

**ПРИОРИТЕТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ РАЗВИТИЯ  
РОССИЙСКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ИХ РЕАЛИЗАЦИЯ  
НА РУБЕЖЕ XIX–XX ВВ.**

*Горбунов Антон Александрович*, кандидат технических наук, научный сотрудник

Московский государственный университет путей сообщения  
127994, Российская Федерация, г. Москва, ул. Образцова, 9  
E-mail: Politologia-МИИТ@yandex.ru

В статье рассматриваются особенности государственной политики развития отечественных железных дорог на рубеже XIX–XX столетий – периода, для которого свойственно интенсивное распространение данного вида транспорта в России. Железнодорожный транспорт являлся основным видом транспорта страны. Вызовы нового, XX столетия, явные и косвенные признаки предстоящих глобализационных процессов, а также стратегическая мотивация вели Россию по пути развития сети железных дорог, в том числе имеющих транзитное значение. Быстрому развитию сети железных дорог в конце XIX – начале XX вв. способствовало их большое военно-стратегическое значение. Новое строительство велось как в центральных районах, так и на окраинах. Российским железным дорогам в рассматриваемый период стал присущ целый ряд исторически обусловленных особенностей, которые ставят их на особое место среди железнодорожных систем других стран.

**Ключевые слова:** государственная политика, Россия, железные дороги, развитие железнодорожного транспорта, транспортная политика России

**PRIORITIES OF THE STATE POLICY OF THE DEVELOPMENT  
OF THE RAILWAYS AND THEIR IMPLEMENTATION  
ON THE BORDER OF XIX AND XX CENTURIES.**

*Gorbunov Anton A.*, Ph.D. (Engineering), Research

Moscow State University of Railway Engineering  
9 Obraztsov st., Moscow, 127994, Russian Federation  
E-mail: Politologia-МИИТ@yandex.ru

The author of the article reviews features of the state policy in the sphere of the railroad development on the border of XIX-XX centuries. This period is characterized by the intensiveness of the spread of this kind of transport in Russia. Railway transport is the main one in the country. The challenges of the XX century, including direct and indirect attributes of forthcoming globalization processes, and the strategic motivation lead Russia to a development of the railway network. Some of the railroads were of a transit meaning. Fast railway's development on the border of the centuries was driven by their high military and strategic value. The construction of the railroads was carried out in the central parts of Russia and on the outskirts. Russian railways of the reviewed period had some features, which let them take a special place among the railway systems of the other countries.

**Keywords:** State policy, Russia, railroads, development of the railway transport, transport policy of Russia

Появление в XIX столетии в России железных дорог стало одним из важнейших событий в ее национальной истории, поистине переломным моментом в экономическом, политическом, социальном, образовательном, научном, культурном, духовном развитии страны. Оно повлекло за собой качественные изменения в важнейших сферах жизни общества и государства, наделив их целым комплексом ресурсов как актуального, так и потенциального свойства. Российское государство стало уверенно утверждаться на международной арене, как осваивая собственные малозаселенные приграничные пространства, притягательные для не вполне миролюбивых соседей, так и стыкуясь с мировыми транспортными путями, подключаясь к глобальным торговым,

финансовым, ресурсным и т.п. потокам. Российское общество получило надежный и относительно доступный канал для налаживания и поддержания более интенсивных, чем ранее, коммуникаций между различными социальными, профессиональными, конфессиональными и т.д. слоями и группами, между людьми, проживающими в разных уголках огромной страны.

Вызовы нового, XX столетия, явленные и косвенные признаки предстоящих глобализационных процессов, а также стратегическая мотивация вели Россию по пути развития сети железных дорог, в том числе имеющих транзитное значение.

На рубеже веков усиливались противоречия между империалистическими государствами. Россия была также втянута в борьбу за передел сфер влияния и дополнительные рынки сбыта. На железные дороги как на массового перевозчика легли дополнительные нагрузки, связанные с реализацией государственных мобилизационных планов по доставке к театрам военных действий техники, людских резервов, боеприпасов и продовольствия.

