

УДК 625.1 (09)

**В.В. САЛОВ ПРО БУДІВНИЦТВО ЗАЛІЗНИЦЬ В РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ:
ДИСКУСІЯ СЕРЕДИНИ ХІХ ст.**

Сухенко І.І.

(Державний економіко-технологічний університет транспорту)

Проаналізовано дискусію середини ХІХ століття про значення будівництва залізниць у Російській імперії. Показано, що В.В. Салов активно закликав спільними зусиллями будувати залізничну мережу Російської імперії за прикладом інших європейських держав.

Ключові слова: залізниця, транспорт, техніка, наука, Російська імперія

Висвітлюючи історію розвитку колійного господарства, дослідники стверджують, що в першій половині 60-х років ХІХ ст. були добудовані такі залізниці: Петербурзько-Варшавська, Московсько-Нижнього-родська, побудовані нові колії з Москви до Рязані та Сергієво (сьогодні Загорськ). Крім того, були здані в експлуатацію Волго-Донська, Рига-Динабургська, Грушевсько-Донецька і Балто-Одеська залізниці [1].

Однак, перш, ніж побудувати названі залізниці, у пресі висвітлювалися гарячі дискусії стосовно необхідності будівництва залізниць в Російській імперії. В одній із таких дискусій брали активну участь інженери шляхів сполучення В.В. Салов та Д.В. Каншин.

В ці ж роки професор П.П. Мельников розробив і науково обґрунтував план забудови мережі рейкових колій для з'єднання Москви найкоротшими залізницями з найголовнішими промисловими і сільськогосподарськими районами країни і морськими портами, а також для забезпечення нових залізниць паливом з Донецького ба-

сейну. Значна частина цього плану була виконана в першому періоді піднесення залізничного будівництва, коли було збудовано біля 15,8 тис. км нових ліній [2].

За час правління П.П. Мельникова Міністерством шляхів сполучення (1862-1869) було побудовано біля 4700 км залізниць, причому більшість з них мали дворядне залізничне полотно, в тому числі і Московсько-Курський залізничний напрямок. Крім цього, при ньому почалося будівництво з'єднувальних ліній між окремими залізницями, в тому числі між Миколаївською і Нижньгородською магістралями до Москви, а також залізничних гілок до портів і річок. З ініціативи П.П. Мельникова вітчизняні заводи були пристосовані до виготовлення паровозів, вагонів, рейок і інших металічних виробів для залізничного транспорту.

В історії вітчизняної науки і техніки 60-ті роки ХІХ ст. стали знаковими і багатими на зміни і реформи. Зокрема, у такій новій на той час галузі як залізничний транспорт, виникало багато проблем і полемічних питань, які і вирішувались інженерно-науковим співтовариством на сторінках різних часописів технічного



спрямування. На той час дуже актуальним стало питання про загальне значення залізниць у житті країни. В цьому контексті розгорнулася полеміка про власне необхідність появи залізниць на теренах Російської імперії. В ході нашого дослідження виявилось, що цю необхідність для країни визнавали далеко не всі інженери та вчені того часу.

Значення виникнення і розвитку залізничного транспорту для сучасників було безсумнівним. Воно відомо кожному. А от безпосереднє відношення вчених, інженерів, представників «Золотого десятиліття» (1866-1975) до факту виникнення залізниць є цікавим для визначення соціальної, науково-громадської думки, яка спрямовувала розвиток залізничного транспорту до того результату, який ми спостерігаємо сьогодні. Про нього ми дізналися з низки статей, присвячених цьому питанню на сторінках часопису «Журнал Міністерства шляхів сполучення» (1866-1875).

Розвиток шляхів сполучення та їх стан нерозривно пов'язані з історією народу. За їх станом у минулих століттях визначали ступінь цивілізованості країни. Вважалося, що із зміною шляхів сполучення мінявся хід народного життя і суспільних відносин. Історія розвитку шляхів сполучення від невеликих доріг через шосейні у залізничну мережу стала історією поєднання різних місцевостей в одну землю, взаємовідносин міста і села, історією змін в характері промисловості і майна в класовому суспільстві.

Представники того часу вважали, що найновіші залізничні сполучення призвели до небувалого перевороту в економічному і соціальному стані країни. Велика кількість промислових одиниць перетворились в сукупності у промислові центри. Відбулись перетворення у державному управлінні – шляхи сполучення сприяли посиленню адміністративної централізації.

