

# ИСТОРИЯ ФИНАНСОВ И УЧЕТА

**Л. Е. Шепелёв**

д-р истор. наук, президент Санкт-Петербургского научного общества историков и архивистов

## ВЕДОМСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РОССИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА<sup>1</sup>

Проблема развития путей сообщения в России всегда была одной из главных, что обуславливалось как огромностью территории страны, так и сложными климатическими условиями. Для заведования путями сообщения в 1798 г. был образован Департамент водяных коммуникаций, а в 1800 г. учреждена Экспедиция устройства дорог в государстве. В 1802 г. в связи с образованием министерств управление «водяными коммуникациями» отошло к Министерству коммерции, возглавлявшемуся графом Н. П. Румянцевым, а сооружение и поддержание сухопутных путей сообщения («направление и содержание дорог») передавалось в ведение Министерства внутренних дел, под начало В. П. Кочубея.

Лишь в 1809 г. было принято решение о фактическом образовании самостоятельного ведомства путей сообщения. 18 апреля этого года состоялись два распоряжения Александра I. В рескрипте на имя Румянцева император писал: «Граф Николай Петрович. В продолжении управления вашего Департаментом водяных коммуникаций с удовольствием я видел многократные опыты отличной попечительности, с коею тшились вы преобороть все препятствия, часть сию облегающие. Личным вниманием вашим и трудами заменяем был, по возможности, недостаток в сведущих чиновниках и отдаленность Главного управления от средоточия важнейших ее движений.

Труды и упражнения ваши усугубились, когда доверенности моею и достоинствами вашими призваны вы были соединить с прежними должностями управление Министерством иностранных дел. Помышляемо было облегчить бремя, на вас лежащее; но предположение сие по разным причинам, не могло доселе совершиться.

Вы показали мне здесь новый опыт пожертвования сил ваших на пользу общую, продолжая управлять Департаментом водяных коммуникаций с свойственною вам ревностию.

Ныне, с назначением общего главного начальства для губернии Новгородской, Тверской и Ярославской, представился способ соединить с оным и начальство сего Департамента. Возложив звание сие на его императорское высочество принца Георгия Ольденбургского, я не мог в доверенности моей избрать вам достойнейшего преемника.

Но освобождая вас от сего управления, не могу освободить вас от того содействия, которое по любви вашей к отечественным пользам ни в каком положении не обременитесь вы оказывать, споспешествуя успешному движению сея части в настоящем управлении видами и советами вашими. От известных пра-

<sup>1</sup> Работа выполнена при финансовой поддержке РГНФ — проект № 04—01—00068а.

вил ваших я ожидаю сего и несомненно надеюсь, пребывая вам всегда доброжелательным» (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 25—27).

Немецкий герцог Г. Ольденбургский (1784—1812) оказался в России в связи с нашествием Наполеона. В 1808 г. он официально вступил в русскую службу, вскоре получил чин генерал-лейтенанта и был назначен эстляндским генерал-губернатором по гражданской части. В апреле следующего года он женится на сестре Александра I — великой княжне Екатерине Павловне.

Тогда же Ольденбургский получает новое высокое назначение. Сенату был дан именной указ, в котором говорилось: «По местному положению губерний Новгородской, Тверской и Ярославской, по взаимным отношениям их промышленности к устройству водяных путей, чрез пространство их к столице нашей пролегающих, и по необходимой связи губернского их начальства с водоходным, признали мы нужным постановить в оных генерал-губернатора.

Предмет учреждения сего есть: ввести в порядке общих сведений сих губерний более единства и удобства, споспешествовать взаимной их промышленности и особенно усилить способы и движение судоходства в одном из важнейших его средоточий связию управления его с главным начальством губернским.

Возлагая звание генерал-губернатора новгородского, тверского и ярославского и главное управление Департаментом водяных коммуникаций на его императорское высочество принца Георгия Ольденбургского, мы желаем отличным способностям его отверзть способы трудом и деятельностью доказать известную нам ревность и любовь его к новому Отечеству» (ПСЗ. Собр. 1, № 23592).

21 апреля 1809 г. граф Н. П. Румянцев представил герцогу Ольденбургскому членов Департамента водяных коммуникаций.

Центром генерал-губернаторства и местом нахождения Департамента назначалась Тверь.