Быстрому развитию сети железных дорог в конце XIX – начале XX вв. способствовало их большое военно-стратегическое значение. Этим главным образом объясняется государственная помощь делу строительства железных дорог не только в России, но и во многих странах (бесплатная передача частным железнодорожным компаниям государственных земель, участие в финансировании строительства, государственная гарантия своевременной выплаты дивидендов по железнодорожным акциям и др.).

В 1900–904 гг. Россия представляла собой огромную державу. Ее территория раскинулась от берегов Тихого океана до Балтийского моря и от вечных льдов Северного ледовитого океана до знойных песков Средней Азии. На этой площади более чем в 21 млн. км<sup>2</sup> (без Польши и Финляндии) проживало 126 млн. человек. При этом следует отметить, что в Европейской части находилось 103 млн., а в Азиатской – только 23 млн. человек. Все население разделялось весьма жесткими границами на сословия. Самой многочисленной группой было крестьянство – более 71 %, около 11 % – мещане, 7 % – население национальных окраин, 3 % – казаки, 1,5 % – дворяне, 0,5 % – купцы и почетные граждане, 0,5 % – духовенство и остальные «прочие», как говорилось в официальных документах.

По роду занятий население делилось следующим образом: в отраслях сельского хозяйства – 77 %, в промышленности и торговле – 17 %, «непроизводительное» население (армия, чиновничество, учащиеся, духовенство и др.) составляло около 7 %. По сравнению с 1860–1870-ми гг., эти данные свидетельствуют о росте численности категории торгово-промышленного населения. Но Россия все еще оставалась аграрной страной с преобладанием сельского населения [1].

На рубеже XIX–XX вв. экономика России представляла собой достаточно сложный комплекс. К этому времени сформировалась отраслевая структура отечественной промышленности. Ведущую роль в ней принадлежала крупным механизированным предприятиям, которые давали 85 % стоимости промышленной продукции. К концу 1890-х гг. завершился промышленный переворот. То есть в масштабах страны произошел переход к фабрично-заводскому производству.

В экономике страны активно развивался процесс монополизации. Низшей формой монополистического объединения являлся картель. Он предусматривал соглашения о регулировании размеров производства той или иной продукции, условий сбыта товаров и найма рабочей силы. Но производственная и коммерческая самостоятельность сохранялась за участниками соглашения.

Более высокую степень концентрации представляли синдикаты. При этой форме объединения все владельцы предприятий сохраняют производственную самостоятельность, но при полной утрате коммерческой. Обязательным условием участия в синдикате является договоренность о распределении между его членами заказов, закупок сырья и реализации произведенной продукции через единую сеть сбытовых контор.

Следующей формой монополистического объединения стал трест. У предприятий, входящих в него, уже не было ни коммерческой, ни производственной самостоятельности. По сути дела они становились только подразделениями или отделами объединенного производственного гиганта, управляемого единым центром. Тресты контролировали и сбыт, и производство в той или иной отрасли народного хозяйства. В силу этого они объединяли те предприятия, которые выпускали в основном одинаковую продукцию.

В России существовали одновременно все три вида монополий, но преобладали синдикаты.

Крупные объединения монополистического типа появились и на железных дорогах. Еще в 1882 г. сформировался «Союз рельсовых фабрикантов». «Союз...» стал первым монополистическим объединением, контролировавшим работу пяти рельсопрокатных заводов (на их долю приходилось до 75 % производства рельсов в России). Через два года появилось еще одно объединение – «Союз фабрикантов рельсовых скреплений». В начале XX в. разразившийся экономический кризис содействовал процессу создания монополий. В 1901 г. стал функционировать совет представителей паровозостроительных заводов (Продпаровоз). В 1902 г. практически действовало объединение вагоностроительных заводов. Это объединение официально значилось с 1904 г. как синдикат под названием «Общество для продажи изделий русских вагоностроительных заводов» (Продвагон).

Синдикаты имели тесную связь с Министерством путей сообщения, в частности, с комитетом по распределению заказов, придавая, таким образом, государственный характер своим коммерческим сделкам. Продпаровоз объединял все частные заводы, кроме казенного Боткинского. Синдикат Продвагон объединял к 1914 г. 14 заводов из 16 имевшихся в стране.

