германии же темпы были выше: в аналогичный с Англией временной период произошло двенадцатикратное увеличение до почти 28.000 км.⁵

Во второй половине 1870-х гг. темпы железнодорожного строительства в России снизились, а с 80-х гг. правительство начало операцию по выкупу частных дорог из-за удручающего состояния частного железнодорожного хозяйства (низкая техническая оснащённость и качество строительства) и необходимости создания единой транспортной сети.

Но *абсолютные* показатели не в состоянии проиллюстрировать реальную глубину отставания России. Даже по состоянию на предвоенный 1913 г. плотность железнодорожной сети на 100 км² территории составляла удручающие 0,3 км, тогда как в США – 4,3 км,

Франции – 9,4 км, Германии – 11,7, Великобритании – 12 км (даже если взять европейскую часть страны, то ситуация не сильно улучшится: Россия в 12 раз уступала Великобритании и Германии и в 10 – Франции). Количество паровозов (чуть менее 20 тыс.) было на четверть меньше, чем в Великобритании, почти в 1,5 раза меньше, чем в Германии, более чем в три раза меньше, чем в США. Как пишет историк Александр Никольский, даже в начале XX века: *«Пассажирские перевозки на большинстве линий обеспечивали две – три пары поездов в сутки»*. *«Составы из пяти – семи вагонов неспешно двигались с маршрутной (коммерческой) скоростью 20–25 км/ч»*, что *«немного отличалось»* от скорости грузовых составов. Первый в России электропоезд прошёл от Москвы до Мытищ в 1929 г., тогда как, например, в США это произошло ещё в 1895-м.

Как бы то ни было, писали мы в августе 2015 г., рассматривая роль Санкт-Петербурга в экономике Российской империи, железные дороги в определённый момент, по сути, стали «детонатором» экономического развития России: *«Помимо расширения промышленности [их рост] вовлекал в хозяйственный оборот новые территории, способствовал развитию производительных сил и внутреннего рынка»*. Там же мы приводили блестящий синтез Энгельса из его статьи 1875 г. «О социальном вопросе в России», которого он в точности продолжал придерживаться и спустя 17 лет: в письме Даниельсону от 22 сентября 1892 г. Энгельс увязывает роль железных дорог как драйвера экономического развития с фактором военного кризиса. Сначала он констатирует, что для обеспечения нормального функционирования железных дорог необходимо создание *собственной* современной крупной промышленности, а далее делает беспощадный вывод, заставляющий задуматься и над сегодняшней ситуацией: *«Крымскую войну характеризовала [...] безнадёжная борьба нации с примитивными формами производства против наций с современным производством»*. Это предопределило военно-политическое фиаско царизма. Поражение стало детонатором ускоренного развития капитализма с переходом от полуфеодалных форм *«к современным»*. Этот переход стал *«окончательным после акта об освобождении 1861 года»*⁶.

Июль 2024 г.

¹ - Маркс К. и Энгельс Ф. Собр. соч. Изд. 2-е. Т. 34. С. 290.

² - Ленин В. И. ПСС. Изд. 5-е. Т. 27. С. 304.

³ - Кокорев В. А. Экономические провалы. По воспоминаниям с 1837 года. СПб.: Типография А. С. Суворина, 1887. С. 13–15.

⁴ - Там же. С. 15.

⁵ - Ленин В. И. Указ. соч. Т. 3. С. 553–554.

⁶ - Маркс К. и Энгельс Ф. Указ. соч. Т. 38. С. 398.