

ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ «ЮЖНОГО ХОДА» РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В ПЕРИОД ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОДЪЕМА 1909-1913 ГОДОВ

**ABOUT FEATURES OF ECONOMIC
ACTIVITY OF RAILWAYS OF «SOUTHERN
COURSE» OF THE RUSSIAN EMPIRE IN
THE PERIOD OF ECONOMIC GROWTH OF
1909-1913**

A. Nedorubov

Abstract: The article examines the results of the activities of the 3 largest Russian Railways (Moscow-Kursk, Nizhny Novgorod and Murom, South-Eastern and Vladikavkaz) during the period of the highest economic growth in 1909-1913. The main cargo and passenger flows are considered and characterized, and their comparative statistics are given.

Keywords: Moscow-Kursk, Nizhny Novgorod and Murom, South-Eastern, Vladikavkaz Railways, government buyout operation, cargo flows, passenger flows.

Недорубов Андрей Николаевич

к.и.н., доцент, Волгодонский инженерно-технический
институт (филиал) НИЯУ МИФИ
batrakan@rambler.ru

Аннотация: В статье рассматриваются результаты деятельности 3 крупнейших железных дорог России (Московско-Курской, Нижегородской и Муромской, Юго-Восточных и Владикавказской) в период наивысшего экономического подъема в 1909-1913 гг. Рассмотрены и охарактеризованы основные грузо- и пассажиропотоки, а также дана их сравнительная статистика.

Ключевые слова: Московско-Курская, Нижегородская и Муромская, Юго-Восточные, Владикавказская железные дороги, выкупная операция правительства, грузопотоки, пассажиропотоки.

Железнодорожный транспорт нашей страны в течение целого столетия был и остаётся до сих пор важнейшей отраслью народного хозяйства, кровеносной системой экономики. Трудно переоценить значение железных дорог для нашей страны с её огромной территорией, расположением природных ресурсов и производительных сил. Уже первые магистрали связали город и деревню, промышленность и земледелие, ускорили экономический обмен между губерниями и областями Российской империи. Практически повсеместно введение в эксплуатацию очередной железнодорожной линии служил мощным импульсом для дальнейшего развития металлургической, машиностроительной, угле- и нефтедобывающей промышленности, сельского хозяйства России. Благодаря строительству железных дорог в необжитых краях возникали города, менялась производственная специализация отдельных районов, усиливались экспортные возможности страны.

Пожалуй, железнодорожный транспорт, как никакая другая отрасль, не влиял на развитие экономики России. Он соединял производителей и торговцев, порты и рынки, столицы и провинции, государственные службы и исполнителей, города и деревни, наконец, простых людей. И все это можно представить в виде тех экономических результатов, которых они добились. Прежде чем перейти непосредственно к экономическим итогам деятель-

ности, стоит кратко сказать о трех, избранных нами для исследования, дорогах, об их истории и географическом положении.

Московско-Курская, Нижегородская и Муромская, Юго-Восточные и Владикавказская железные дороги представляли собой транспортную сеть так называемого «южного хода». Это выражение не раз встречалось в периодической печати начала XX в. (например, в газ. «Приазовский край» (1906. №23), «Ведомости Воронежской Городской Думы» (1907. №6)). По своей сути, это три огромных экономических района – Центрального Нечерноземья, Черноземной полосы, Дона и Северного Кавказа, площадью около 700 тыс. км.2 и населением около 20 млн. чел. [1, с. 106 – 113]

Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железные дороги к началу XX в. представляли собой «триединый» организм. Все ее составные части начинали свое самостоятельное существование в 60–70 гг. XIX в., когда они и были построены. Московско-Курская железная дорога была построена в 1866–1868 гг. на казенные средства, Московско-Нижегородская железная дорога построена в 1858–1859 гг. «Главным Обществом Российских железных дорог», Муромская железная дорога – Обществом Муромской железной дороги (учредители барон А. Пален и поручик З. Никифоров) в 1873–1875 гг.

Владельцами всех трех дорог являлись акционерные общества, в том числе, небезызвестное Главное Общество Российских железных дорог. Муромская ветвь еще в 1875 г. была выкуплена казной и сдана в аренду Главному Обществу Российских железных дорог. В период «выкупной кампании» все три дороги поступили в казну (Московско-Курская железная дорога – с 1 января 1893, Московско-Нижегородская с 14 ноября 1893 года). После расформирования Главного Общества российских железных дорог в 1895 году Муромская железная дорога вошла в единую Московско-Курскую, Нижегородскую и Муромскую казённые железные дороги [2, с. 242]. Эксплуатационные линии этого образования на первое января 1910 года составляли 2 128 верст [3, с. 112]. Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железные дороги проходили по Владимирской, Нижегородской, Московской, Тульской, Орловской и Курской губерниям. Это были районы с высокой плотностью населения.