Строительство дорог в России велось как государством, так и частными обществами. В 1900 г. их насчитывалось 25 с суммой акционерного капитала в 135,3 млн. руб. К 1914 г. число обществ увеличилось до 54, а сумма возросла до 216,2 млн. руб.

В процессе монополизации все более активную роль начинали играть банки. Они, захватывая контроль над частными железными дорогами, выступали в качестве учредителей железнодорожных обществ и финансировали синдикаты Продвагон, Продпаровоз и др.

Как видно, процессы концентрации производства, его интернационализации, сращения с банковским капиталом были и мировой, и российской тенденциями.

В России достаточно широко практиковался выкуп частных дорог в казну. К 1900 г. было выкуплено 57 частных дорог общей протяженностью в 21 тыс. верст. В 1912 г. казна выкупила Варшавско-Венскую дорогу, а в апреле 1917 г. государственной стала Олонецкая, представлявшая собой головной участок Мурманской дороги. В процессе выкупа казна переплачивала бывшим владельцам значительные суммы. Так, за 20955 версты, выкупленные к 1900 г., государство уплатило 5572506 рублей, в среднем за одну версту 170,6 тыс. А средняя поперстная цена в конце XIX в. вместе с подвижным составом колебалась от 40 до 60 тыс. рублей. Дороги переходили в казну в изношенном состоянии. Приходилось проводить дорогостоящий ремонт и даже реконструкцию, чтобы магистрали могли исправно функционировать. К 1911 г. на эти цели было израсходовано около 7500 млн. рублей [3].

Государственные и частные дороги выполняли значительную работу по перевозке различных грузов. По отдельным дорогам, например, в 1904 г. перевозки составляли: Екатеринбургская – 1082,6 млн. пудов; Курско-Харьково-Севастопольская – 579,5 млн. пудов; Юго-Западная – 571,5 млн. пудов; Харьковско-Николаевская – 442,1 млн. пудов. Далее шло по убывающей. Меньше всех прошло грузов по маленькой Баскунчакской дороге, стоявшей всего из пяти станций (по ней в 1904 г. было перевезено 26,9 млн. пудов) [3].

Начало XX в. совпало для России, как, впрочем, и для многих европейских стран, с тяжелым экономическим кризисом 1900–1903 гг. В эти годы резко сократилось же-

лезнодорожное строительство, упали цены на промышленные товары, уменьшились капиталовложения в промышленность.

В весьма непростом положении оказались многочисленные ряды железнодорожников со своими семьями, благодаря которым функционировала жизненно важная отрасль хозяйства России. Общая численность железнодорожников в начале XX в. была чуть более 700 тыс. Согласно циркуляру Министерства путей сообщения от 15 мая 1902 г., все они делились на должностных лиц и рабочих. К должностным лицам относились те, чьи производственные обязанности были непосредственно связаны с обеспечением безопасности движения поездов с пассажирами и грузами, а именно: начальники служб, их помощники, руководители депо и мастерских, участков и дистанций, ревизоры службы тяги, начальники станций и их помощники, кондукторы, машинисты со своими помощниками, дорожные мастера, путевые обходчики и даже сторожа на переездах.

Что касается рабочих, то таковыми считались люди, занятые простыми формами физического труда, не связанного напрямую с безопасностью движения.

В количественном отношении на долю должностных лиц приходилось около одной четверти, а на долю рабочих – три четверти.

Основным видом транспорта страны продолжал оставаться железнодорожный. Стальные магистрали связывали важнейшие промышленные и сырьевые районы, соединяли центры страны с портами Балтийского и Черного морей, а также с тихоокеанским побережьем. Железнодорожная сеть страны состояла из 48 дорог, из них 33 общероссийского значения и 15 – местного. Из общего количества дорог российского значения 24 являлись казенными и 9 находились в руках отдельных предпринимателей или акционерных обществ. Общая протяженность дорог равнялась 57652 верстам, из которых на долю дорог общего значения приходилось 55602 версты, на долю местного – 2050 верст. Государству принадлежало 38695 верст железнодорожных линий. В руках частных предпринимателей находилось 18957 верст.