Сучасники вважали, що виникнення залізничних шляхів сполучення по-

силило взаємний зв'язок між людьми через їх загальні інтереси, об'єднало їх в єдине ціле і спрямувало їх у майбутнє під загальними суспільними засадами. А це необхідна складова історичного розвитку будь-якого народу. Вважалося, що залізничні шляхи сполучення – це таке саме значне знаряддя народу, як університети, телеграфи, виставки, тобто все те, за допомогою чого здійснювалася суспільна народна централізація цілого покоління.

Сучасники швидко зрозуміли, яке важливе значення відігравали залізничні шляхи сполучення в економічному житті країни. Вони були тісно пов'язані з народним господарством, а їх розвиток супроводжувався великими переворотами у напрямку розвитку економічної діяльності держави. Тобто, можна сказати, що залізниці відігравали величезну роль у розподілі багатства у країні. Завдяки їм у Російській імперії було піднято на належний рівень за короткі строки усі галузі сільського господарства, промисловості і торгівлі.

На той час значення залізничних шляхів сполучення розглядалось з трьох основних сторін: економічної, урядово-адміністративної, морально-розумової. З економічної точки зору поширення залізничних шляхів сполучення збільшило попит на товар, що спричинило збільшення ринку, удосконалення виробництва і примноження капіталу. До періоду активного розвитку вітчизняних залізниць діючі галузі промисловості, а особливо ті, що віддалені від центральних районів, не мали змоги доставляти товари свого виробництва у різні куточки країни. Перевезення товару було настільки дорогим, що дешевше було купляти подібний товар за кордоном. Така величезна проблема економічного життя країни швидко вирішувалась із зростанням мережі вітчизняних залізниць. Вважалося, що завдяки залізницям країна мала змогу розподіляти працю рівномірно по всій

державі, а також надавати людині можливість користуватись її особистою свободою у будь-який час. До появи залізниць право людини на свою працю і самого себе не було реалізоване повністю через неможливість її пересування. Можна сказати, що поява залізничних шляхів сполучення кардинально змінила відношення людини до простору.

Залізничні шляхи сполучення стали тим посередником між споживачем і виробником, який наблизив їх один до одного. Це зближення дозволило їм обійтись без третьої особи, якій раніше потрібно було платити за товар, як посереднику. В цьому випадку усі витрати за пересування товару лягли на плечі споживача, а з боку виробника з'явилась можливість збільшувати виробництво і не затримувати товар через неможливість пересування останнього. Також залізниці дали можливість виробництвом отримувати необхідну сировину і потрібну кількість робочої сили, освоєння нових плодородних земель і виросування принципово якісніших сільськогосподарських культур.

Вважалося, що значення гарних залізничних шляхів сполучення проявлялось у встановленні більш-менш однакових цін на усі продукти, у здешевленні продуктів при збільшенні товарообігу, у розвитку свободи торгівлі та у солідарності в суспільстві. Держава, яка мала налагоджені залізниці, мала більше можливостей зв'язувати власний ринок з ринками закордонними. Залізниці дали можливість народам спілкуватися, ділитись досвідом і товарами. Поеднані тісними зв'язками залізничних шляхів сполучення народи навчилися цінувати благоустрій і здобутки своїх сусідів. Стару світову торгову систему обособлення із розвитком залізничних шляхів сполучення було зруйновано. І, звичайно, не можна не зазначити значення залізниць під час війни, що принципово міняло хід воєнних дій.

З точки зору розумового і мораль-

ного впливу залізниць на народ країни можна зазначити можливість великої кількості населення вчитись і обмінюватись досвідом. Результати винаходів і вдосконалень отримали змогу легше розповсюджуватись. Лікарі, працівники культури і літератури, вчені та митці отримали можливість благотворно впливати на людей своєї країни. Теорії, які були опрацьовані у стінах кабінетів, отримали можливість перевірки на практиці. Загалом, усі ці фактори змогли значно підвищити розумовий і культурний рівень суспільства у Російській імперії в порівняно короткі строки. А це природно призвело до підвищення рівня свідомості, почуття власної гідності, усвідомлення своїх обов'язків, поваги до власності, бережливості капіталу та виробничої сили. Ось такі фундаментальні ідеї і погляди ми знаходимо у публікації Ю. Янсона «Про значення шляхів сполучення в державі» (1866) [3].

Так у середині 60-х рр. XIX ст. думала більшість провідних вчених і інженерів Російської імперії. Тому, дослідивши дане питання на основі безпосередніх поглядів сучасників «золотого десятиліття», ми можемо переконатись у вірно обраному напрямку діяльності наших попередників, що призвело до таких важливих результатів на сьогоднішній день. А найголовніше те, що вже на початку розвитку вітчизняних залізничних шляхів сполучення наші прадіди ставили залізниці на один щабель з такими вагомими засобами економічного прогресу країни, як машини і розумовий розвиток народу.