Московско-Нижегородская ветвь соединяла крупные промышленные центры (Москва, Нижний Новгород) с развитой фабрично-заводской промышленностью небольших промышленных городов – Орехово, Ковров, Вязники, Фрязево, Муром и старым купеческий центром Владимиром. Московско-Курская ветвь пролежала через развитые сельскохозяйственные районы. Орловская и Курская губернии были крупнейшими производителями товарного хлеба. Тула являлась старым промышленным центром с быстро развивающимися новыми отраслями. Так же она связывала мелкие уездные города, центры крестьянских промыслов: Мценск, Горбачево, Богородск, Серпухов.

Юго-Восточные железные дороги также явились результатом железнодорожных реформ 90-х годов. Общество Юго-Восточных железных дорог было образовано в 1893 году из слияния двух частных железных дорог – Козлово-Воронеж-Ростовской и Грязе-Царицынской [2, с. 528]. Основные ветви этих двух обществ были построены в 1862–1876 гг. После создания единого Общества, оно взяло в аренду у казны Орлово-Грязскую железную дорогу с Ливенской веткой (Дорога была построена в 1867–1870 гг. по концессии Общества Орловско-Грязской железной дороги. С 1 января 1892 года она перешла в ведение казенного управления) с 15 августа 1893 года. Одним из условий выдачи государственной гарантии на эксплуатацию Обществом своих ветвей было строительство новых линий: Харьковско-Балашовской, Аннинской, Бутурлиновской, Елец-Валуйской, Восточно-Донецкой, Рамонской, Лиховской. Общая эксплуатационная длина всей сети составляла 3 252 версты на 1 января 1910 года [2, с. 417]. Дорога проходила через важнейшие «хлебные» губернии: Воронежскую, Тамбовскую, Курскую, Орловскую, Харьковскую, Саратовскую и Область Войска Донского. Кроме высокого значения в

перевозке сельскохозяйственных грузов (Она оказывала влияние на развитие пищевых, обрабатывающих отраслей: маслостроительной, сахарной, мукомольной) к портам Балтийского, Азовского и Чёрного морей, к крупнейшим промышленным центрам (Москва, Харьков, Ростов), она также являлась главным перевозчиком угля Донецкого бассейна.

Строительство Владикавказской железной дороги было поручено в 1872 году Обществу Ростово-Владикавказской железной дороги. Имея огромное стратегическое значение, дорога почти сразу получила поддержку Правительства и в течение 1872 – 1875 гг. была построена линия Ростов-Владикавказ [4]. Главный толчок к своему процветанию дорога получила после сооружения Новороссийской ветки и Новороссийского порта в 1888 году. Бурное развитие этого порта привело к росту грузопотока на дороге [5]. Открытие залежей цемента и открытие заводов в Новороссийске, акционером которых выступило Общество Владикавказской железной дороги, привело к быстрому росту прибылей Общества.

Повышение экономической активности района заставило Общество, теперь уже Владикавказской железной дороги, построить линии: Минераловодскую, Ставропольскую, Беслан-Петровский; и ветки, связывающие её с другими железными дорогами: Петровск-Баладжары с Закавказской, Тихорецкая-Царицын с Юго-Восточными. Общая протяжённость сети Общества составляла на 1910 год 2 339 вёрст [2, с. 64]. Являясь крупнейшим железнодорожным предприятием страны, эта дорога была «главной артерией» Северного Кавказа» [6, с. 17]. Она проходила по Кубанской, Терской, Дагестанской, Войска Донского областям, Ставропольской, Черноморской и частично Бакинской губерниям.

Эти районы, наряду с Черноземьем, являлись основной житницей России. 1/6 всей посевной площади страны приходилась на Дон и Северный Кавказ. Если хлебные посевы за 1905 – 1913 гг. в Европейской части России выросли на 8%, то в этом регионе на 53%. Но особенностью было то, что здесь производилось 75% зерновых культур высокой ценности (сильной озимой и яровой пшеницы). Твёрдые пшеницы региона снискали тогда себе мировую славу. По содержанию протеина они превосходили лучшие сорта американской и аргентинской пшеницы, которые тогда господствовали на Европейском рынке. Дон и Северный Кавказ стояли на первом месте в России по производству технических культур: подсолнечных семян (около 90%), турецкого табака (15%), винограда (35%). Здесь широко было развито животноводство и промысловое рыболовство. Промышленный комплекс этого региона являлся сырьевым по своим характеристикам. По расчётам П.И. Лященко, в дореволюционное время он давал стране 75% угля, 100% серебра, 80% свинца, 20 % нефти [7, с. 325].