Густота железнодорожной сети была неодинаковой по всей территории страны. Наибольшее число верст путей на 100 квадратных верст площади приходилось в следующих губерниях: Московской – 3,817, Екатеринославской – 3,738, Гродненской – 3,233, Тульской – 3,191, Витебской – 2,926.

Хуже были обеспечены железными дорогами губернии Тифлисская – 0,851, Архангельская – 0,088, Астраханская – 0,071 и др. В среднем на 100 квадратных верст площади в Европейской части России приходилось 1,033 версты железных дорог. В Средней Азии и Сибири, соответственно, – 0,067 версты. В целом по стране эта цифра равнялась 0,526 верстам, что может быть оценено как явно недостаточный показатель. Однако следует иметь в виду, что в индустриальных центрах, где сходилась несколько дорог и образовывался крупный узел, как, например, Московский, Петербургский, Харьковский, Ростовский и многие другие, плотность сети значительно повышалась.

Длина железнодорожной сети постоянно увеличивалась. Другое дело, что во времена подъемов экономики ежегодно строили больше, а во время кризиса и депрессии – меньше, но строили постоянно [3].

С.Ю. Витте в докладе, прочитанном в Институте путей сообщения в апреле 1910 г., отмечал: «Железные дороги строятся, преследуя различные цели. По целям, которые преследовались при постройке той или иной дороги, их можно разделить на: а) коммерческие – при сооружении которых преследовались коммерческие и экономические цели; б) дороги политические – преследовавшие цели политические и, наконец, в) дороги стратегические – преследовавшие цели военные, то есть обороны государства. Само собою разумеется, что каждая дорога в некоторой степени может и обыкновенно удовлетворяет всем трем целям, но все-таки главная цель сооружения ее была или коммерческая, или политическая, или военная. Будет весьма естественно, что дороги, которые строились по целям политическим, и в особенности стратегическим, будут давать дефицит, ибо никто и не рассчитывал на то, чтобы эти дороги, в особенности в первые годы и даже десятки лет, давали прибыль. В тех странах, а

Россия в этом отношении стоит на первом месте, где военным и политическим мотивам в железнодорожном деле дается преимущественное значение, подчиняющее себе все прочие соображения, естественно, что не только строятся дороги стратегические, заведомо в ближайшем будущем мало доходные или бездоходные, но, кроме того, все железнодорожное строительство и эксплуатация во всей их совокупности находятся под главенствующей идеей удовлетворения военным нуждам» [2].

В 1909 г. длительная экономическая депрессия сменилась новым подъемом в развитии российской промышленности, продолжавшемся до 1914 г. Он проходил в условиях сформировавшегося монополистического капитализма в России. Наиболее быстро росли темпы прироста промышленной продукции. Они были выше, чем в таких наиболее развитых капиталистических странах, как США, Германия, Англия и Франция. Ежегодно в среднем они составляли 9 %, при этом по товарам народного потребления – 6 %, а по продукции отраслей средств производства – 13 %. Еще более высокими темпами развивались такие основные отрасли, как металлургическая, угледобывающая и ряд других (выплавка чугуна возросла на 64 %, стали – на 82 %, добыча угля – в полтора раза). Общий промышленный подъем нашел отражение и в развитии железнодорожного транспорта: велось новое строительство, прокладывались вторые пути, совершенствовалось станционное хозяйство, модернизировалась техника. В 1908–1912 гг. работала утвержденная императором весьма авторитетная комиссия, в задачу которой входило всестороннее исследование состояния железнодорожного дела. Председателем этой комиссии был член Государственного Совета почетный академик Петербургской Академии наук Н.П. Петров. Ее членами были крупные специалисты в области железнодорожного транспорта. Отдельные группы специалистов по заранее выработанным программам объехали все линии, изучили их состояние, организацию эксплуатации, проанализировали соответствие их потребностям местной промышленности, торговли и сельского хозяйства, ознакомились с экономическими показателями. В результате проделанной работы давались серьезные практические рекомендации по каждой дороге и даже отделению. Меры, намеченные Высочайше учрежденной комиссией, сыграли положительную роль в деле развития всей отрасли [4].