Але так вважали не всі, і потрібно зазначити, що на сторінках часопису «Журнал Міністерства шляхів сполучення» (далі «ЖМШС») нерідко розгорталась дискусія з цього питання. Ось, наприклад, екстраординарний професор Інституту шляхів сполучення В. Салов у своїй публікації «Значення кінних і паровозних залізниць в Росії» (1866) виступив проти поглядів інженера Д.В.

Каншина, який публічно виступав на засіданнях Російського географічного товариства проти розбудови залізниць і намагався переконати громадськість у тому, що паровозні залізниці будувати недоцільно і достатньо обмежитись кінними залізницями [4]. Головна ідея Д.В. Каншина ґрунтувалася на тому, що паровозні залізниці на той час були збитковими і нерентабельними для країни.

В. Салов вступив у дискусію на сторінках часопису «ЖМШС» і показав, що погляди Д.В. Каншина ґрунтувались на даних про Миколаївську залізницю (Санкт-Петербург-Москва), яка була побудована у 1851 р. і стала першою великою залізничною лінією в Російській імперії. На даних про неї не можна було робити висновки, оскільки будівництво її відбувалося у складних умовах. Потрібно було пристосовуватись до кліматичних і географічних умов країни, використовуючи досвід закордонних інженерів. Наприкінці 40-х рр. XIX ст. існувала думка про необхідність якомога найбільшого спрямлення залізниці, що вимагало більших витрат на будівництво. В майбутньому ця думка змінилась, однак на той час Миколаївська залізниця обійшлась державі досить дорого.

Натомість В. Салов запропонував розглянути необхідність і рентабельність паровозних залізниць на прикладі сучасних (для того часу) залізниць і на основі найновіших даних показав, що залізниці Головного товариства російських залізниць вже почали себе окупати. А провівши порівняння між паровозними і кінними залізницями зазначив декілька важливих і цікавих моментів. По-перше, він розділив усі паровозні залізниці на три типи у залежності від навантаження. По-друге, у своїх переконаннях він звернувся до досвіду інших європейських країн, які у розвитку залізниць випереджали Російську імперію. Як показав В. Салов, для першого типу залізниць, які за добу перевозили 60 000

пуд. вантажу і 1800 пасажирів, паровозні залізниці були дуже зручними і вигідними навіть при існуючому стані кредиту в країні, і про заміну їх кінними не могло й бути мови. На той час не існувало жодної кінної залізниці з таким рухом. До того ж однією з найголовніших проблем кінної залізниці завжди була наявність ухилів земляного полотна.

Звичайно, В. Салов зазначив, що витрати на рухомий склад, рейки і облаштування дороги для залізниці перевищували подібні витрати на будівництво кінних залізниць, але у функціонуванні надалі такі витрати себе виправдали. Не кажучи вже про те, що паровозні залізниці не залежали від кліматичних умов (сніг, заметіль, болото, дощ) і необхідності відпочивати, як це потрібно було для коней. На той час один паровоз на залізниці замінив 90 коней. Що стосується утримування і експлуатації паровозів, то В. Салов зробив порівняння і показав, що коні обходяться майже втричі дорожче, ніж паровоз. А загалом, підрахувавши процентні витрати з боку паровозних і кінних залізниць при вантажо- і пасажирообігу середини 60-х рр. XIX ст., виявилось, що кінні дороги обійшлися б державі на 66% дорожче, ніж паровозні. Власні підрахунки автор статті підтримав розрахунками інших європейських і американських інженерів.

Для другого типу залізниць, які перевозили 13 000 пуд. вантажу і 300 пасажирів за добу, В. Салов вважав, що так само можна застосувати паровози, але з боку експлуатації поставити їх в умови як для кінних, тобто з повільним рухом, з земляним полотном на один шлях. Для таких залізниць мости і споруди будувалися б дешевшими. Такі економічні залізниці на той час активно будувалися в Шотландії і Франції і носили назву «віцинальні залізниці».

Стосовно третього типу залізниць, рух на яких забезпечував менше перевезень, ніж для другого типу, автор пропо-

нував не будувати залізниці взагалі, але й не повертатися до кінних залізниць, а використовувати кінні дороги з дерев'яними рейками, за прикладом того, як це було зроблено у Франції.

