

Андрей ЛУНОЧКИН

П.П. МЕЛЬНИКОВ И СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ К НИЖНЕЙ ВОЛГЕ (конец 1860-х гг.)

Статья посвящена разработке проекта соединения железнодорожным путем Центральной России и Нижнего Поволжья в конце 1860-х гг. История вопроса рассматривается в связи с подготовкой и реализацией программы развития российских железных дорог министром путей сообщения П.П. Мельниковым.

This article is devoted to the preparation of a project of constructing the railway between Central Russia and Lower Volga in the end of 1860s. The author examines this problem in connection with realization of the program of development of Russian railways by Minister of transport Pavel P. Melnikov.

Ключевые слова:

Россия, Нижняя Волга, Царицын, эпоха Александра II, железные дороги, П.П. Мельников; Russia, Lower Volga, Tsaritsyn, age of Alexander II, railways, Pavel P. Melnikov.

Конец 1860-х гг. в России стал временем бурного строительства железных дорог. Разработка и реализация плана развития железнодорожной сети на несколько лет вперед осуществлялась под руководством выдающегося русского инженера и государственного деятеля, министра путей сообщения П.П. Мельникова. Одним из самых перспективных направлений он считал соединение Центральной России и Нижнего Поволжья.

Еще в 1865 г. межведомственная Особая комиссия для рассмотрения отчета по ведомству путей сообщения за 1862–1863 гг., проанализировав опыт первых железных дорог, признала, что их строительство «составляет насущную потребность России ... и не терпит никаких отлагательств»¹. Определив, что в ближайшие 10 лет нужно было ввести в эксплуатацию не менее 5 тыс. верст железных дорог, комиссия высказалась за всемерное привлечение к этому делу «частной предприимчивости». Программа, принятая комиссией, стала стратегической целью русского правительства. Подчеркнуло важность этой цели и повышение статуса Главного управления путей сообщений — оно было преобразовано в министерство. Вскоре под руководством министра П.П. Мельникова был разработан проект развития сети российских железных дорог. Он делился на две части. В первую вошли десять дорог, строительство которых было признано неотложным. Дороги же, намеченные во второй части, предназначались к постройке в ближайшем будущем. Комитет министров утвердил только первую часть плана Мельникова, но и этого было достаточно.

Вскоре страну охватила железнодорожная горячка. В отличие от предшествовавшего периода, правительство теперь активно участвовало в создании акционерных обществ. Министр финансов М.Х. Рейтерн стремился большую часть предназначенных к выпуску ценных бумаг этих компаний оставлять за правительством, уплачивая за них наличными деньгами по установленному курсу. Также теперь стало принято за правило утверждать уставы железнодорожных обществ только после того, как компании уже производили часть работ (например, изыскания). Это позволяло отсеивать несостоятельных соискателей.

ЛУНОЧКИН

Андрей

Валентинович —

к.и.н., доцент

кафедры

истории России

Волгоградского

государственного

университета

avlunochkin@mail.ru

¹ Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. — СПб., 1902, т. I, с. 172.

Главным основанием при выборе П.П. Мельниковым самых важных направлений будущих железных дорог стали его представления о потребностях экономики России — ее промышленности и торговли. Основные направления его проекта можно разделить на три группы: линии, соединявшие различные регионы Центральной России с ее самым крупным торговым и промышленным центром — Москвой; дороги, протянувшиеся от плодородных черноземных районов к портам Балтийского моря, линии, соединявшие эти же районы с портами Черного моря. В последних двух случаях, как отмечали еще дореволюционные исследователи, главное место занимали интересы обеспечения русского хлебного экспорта.

В соответствии с этим планом 1 марта 1867 г. Елецкое земство получило концессию на возведение Елецко-Грязской дороги как питательной ветви к уже работавшей Козлово-Воронежской. Главный инспектор частных железных дорог А.И. Дельви́г, правда, считал, что поначалу надо было соединить Елец с Тулой, чтобы получить прямой выход на Москву. Но П.П. Мельников думал по-другому. В его воображении уже сложилась будущая грандиозная транзитная магистраль от Волги до Риги, которая дала бы выход на европейский рынок не только хлебным грузам черноземного района, но и нижневолжским, кавказским и вообще восточным товарам¹. Линия Елец — Грязи должна была стать одним из звеньев задуманной министром цепи. В августе 1868 г. движение по новой линии уже открылось.

Однако значительный по площади и производительности сельскохозяйственный район, находящийся за Грязями, оставался еще не затронутым. Поэтому вскоре в межведомственный Комитет железных дорог, рассматривавший предложения частных лиц и обществ, поступили ходатайства о постройке новых линий, не вошедших в первую часть плана П.П. Мельникова. Саратовское и Кирсановское земства предложили построить линию от Козлова через Тамбов на Саратов. С предложением о постройке Козлово-Тамбовского участка обратилось и Борисоглебское земство, но с условием, чтобы вести продолжение этой дороги не к Саратову, а к Камышину

или Царицыну. Комитет железных дорог высказался в пользу саратовского направления как более короткого и дешевого, но решение не принял из-за внеплановости данного проекта. Потерпев неудачу, Борисоглебское земство решило попытаться счастья на другом направлении. Оно обратилось в правительство с предложением о постройке железной дороги от Грязей до Борисоглебска длиной в 192 версты. Эта концессия была утверждена 21 марта 1868 г. Правительственной гарантии на доход дороги общество не просило, зато давало земскую гарантию в 2,5% в год. Пожалуй, это была главная причина разрешения на эту внеплановую концессию. Грязе-Борисоглебская дорога стала первой железной дорогой в России, строившейся с земской гарантией. Со своей стороны правительство участвовало в подписке на акции на сумму 5 млн руб. по курсу 80 за 100. Дорога была пущена в эксплуатацию в декабре 1869 г.²

Одним из пунктов концессии Грязе-Борисоглебской дороги предусматривалась возможность ее продолжения к Волге. Уже в мае 1868 г. общество Грязе-Борисоглебской дороги получило разрешение и произвело предварительные изыскания по двум направлениям — к Камышину и Царицыну. Царицынское направление (374 версты) оказалось длиннее Камышинского на 70 верст, но давало волжским грузам, следовавшим из Астрахани, сокращение трудного пути против течения на 200 верст.