Новое строительство велось как в центральных районах, так и на окраинах. В центре страны наиболее значительным событием стало открытие движения по Московской окружной железной дороге. По форме она напоминала гигантский эллипс, протяженностью 58 верст, двухпутный на всем протяжении. Окружная дорога охватывала территорию города площадью около 85 км<sup>2</sup> 23 мая 1917 г. Окружная дорога стала официальной границей Москвы. Кроме кольца, строились соединительные ветки со всеми магистралями, сходящимися к Москве. Общая длина подъездных путей в 1908 г. составляла 61 версту, к 1913 г. она значительно возросла. Примечательная деталь: одними из первых, кроме комиссии, проехали по Окружной дороге студенты Московского инженерного Училища для ее подробного осмотра и ознакомления с достижениями в области техники и строительства [5].

К 1913 г. Москва превратилась в крупнейший железнодорожный узел, в котором сходилась 9 магистральных дорог, имелось 19 соединительных ветвей и 36 сообщений между магистральными дорогами. В год грузооборот превышал 1 млрд. пудов. Это примерно одна пятая часть грузооборота всей железнодорожной сети тогдашней России.

В районе Петербурга велось строительство крупной линии и северном направлении. В трудных климатических условиях тянулась трасса через болота и тайгу. В 1916 г. вступила в строй линия Петроград–Званка–Петрозаводск–Кемь–Кандалакша–Мурманск.

Большой размах имело строительство новых железнодорожных линий в отдаленных районах. Одна из таких строек велась на Уральской дороге. Еще весной 1906 г. там осуществлялась укладка земляного полотна. В 1907–1908 гг. работы велись широким фронтом, и 1 ноября 1909 г. государственная комиссия приняла линию Пермь–Кунгур–Екатеринбург в эксплуатацию. Новая трасса имела ряд преимуществ по сравнению с горнозаводской линией. Она не имела тяжелых подъемов и кривых малого радиуса.

Кроме того, она сокращала перевозки на 117 верст. Для использования дороги в военно-стратегических целях были построены дополнительные разъезды.

В марте 1908 г. Государственная дума приняла решение о начале строительства Амурской железной дороги на всем ее протяжении. Предусматривались две ветки: к Нерченску и Благовещенску [3].

Политика государства в тот период была направлена на широкое внедрение инноваций. В России еще в 1913 г. начали электрификацию линии Петербург–Ораниенбаум, но Первая мировая война помешала ее завершить.

В целом, российским железным дорогам в рассматриваемый период стал присущ целый ряд исторически обусловленных особенностей, которые ставят их на особое место среди железнодорожных систем других стран.

Во-первых, железнодорожный транспорт стал основой транспортной системы и одним из важнейших элементов единого экономического пространства России, публичным перевозчиком и одним из звеньев системы национальной безопасности.

Во-вторых, отсутствие или сезонность функционирования альтернативных видов транспорта в отдельных регионах страны, к тому же отличающихся (подчас весьма существенно) по своему социально-экономическому, демографическому, ресурсному и т.п. потенциалу, во многом обусловили неравномерную густоту железнодорожной сети и различные ее топологии в европейской и азиатской частях государства.

В-третьих, исторически преобладающими стали грузовые перевозки, в которых, в свою очередь, преобладают сырьевые грузы.

В-четвертых, традиционным стало осуществление на большей части железнодорожных путей как грузового, так и пассажирского движения.

В-пятых, со временем стало все более очевидным наличие не полностью задействованных мощностей инфраструктуры.

Очевидно, что не все из перечисленных выше особенностей являются позитивными с точки зрения перспектив развития страны, далеко не во всех аспектах способствуют формированию и реализации эффективной, отвечающей современным реалиям и вызовам государственной политики в важнейших сферах жизни российского социума. Более того, не будет преувеличением сказать, что многие из данных особенностей несут угрозу устойчивому движению России по пути прогресса, определенным образом препятствуют переходу экономики страны на инновационные рельсы (во всех значениях этого слова). Однако, думается, что размышления о решении этих и целого ряда связанных с ними проблем в современных условиях станут для автора отдельной исследовательской задачей.