Для более детального хозяйственного сравнения экономических возможностей этих трёх дорог ниже даётся ассортиментная характеристика грузов ими перевозимых. Для всех трёх дорог основными грузами в период промышленного роста (1907 – 1913 гг.) были хлеб и уголь. Что легко объясняется экономическими характеристиками прилегающих районов. Основные производители товарного хлеба – Чернозёмные губернии России, Дон, Северный Кавказ и Поволжье направляли зерновые культуры (пшеницу, рожь, ячмень, овёс, кукурузу) и муку как к крупным промышленным центрам страны (Москва, Нижний Новгород, Санкт-Петербург, Харьков, Киев), так и на экспорт, к морским портам (Новороссийск, Ростов-пристань, Баку, Рига, Санкт-Петербург – Новый порт, Данциг). Уже в 80-е годы XIX в. изменился поток хлебного экспорта к основным морским портам. Теперь основным конкурентом балтийских становятся черноморские и азовские порты: Новороссийск, Одесса, Ростов-пристань, Таганрог. На поток хлебных грузов к портам влияла не только их близость к дорогам и загруженность, но и внешнеполитические факторы.

Расширение добычи угля в Донбассе вело к увеличению загрузки дорог «южного хода», но в особенности Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог. Это объяснялось увеличивающимися потребностями топлива для фабрично-заводской промышленности Центрального района. Особенно Московско-Курская ветка перевозила основной поток антрацита для района Большой Москвы и фабричных городов Нечерноземья.

Что касается других видов грузов, он различался на дорогах. Большая доля в перевозке леса Владикавказской и Юго-Восточными железными дорогами объяснялась высокой его потребностью в том же Донбассе и недостатком его как строительного материала на Юге России. Основное место в перевозке грузов Владикавказской железной дорогой занимали продовольственные товары (картофель, сельдь, подсолнечное масло, овощи). По вывозу масла за границу дорога занимала первое место [2, с. 64]. На Юго-Восточных железных дорогах первое место в перевозке продовольствия, помимо зерна, занимали картофель и сахарная свекла. Что касается перевозок нефти, то Владикавказская и Московско-Курская, Нижегородская и Муромская железные дороги были основными её перевозчиками в стране. На Юго-Восточных железных дорогах она была невысока (здесь даже количество цистерн было в 10 раз ниже, чем на её «соседках»). Указанные выше дороги использовали последнюю как перевалочную [8, с. 8].

Перевозка пассажиров также занимала большое место в деятельности дорог. Наиболее крупный пассажиропоток был на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах. В 1909 году до-

рога перевезла 9 569 572 пассажира. Это объяснялось высокой степенью транзитности линий этой дороги. К этому времени уже сотни тысяч пассажиров путешествовали на дальние расстояния. Дорога обеспечивала также передвижение по беспересадочным маршрутам: Санкт-Петербург – Челябинск, Санкт-Петербург – Самара, Москва – Архангельск, Москва – Тифлис и др. [9] На Юго-Восточных железных дорогах большую роль играли перевозки местного значения, что соответствовало характеру жизненного уклада сельскохозяйственного района. В 1909 году она перевезла 5 892 418 пассажиров [10, с. 84]. Владикавказская железная дорога в этом вопросе отличалась высоким уровнем «сервиса» своих пассажирских перевозок (например, Вестник Владикавказской железной дороги отмечает, что «вагоны III класса здесь удобнее, чем I класса во Франции») [11]. На ней примерно равные доли составляли как местные перевозки, так и транзитные. В 1909 году она перевезла 8 763 476 чел. [10, с. 284]

Самый высокий чистый доход из трёх железных дорог был на Владикавказской. В 1906 году он составил 13 914 тыс. руб., в то время, как на Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах он составлял 12 772 тыс. руб., на Юго-Восточных железных дорогах – 10 873 тыс. руб. [12] В годы промышленного подъёма она оставалась наиболее доходной. В 1913 году её чистый доход составил 11% от основного капитала, Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог – 4,7%, Юго-Восточных железных дорог – 3,8% [2, с. 64, 242, 528]. Если проводить сравнительный анализ эксплуатационной деятельности трёх железных дорог в отношении перевозок грузов и пассажиров, то стоит сразу же заметить, что на их результаты влияли разнообразные факторы. Например, размер повёрстной выручки при перевозке грузов, в первую очередь, зависел от колебаний тарифов и изменения ассортиментного состава грузов [13, с. 108]. На доход от перевозки пассажиров влияла интенсивность переселенческих компаний, а для Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог важным фактором являлось увеличение пассажиропотока пригородного сообщения, что и снижало общий показатель [14, с. 24].