Первоначально общество рассматривало вариант проведения дороги через станцию Урюпинскую, в связи с ее торговым значением. Ежегодно на две Урюпинские ярмарки — зимнюю Богоявленскую и особенно осеннюю Покровскую привозилось и продавалось товаров на 8–10 млн руб. За это направление горячо выступали и донские власти. Так, наказной атаман Потапов в случае проведения дороги через Урюпинскую обещал учредителям общества бесплатно отвести не только землю, но и снабжать стройку бесплатно древесиной из войсковых лесов на телеграфные столбы и шпалы³. Однако строительство дороги по такому маршруту привело бы

² Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. — СПб., 1898, вып. 1, с. 169.

³ Государственный архив Ростовской области (ГАРО), ф. 301, оп. 11, д. 14, л. 3.

¹ Дельви́г А.И. Мои воспоминания. — М., 1913, т. 3, с. 421.

к значительному удорожанию проекта. В конце концов перевесили выгоды прямого транзита волжских товаров из Царицына, и было выбрано почти прямое направление на этот город, проходившее мимо почти всех крупных населенных пунктов края. Поверстная стоимость дороги была довольно высокой – 70 тыс. руб.¹

Между тем, правительство изменило условия разрешения новых дорог, стремясь создать конкуренцию между предпринимателями. 18 октября 1868 г. Александром II были утверждены Правила о соисканиях на железнодорожные концессии. Вопрос о разрешении концессии на новую железную дорогу теперь сначала рассматривался в Комитете министров. Если там направление будущей дороги получало одобрение, объявлялся конкурс. Соискатели концессии должны были присылать свои предложения в Совет министра финансов в запечатанных конвертах. Победитель должен был возместить расходы по изысканиям по трассе дороги.

К концу 1868 г. план П.П. Мельникова по строительству первоочередных дорог был выполнен. 6 ноября он представил в Комитет министров записку с изложением дальнейших действий. В первую категорию под № 4 была включена и линия от Борисоглебска до Камышина или Царицына.

Думается, при выборе направления министр исходил не только из экономической целесообразности. Проведение железной дороги на Царицын позволило бы соединить с общерусской сетью находившуюся в изоляции небольшую линию от Царицына до Калача-на-Дону и тем самым помочь избавиться ее от хронических убытков. О соединении двух линий усиленно ходатайствовало и само Общество Волго-Донской дороги, одним из учредителей которого был П.П. Мельников. Он же руководил ее строительством в 1858–1862 гг. После своего назначения начальником Главного управления путей сообщения в 1862 г. он оставил пост директора правления компании, но остался ее крупным акционером. Скорее всего, именно материальная заинтересованность Мельникова в успехе своего детища стала для него решающим доводом в пользу царицынского направления. Окончательный список из вось-

ми первоочередных дорог был утвержден Александром II 27 декабря 1868 г.

За право постройки дороги развернулась острая конкурентная борьба. Помимо общества Грязе-Борисоглебской дороги, в ноябре 1868 г. отставной полковник Ракович заявил о готовности принять на себя постройку дороги без правительственной гарантии, если ему будет дана также концессия на дорогу от Царицына к Эльтонскому озеру, причем на эту последнюю Ракович просил у правительства гарантию в 5% на доход. По полученному разрешению в 1868 г. действительный статский советник Колемин также производил изыскания по линии от Борисоглебска до Царицына. Затем он продал свое право коллежскому советнику Апраксину, который подготовил проект железной дороги и 14 марта 1869 г. ходатайствовал о выдаче концессии на нее. По этому проекту длина дороги составляла 379 1/4 версты, поверстная стоимость исчислялась в 58 тыс. руб. С ходатайством о допущении к конкурсу обратились также действительный статский советник Путилов и статский советник Дейникин. Они обещали устроить на станции близ Качалинской пристани завод для перекачки старых рельсов производительностью 2 млн пудов в год, а также заказать для своей дороги половину рельсов и подвижного состава на российских заводах. Как отметил А.А. Головачев, предприниматели пытались таким образом сыграть на желании правительства организовать в России рельсовое производство. Наконец, последним в борьбу за концессию включился коммерции советник Утин, обещавший назвать цену ниже, чем Борисоглебское земство².

В итоге Комитет министров решил выдать концессию обществу Грязе-Борисоглебской дороги без торгов. Александр II согласился с этими соображениями, и 20 июня 1869 г. концессия Борисоглебскому земству на Грязе-Царицынскую дорогу была утверждена. Уже в июле 1871 г. сквозное движение товарных поездов до Царицына было открыто. Расчеты П.П. Мельникова оправдались – новая дорога завершила создание цепи дорог от Риги до Царицына и очень скоро стала одной из важнейших магистралей в грузовом сообщении Европейской России.

¹ Российский государственный исторический архив (РГИА), ф. 219, оп. 1, ч. 4, л. 6842, л. 1–27.

² Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. – СПб., 1881, с. 272.