При назначении в июле 1809 г. Ольденбургского главным директором водяных коммуникаций ему было поручено подготовить доклад о реорганизации Департамента с учетом опыта успешного руководства водяными путями сообщения графом Я. Е. Сиверсом в 1797 г. Рассмотрев этот доклад, Александр I подписал указ (точнее рескрипт) на имя принца, в котором говорилось, в частности: «Сообразив представленные мне вашим императорским высочеством о положении Департамента водяных коммуникаций сведения, усмотрел я в настоящем его образовании многие неудобства. Главнейшие из них состоят: 1) в слиянии разнородных частей и в неизбежном от того в них замешательстве; 2) в неопределительности обязанностей; 3) в недостатке ответственности; 4) в порядке отправления дел, который, отдаляя главное за течением их наблюдение, многосложностию обрядов купно производит в них медленность» (ПСЗ. Собр. 1, № 23745).

Ознакомившись с деятельностью ведомства, принц Ольденбургский пришел к убеждению, что при настоящей своей организации департамент не может выполнить возложенных на него обширных задач. Препятствия к этому он видел в «слиянии разнородных частей и неизбежное от того в них замешательство и неопределительность обязанностей» (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 27).

По предложению принца, Департамент упразднился, а вместо него учреждалась Экспедиция водяных коммуникаций (16 июня 1809 г.). 30 августа 1809 г. Экспедиции были подведомственны также «государственные дороги». Н. П. Румянцев же освобождался от управления Экспедицией об устройении дорог в государстве, которая объединялась с Экспедицией водяных коммуникаций. Ольденбургскому поручалось разработать проект объединенного учреждения. Им были отправлены циркулярные отношения ко всем начальникам губерний «о доставлении местных сведений о разных недостатках и неудобствах» в организации путей сообщения и «о всем том, что к исправлению их было нужно». Кроме того, принц «лично осмотрел главнейшие пункты» трех существовавших

тогда «водных систем» (Мариинской, Тихвинской и Березинской) (ПСЗ. Собр. 1, № 23816).

На основании всех собранных таким путем сведений был выработан проект нового учреждения, которое могло бы удовлетворять во всей полноте возрастающим потребностям водяных и сухопутных сообщений. Проект этот был представлен Александру I и 20 ноября 1809 г. утвержден.

Тогда же вместе с «Учреждением об управлении водяными и сухопутными сообщениями» был обнародован следующий манифест:

«С самого вступления нашего на престол всегдашнее попечение наше обращено было к тому, чтобы, усовершая и дополняя существующие для пользы общей учреждения, открыть подданным нашим все способы к собственному их благоденствию, к приумножению государственного богатства и к славе нашей империи.

Находя, что устройство многочисленных и удобных сообщений в государстве, толико обширном и обилующим столь различными произведениями, составляет одну из важнейших частей управления, и с течением времени опытом удостоверясь, что распространение земледелия и промышленности, возрастающее население столицы и движение внутренней и внешней торговли превосходят уже меру прежних путей сообщения, мы признали нужным доставить части сей все расширение, какое может быть ей свойственно по пространству империи, по обилию ее произведений и по соревнованию промышленности.

На сей конец предположив образовать сию часть управления в правильнейшем и обширнейшем виде, поручили мы главному ее директору, его императорскому высочеству принцу Георгию Голштейн-Ольденбургскому, составить особенное для сего учреждение, важности сего управления сходственное и благоразумным его усмотрениям сообразное.

Рассмотрев учреждение, вследствие сего от него нам представленное, мы с удовольствием видели, что точность и постепенность исполнения соединяется в нем с зрым уважением всех дел в Совете под непосредственным начальством главного директора.

В порядке предначертания и производства разных устройств, в верности отчетов, в точности управления, в деятельности надзора, полагаются надежным и достаточные правила.

Для образования способных исполнителей учреждается особенный институт, в коем юношеству, желающему посвятить себя сей важной части, открыты будут все источники наук, ей свойственных.

Для поощрения тех, кои пожелают предопределить себя в сей род службы, полагаются разные награды и поощрения.

На сих основаниях составленное учреждение признав управлению сей части и общей пользе совершенно сходственным и утвердив оное со всеми принадлежащими к нему положениями и штатами, предоставили мы главному Директору приводить оное постепенно в исполнение, быв удостоверены, что в отличной ревности его и любви к Отечеству употребит он все усилия к достижению степени совершенства, на коем часть сию видеть мы желаем» (ПСЗ. Собр. 1, № 23996).