Але найголовніше те, що В. Салов активно закликав загальними зусиллями розбудувати залізничну мережу Російської імперії за прикладом інших європейських держав. Зокрема, він писав так: «На кінець 1870 р. мережа російських залізниць, закінчених у будівництві, буде мати понад 10,5 тис. верст протяжності, але при усій своїй обширності, мережа ця залишає в стороні майже одну третину російських міст з населенням понад 25 тис. жителів, і більше половини міст з населенням від 20 до 25 тис. жителів. Деякі з цих міст, які знаходяться в благодатних умовах, можуть ще мати надію, що російська залізнична мережа незадовго торкнеться і їх, інші ж бачать себе надовго або назавжди обійденими загальними залізничними коліями» [Там само, С.1]. Ці слова говорять про те, що промислове і сільськогосподарське суспільство того часу вже давно визріло для освоєння нових методів транспортування. Саме споживачі транспортних послуг змогли переконатись у могутності і необхідності залізниць і вимагали подальшого розбудовування залізничної мережі.

На публікації В. Салова було зроблено відповідь Д. Каншиним у цьому ж часописі «Журнал Міністерства шляхів сполучення». Його відповідь була роздратованою, критикуючою, але найголовніше те, що автор навіть не намагався подивитись у майбутнє і зрозуміти, що розвиток паровозних залізниць вже відбувався і у майбутньому перевезення будуть тільки збільшуватись, а значить збільшуватиметься і прибуток. Публікація пронизана повною відсутністю оптимізму і віри. Погляди автора висловлені всупереч усім законам розвитку суспільства. Адже, як показує світова історія, будь-яка моло-

да справа, наприклад залізниці, звичайно на шляху свого розвитку зустрічала низку перешкод і труднощів, збитків і великих витрат [5].

Д. Каншин виступив на сторінках часопису «ЖМШС» як представник того невеликого прошарку інженерно-наукового суспільства, який вважав, що для надійності краще триматись старих методів. Але відсутність ризику в деяких випадках може дорівнювати відсутності розвитку. Нам сьогодні здається дивним те, що подібні дискусії взагалі могли мати місце, але на той час в самому центрі розвитку залізниць мали місце різні думки. Як показує досвід і час, погляди на необхідність використання кінних залізниць не витримали критики. Такі залізниці в певних випадках були корисними, але аж ніяк не могли претендувати на те, щоб стати державними шляхами, мати державне значення і вимагати гарантій від держави [6]. В історії вітчизняної залізничної справи вони так і залишилися залізницями місцевого призначення.

Аналізовані нами дискусійні статті В. Салова і Д. Каншина не випадково з'явилися у свій час на сторінках часопису «ЖМШС». Адже у 60-ті рр. XIX ст. питання про необхідність будівництва залізниць вирішувалось на державному рівні. Якщо дискусія В. Салова і Д. Каншина стосувалась великих і другорядних ліній залізниць, то інженер Л. Єраков, і у статті «Думки стосовно можливості облаштування в Росії залізниць місцевого значення» (1869) підняв питання щодо необхідності невеличких гілок вглиб країни від центральних та другорядних ліній [7]. Головне питання, яке поставив у статті автор, – це визначити, чи потрібні залізниці місцевого призначення для Російської імперії кінця 60-х рр. XIX століття. Проаналізувавши стан функціонування залізниць місцевого призначення у Франції, Шотландії, Швеції та Норвегії, він дійшов висновку, що подібні дороги не дають такого при-

бутку, який би давав підстави приватним підприємцям вкладати свої капітали у будівництво цих доріг. Виходячи з цього, і підкреслюючи, що Російська імперія знаходиться на нижчому рівні розвитку порівняно з даними державами, автор зробив висновок, що і для Росії такі дороги не потрібні.

Але для підтвердження цього висновку теоретично автор детально розглянув ті умови, при яких залізниці місцевого призначення могли б бути побудовані. При аналізі статті стає цілком ясно те, що у досліджуваній період гостро стояла проблема визначення прибутковості залізничної гілки. При вирішенні цього питання використовувались різні закордонні і вітчизняні методи. Але всі вони базувались на одному головному показнику – це кількості населення в тій місцевості, де планувалась залізнична гілка. Провівши певні розрахунки, Л. Єраков прийшов до висновку, що у Російській імперії залізничні гілки місцевого призначення можуть бути побудовані тільки для тих населених пунктів, кількість населення яких загалом була б не менше 20 або 30 тисяч осіб. На той час таких населених пунктів у глибині країни майже не було. При цьому потрібно не забувати про те, що довжина залізничної гілки місцевого призначення не повинна була бути більшою 50 км. Зокрема автор зазначав, що «місцевість Росії не знаходиться взагалі в таких умовах, щоб залізниці місцевого призначення могли покрити своїми митними зборами проценти на витрачений на їх будівництво капітал, тому спорудження їх приватними компаніями через займи неможливо» [Там само, С.181-182].