#### **Список литературы**

1. Верт Н. История советского государства. 1900–1991 : пер. с фр. / Н. Верт. – Москва : Прогресс, 1992. – С. 9–19.
2. Витте С. Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети / С. Ю. Витте // Мир транспорта. – 2003. – № 2. – С. 144–151.
3. Горбунов А. А. Транспортные коммуникации и модернизация России / А. А. Горбунов. – Москва : Инфра-М, 2005. – С. 55–98.
4. История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 гг. : / под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. – Санкт-Петербург : Иван Федоров, 1994. – 336 с.
5. Проект Московской окружной железной дороги по правительственным изысканиям 1898–1899 гг. – Москва, 1898.
6. Якунин В. И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития / В. И. Якунин. – Москва : Экономика, 2006. – 432 с.

#### References

1. Vert N. *Istoriya sovetskogo gosudarstva. 1900–1991* [History of the Soviet state. 1900–1991], Moscow, Progress Publ., 1992, pp. 9–19.
2. Vitte S. Yu. Nekotorye soobrazheniya o prichinakh defitsitnosti russkoy zheleznodorozhnoy seti [Some considerations on the Origins of Deficiencies of the Russian railways network]. *Mir transporta* [World of Transport], 2003, no. 2, pp. 144–151.
3. Gorbunov A. A. *Transportnye kommunikatsii i modernizatsiya Rossii* [Transport communications and modernization of Russia], Moscow, Infra-M Publ., 2005, pp. 55–98.
4. Kraskovskiy Ye. Ya., Uzdin M. M. (ed.) *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. T. I 1836–1917* [History of Russian railway transport. Vol. 1. 1836–1917], Saint-Petersburg, Ivan Fedorov Publ., 1994. 336 p.
5. *Proekt Moskovskoy okruzhnoy zheleznoy dorogi po pravitelstvennym izyskaniyam 1898–1899 gg.* [Project Moscow Circular Railway on government surveys 1898–1899], Moscow, 1898.
6. Yakunin V. I. *Politologiya transporta. Politicheskoe izmerenie transportnogo razvitiya* [Politics of transport. Political dimension of transport development], Moscow, Ekonomika Publ., 2006. 432 p.

### **ЛИКВИДАЦИЯ КУЛЬТОВЫХ ЗДАНИЙ В ТАТАРСКОЙ АССР В 1930-Х ГОДАХ**

*Хайрутдинов Рамиль Равилович*, кандидат исторических наук, доцент

Казанский (Приволжский) федеральный университет, Институт международных отношений, истории и востоковедения  
420008, Российская Федерация, Республика Татарстан, г. Казань, ул. Кремлевская, 18  
E-mail: ramilh64@mail.ru

В статье рассматривается процесс ликвидации культовых зданий в ТАССР в 1930-х гг. Именно в этот период был нанесен непоправимый ущерб историко-культурному наследию страны. В результате антирелигиозной политики были утрачены многочисленные уникальные архитектурные памятники, являвшиеся важной частью национального достояния. Особое внимание уделяется деятельности Музейного отдела республики, который в сложных условиях идеологического диктата стремился сохранить объекты культурного наследия.

**Ключевые слова:** мечеть, церковь, Музейный отдел, ТАССР, антирелигиозная борьба, Союз воинствующих безбожников, культовая архитектура, историко-культурное наследие, антирелигиозная политика

### **LIQUIDATION OF CULT BUILDINGS IN THE TATAR AUTONOMOUS SOVIET SOCIALIST REPUBLIC IN 1930**

*Khayrutdinov Ramil R.*, Ph.D. (History), Associate Professor

Kazan (Volga Region) Federal University, Institute of International Relations, History and Orientalism  
18 Kremlevskaya st., Kazan, Republic of Tatarstan, 420008, Russian Federation  
E-mail: ramilh64@mail.ru

The process of elimination of religious buildings in TASSR in 1930 is regarded in this article. During this period was irreparably damaged historical and cultural heritage of the country. As a result, anti-religious policies numerous unique architectural monuments which is an important part of the national heritage were lost. Particular attention is paid to the activities of the Museum department of the Republic, which in difficult conditions ideological dictatorship sought to preserve cultural heritage.

**Keywords:** mosque, church, museum department, TASSR, anti-religious struggle, League of Militant Atheists, religious architecture, historical and cultural heritage, anti-religious policy