Для лучшего управления внутренними и сухопутными сообщениями они разделялись на 10 округов.

Вместе с тем в 1809 г. учреждался Корпус инженеров путей сообщения, «коему [надлежало] быть на положении воинском». Корпус состоял из 5 генерал-инспекторов, 10 окружных начальников, 15 управляющих-директоров, 20 директоров — производителей работ, 30 инженеров 1-го класса, 45 — 20-го класса, 7 — 3-го класса. Генерал-инспекторы должны были быть в чине не ниже генерал-лейтенанта; окружные начальники — не ниже полковника; директора — производители работ — подполковника, инженеры 1-го класса — майора, 2-го — капитана и 3-го — поручика (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 31).

Для инженеров путей сообщения устанавливался мундир «военного покроя, темнозеленого сукна с черным бархатным воротником и красною выпушкой».

Специальной главой «Учреждения об управлении водяными и сухопутными сообщениями» регламентировались ранги воинских чинов ведомства.

Вот что читаем в любопытных воспоминаниях одного из первых воспитанников Института инженеров путей сообщения, впоследствии инженер-генерала барона А. И. Дельвига (1813—1887): «Учреждение инженеров путей сообщения, наподобие *ingénieurs des ponts et chaussées* во Франции, было давно задумано императором Александром I, чему служит доказательством то, что он, при свидании в Тильзите с императором Наполеоном I, просил его прислать в Россию четырех лучших инженеров, кончивших курс в политехнической школе мостов и дорог в Париже. Вследствие этой просьбы в 1809 г. присланы были Базен, Фабр, Потье и Дестрем, действительно лучшие из последневыпущенных этими школами учеников. Первые двое были приняты на службу младшими инженерами 1 класса, а последние младшими же инженерами 2-го класса.

Фабр, во время учреждения военных поселений, был прикомандирован к штабу этих поселений, остальные трое продолжали службу в корпусе инженеров путей сообщения. Из них Базен и Потье впоследствии были генерал-лейтенантами и директорами, один после другого, института инженеров путей сообщения, а Дестрем был инженер-генералом и директором департамента проектов и смет главного управления путей сообщения. Все трое были членами совета этого управления.

Полезьа, ими принесенная, не подлежит сомнению. Они оставили после себя разные ученые труды, особенно по чистой математике. Дестрем и в особенности Базен отличались замечательным красноречием.

Такой крайний недостаток в инженерах путей сообщения побудил правительство в одно время с образованием Главного управления путей сообщения учредить Институт инженеров путей сообщения, воспитанники которого, по окончании курса, должны были поступать на службу в Корпус инженеров путей сообщения.

В институте назначено было преимущественно преподавать высшие математические науки в таком объеме, как их не преподавали еще в России, и военные науки. Профессора были большею частью французы, а потому, за исключением Закона Божия и русской словесности, преподавание наук шло на французском языке. Заведение было открытое. Для него был куплен дом близ Обухова моста, с большим садом, нынешний дом министра. Часть этого дома была занята главным начальником института генерал-лейтенантом Бетанкуртом, происхождением испанца, из значительной аристократической фамилии, служившим прежде во Франции и впоследствии бывшим с 1818 по 1823 г. главным директором путей сообщения в России. Воспитанники были разделены на 4 класса, называвшиеся бригадами. Первые два носили обер-офицерские серебряные эполеты; воспитанники первого класса с одною шитою золотом звездочкою на поле эполет (подпоручики), а второго класса с чистым полем без звездочек (прапорщики), треугольные шляпы с черными султанами и ботфорты со шпорами. Воспитанники низших двух классов носили также офицерскую форму, но без эполет и не имели шпор на ботфортах.

Все поступающие на военную службу должны были начать ее с нижних чинов, юнкерами или кадетами в кадетских корпусах и при этом носить солдатскую форму; следовательно для инженеров путей сообщения было сделано исключение.