Л. Єраков підкреслював, що Російська імперія 60-х рр. XIX ст. – це країна, яка головним чином займалася землеробством. Землеробські роботи проводилися з весни до пізньої осені. Майже весь рік селянин був зайнятий на полі і тому не займався перевезен-

нями. Тільки восени він доставляв свій товар до пунктів продажу. Тому, автор статті зробив висновки, що залізниці місцевого призначення, проїзд на яких коштував досить дорого, не мали на той час доцільності. Другу причину автор вбачав в тому, що на той час в Російській імперії ще не було побудовано повної мережі головних і другорядних ліній, і вважав, що саме на ці лінії потрібно звернути всю увагу, а лінії місцевого призначення не будувати.

Таким чином, складається враження, що будівництво загальних і другорядних залізничних ліній вже здійснювалось досить активно, але вглиб країни залізниці держава ще не вважала за потрібне будувати. Існувала стабільна думка, яка підтримувалася більшістю вітчизняних і закордонних інженерів: «Якби держава захотіла будувати нові дороги місцевого призначення, то ця справа повинна була б вестися з великою обережністю. Прийде час, коли із збільшенням руху залізниці будуть розповсюджуватись, але потрібно вміти дочекатись цього часу. А на сьогоднішній день обмежитися лише покращенням ґрунтових доріг» [Там само, С.184-185].

Вплив залізничного транспорту у Російській імперії змінило загальну дорожню ситуацію і вплинуло на розвиток шосейної справи у країні, а зокрема стимулювало її [8]. На період середини 60-х рр. XIX ст. за напрямком головних шляхів держави активно будувались залізничні лінії. Це відбувалось закономірно, адже головні шляхи мали призначення задовольняти основні потреби держави, тобто мали стратегічне значення. З економічної сторони головні залізничні шляхи призначалися для забезпечення потреб великих промисловців, які мали можливість збувати товар у різних регіонах країни. По-іншому складалась справа з другорядними шляхами, які відігравали роль розповсюджувача товару від центральних ліній по всій території країни.

ЛІТЕРАТУРА

1. Салов В. Постройка и эксплуатация дешёвых железных дорог / В. Салов // Журнал Министерства путей сообщения. – 1870. – Кн.1. – С.1-142.
2. Мельников П.П. – инженер, ученый, государственный деятель / М.И. Воронин, М.М. Воронина, И.П. Киселев и др. – Санкт-Петербург: Гуманистика, 2003. – 472 с.
3. Янсон Ю. О значении путей сообщения в государстве / Ю. Янсон // Журнал Министерства путей сообщения. – 1866. – Кн. 6. – С.227-246.
4. Салов В. Значение конных и паровозных железных дорог в России (возражение Д.В. Каншину) / В. Салов // Журнал Министерства путей сообщения. – 1866. – Кн.2. – С.109-134.
5. Каншин Д.В. Возражение на статью В. Салова «Значение конных и паровозных железных дорог в России» / Д.В. Каншин // Журнал Министерства путей сообщения. – 1867. – Кн. 4. – С.55-69.
6. Салов В. Несколько слов по поводу значения конных и паровозных железных дорог в России, в ответ на возражение г. Каншина / В. Салов // Журнал Министерства путей сообщения. – 1867. – Кн. 5. – С.56-63.
7. Ераков Л. Соображения относительно возможности устройства в России железных дорог местной потребности / Л. Ераков // Журнал Министерства путей сообщения. – 1869. – Кн.2. – С.159-185.
8. Головачёв Е. О земских дорогах и отношении их к железным путям для развития производительности России / Е. Головачев // Журнал Министерства путей сообщения. – 1869. – Кн.4. – С.129-262.

Сухенко И.И. В.В. Салов о строительстве железных дорог в Российской империи: дискуссия середины XIX века. Проанализирована дискуссия середины XIX века о значении строительства железных дорог в Российской империи. Показано, что В.В. Салов активно призывал общими усилиями строить железнодорожную сеть Российской империи по примеру других европейских государств.

Ключевые слова: железная дорога, транспорт, техника, наука, Российская империя

Sukhenko I.I. V.V. Salov for the construction of railways in the Russian Empire: Discussion mid nineteenth century. The discussion of middle of XIX of century is analysed about the value of building of railways in the Russian empire. It is shown that V.V. Salov actively called general efforts to build the railway system of the Russian empire for example of other European states.

Keywords: railway, transport, technique, science, Russian empire