Итак, сравнивая работу дорог по перевозке грузов, можно прийти к выводу о том, что в период промышленного подъёма 1909 – 1913 гг. наиболее высокие темпы прироста объёма перевозок грузов были у Владикавказской железной дороги – в среднем около 9 тыс. пудо-вёрст. По сравнению с Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железными дорогами – 5,1 тыс. пудо-вёрст, а Юго-Восточными железными дорогами – 2,2 тыс. пудо-вёрст [15, с. 51]. Показатель Владикавказской железной дороги был самым высоким среди частных железных дорог, но самой высокой степенью пере-

возки грузов среди всех железных дорог России была у казённых Юго-Западных (26 тыс. пудо-вёрст) и Екатеринбургской (19 тыс. пудо-вёрст) железных дорог. Это объяснялось характером грузов. Для двух южно-российских казённых железных дорог основными видами грузов были уголь, железная руда и металлы. Для рассматриваемых нами дорог – сельскохозяйственные продукты и лишь частично уголь и нефть.

В отношении перевозок пассажиров заметна тенденция к наиболее успешным показателям у Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог – 237 193 пассажиро-верст в 1900 г. Но и у Владикавказской железной дороги показатель не намного меньше: 233 686 пассажиро-верст, у Юго-Восточных железных дорог он составлял 182 521 пассажиро-версту. В годы промышленного подъёма наибольший рост к 1912 г. был на Юго-Восточных железных дорогах (387 334), а на Москов-

ско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорогах он равнялся 428 738 пассажиро-верст, на Владикавказской железной дороге – 394 730 пассажиро-верст. Наконец, если взять абсолютный показатель среднего пробега 1 пассажира, то для Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог он составлял 121,977 версты, для Владикавказской железной дороги – 178, 85, а для Юго-Восточных железных дорог – 150,12 в 1906 году [12, с. 6].

Итак, к началу I мировой войны русские железные дороги добились несомненных успехов. В целом успешно реализовывалась модель организации и управления всем железнодорожным делом, в основе которой – логически единая для масштабов России железнодорожная сеть, хотя и состоящая в значительной мере из участков, находящихся в частном владении.

ЛИТЕРАТУРА

1. Брокгауз и Ефрон. Россия Энциклопедический словарь. СПб., 1898.
2. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. М., 1995.
3. Россия. 1913. Статистико-документальный справочник. СПб., 1995. С.112.
4. ГАРО. Ф.26. Оп.1. Д.162. Л.119.
5. ГАРО. Ф.26. Оп.6. Д.437. Л.18.
6. Москвич Г.Г. Владикавказская железная дорога. Краткий иллюстрированный практический путеводитель на 1915 год. Пг., 1915.
7. Лященко П.И. Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. СПб., 1912.
8. Отчёт по эксплуатации Юго-Восточных железных дорог за 1912 год. Данные работ подвижного состава. СПб., 1913.
9. ЦИАМ. Ф.414. Оп.5. Д.338. Л.1–136.
10. Обзор деятельности второго департамента Государственного Совета по рассмотрению дел о частных железных дорогах за время с 1906 – 1918 гг. СПб., 1914.
11. Вестник Владикавказской железной дороги. 1913. №16.
12. Таблицы результатов эксплуатации русских железных дорог за 1895 – 1907 гг. СПб., 1909.
13. Нагродский В.А. Хозяйственность в железнодорожном деле // Пути сообщения. 1910. №7.
14. Краткий очерк деятельности Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог в финансовом и эксплуатационном отношениях с 1908 по 1913 гг. М., 1914.
15. Ларионов А.М. К вопросу о сравнительной хозяйственности эксплуатации казенных и частных железных дорог // Известия Собрания Инженеров Путей Сообщения. 1913. №4.

© Недорубов Андрей Николаевич (batrakan@rambler.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»