Желание учиться у лучших иностранных профессоров, на языке, с детства хорошо изученном в аристократических и других богатых русских семействах, а может быть частью и желание прямо надеть офицерский мундир, побудило многие из этих семейств отдать своих сыновей во вновь образованный институт. Назову двух братьев баронов, впоследствии графов Строгановых (Сергея

и Александра Григорьевичей), двух братьев баронов Мейендорф, Шабельского. Но все они, увидев, что в ведомстве путей сообщения нельзя сделать карьеры, вскоре перешли в другие ведомства.

В России всегда была отличима военная служба. После войны 1812—1815 гг. военные еще более возгордились, и потому первый порыв аристократических и богатых родителей к определению их сыновей в институт скоро остыл, тем не более, что в институт инженеров путей сообщения дозволялось поступать и сыновьям купцов первых двух гильдий.

В начале 20-х годов офицерская форма воспитанников института заменена кадетскою. Он преобразован в закрытое заведение, при чем переведен во вновь отстроенный дом на Обуховском проспекте, где помещается и теперь, а дом, в котором он помещался прежде, отдан весь под помещение главноуправляющего путями сообщения герцога Александра Вюртембергского» (Дельвиц, 1912, с. 56).

С начала 1824 г. вводилось новое положение об Институте. Число воспитанников устанавливалось в 160 казеннокоштных и 80 своекоштных (они платили по 1200 руб. в год). Окончившим курс учения полагался чин поручика. В случае перехода на гражданскую службу они получали «университетские права по чинопроизводству». В августе 1829 г. создается Штаб Корпуса путей сообщения. Еще с 1824 г. начал издаваться журнал (на русском и французском языках), который «заключал в себе все последние научные новости, касающиеся специальности ведомства».

В продолжение 1810, 1811 и отчасти 1812 гг. деятельность Управления главным образом сосредоточивалась на улучшении водяных сообщений. Основными в то время считались Мариинский водный путь и Вышневолоцкая система. Последняя рассматривалась «как важнейшая по числу судов, по привычке купечества и по количеству груза. Одним сим путем снабжалась столица». Водные пути были крайне несовершенны. Так, в 1810 г. между Рыбинском и Петербургом осталось зимовать более 4900 судов, в том числе близ Твери в Тверце — свыше 3000 судов (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 39).

Были приняты меры по улучшению судоходства по Ладожскому и Сясьскому каналам. Признавалось, однако, что «судоходство на наших водяных путях находилось в самом первобытном состоянии».

Начавшаяся Отечественная война вынудила прекратить крупные работы по водным путям.

Руководитель ведомства принц Ольденбургский был отозван в армию, а в декабре 1812 г. скончался от горячки. В официальной истории ведомства путей сообщения его деятельность оценивалась как «чрезвычайно плодотворная: приняв управление учреждением, «характер которого еще не успел определиться, он оставил после себя целое ведомство, строго организованное, имеющее определенные цели и задачи». Особенно существенное значение имела организация в составе ведомства военизированного Корпуса инженеров путей сообщения и Института, готовившего для него специалистов.

В декабре 1812 г. на место внезапно скончавшегося принца Г. П. Ольденбургского главноуправляющим путями сообщения был назначен Франц Павлович Деволлан (1752—1818). В отличие от своего титулованного предшественника, это был высокообразованный специалист в области фортификации, гидравлики, математики, владевший помимо русского и французского языков английским, голландским и латинским. Француз по происхождению он на русской службе оказался с 1787 г. в чине инженер-майора. Сначала числился по армии. В самом конце XVIII в. служил по водяным коммуникациям и был членом Экспедиции о построении дорог в государстве. Обследуя пути сообщения в России и участвуя в их сооружении, проехал почти 150 тысяч верст. С 1810 г. инженер-генерал (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 43).



В апреле 1819 г. на посту главоуправляющего путями сообщения Деволлана сменяет генерал-майор Августин Августинович Бетанкур (1753—1824). Это был нормандский дворянин, переселившийся в Испанию. Специализировался в механике и инженерном деле вообще. После 30 лет службы в Западной Европе в 1808 г. был принят на русскую службу. Некоторое время возглавлял Институт инженеров путей сообщения. Во главе путейского ведомства Бетанкур оставался только 3 года: в августе 1822 г. он заболел и вышел в отставку.

При Деволлане и Бетанкуре Управление водяных и сухопутных сообщений снова было переименовано в Департамент (в мае 1820 г.), а в 1822 г. получило статус Главного управления путей сообщения.

В сентябре 1822 г. Бетанкура на должности главного директора водяных и сухопутных сообщений сменяет еще один представитель немецких владетельных домов — «его королевское высочество герцог Александр Виртенбергский». До того в России он занимал должность белорусского военного губернатора. Теперь он получил звание главноуправляющего путями сообщения и оставался на этом посту более 10 лет. Не имея надлежащей технической подготовки, Виртембергский должен был всецело полагаться на личный состав Корпуса путей сообщения.

Еще в 1821 г. Бетанкур доложил императору о первых попытках ввести пароходы на Волге.

Все это время внутренние водные пути сообщения оставались главным средством массовых грузовых перевозок. Вверх по течению суда разных видов двигались конной тягой, а иногда и бурлаками. Для этого по берегам сохранялась свободная от строений и других препятствий дорожная полоса. По расчетам того времени на каждую тысячу пудов груза требовалось 3,5 бурлака. Паруса могли использоваться лишь на открытых водных просторах. Обычно путь от Москвы до Петербурга занимал 2—3 месяца. В большинстве случаев «суда» имели самую примитивную конструкцию и в конце пути разбирались на дрова. Для Петербурга это был едва ли не основной способ его снабжения дровами, в особенности на зимнее время (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 53—54).

В первой четверти XIX в. власти вели не всегда успешную борьбу с грабежами и разбоем на водных путях, в особенности на Волге, Суре и Оке. Судовые рабочие так были напуганы возможностью нападений, что даже не решались вступать в борьбу с разбойниками. В 1816 г. нижегородский губернатор доносил, что в случае нападения на суда «рабочие люди..., боясь какого-то старинного разбойничьего слова «сарань (сарынь) на кичку», ложатся все ниц лицом и находятся без движения». Ни страх суда, ни денежные награды, ничто не могло заставить рабочих преодолеть свой панический страх. «Сарынь на кичку!» — таков был в старину крик волжских разбойников при нападении на судно. Это означало приказ спустить парус (сарынь) на носовую перекладину (кичку) судна. При этом грозном оклике рабочие беспрекословно ложились ниц, предоставляя разбойникам полную свободу хозяйничать на судне. Судохозяев обязали содержать ночной и дневной вооруженный караул из 4–5 человек на носу и корме баржи. Было увеличено число небольших вооруженных судов для несения охранной службы. За захват каждой разбойничьей лодки назначалась крупная награда. Не оказавшие сопротивления на баржах предавались военному суду. В 1819 г., казалось, разбои прекратились, но уже в следующем году они проявились с большей силой. В виду этого, по сношению Управления путей сообщения с Министерством внутренних дел, были учреждены вдоль берегов военные посты из чинов земской полиции. Кроме того, по положению Комитета министров в 1823 г. велено было раздавать всем судохозяевам выписку из статей «Устава купеческого водоходства по рекам, водам и морям», изданного в 1781 г. «касательно обережения судов от насилия разбойников». Затем Комитетом министров в том же году было положено обязательное вооружение рабочих, регистрация лодок всех прибрежных жителей, причем каждая лодка

должна была иметь особый знак, присвоенный селению, жителю которого она принадлежала, и быть окрашена в цвет губернии: Нижегородской — красный, Казанской — желтый, Симбирской — зеленый, Саратовской — белый, Астраханской — голубой.

Эти меры возымели свое действие, и начиная с 1824 г. разбои на Волге прекратились, и дальнейшему судоходству была обеспечена безопасность (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 55—57).

В 1830-х гг. заметно активизируется строительство правительственных зданий в крупных городах страны, и прежде всего в Петербурге (зданий министерств, больниц, казарм и т. п.), которые должны были украсить столицу. В 1833 г. «вся строительная часть гражданского ведомства» (ранее подведомственная Министерству внутренних дел) была подчинена Главному управлению путей сообщения, которое получило новое название: Главное управление путей сообщения и публичных зданий. Руководство им в октябре 1833 г. поручалось генералу от инфантерии (с 1826 г.) гр. Карлу Федоровичу Толю (1777—1842). С работой путейского ведомства он не был знаком (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 66).

К. Ф. Толь имел голландские корни. В 1796 г. он окончил сухопутный кадетский корпус. Затем он участник многих сражений. Награжден орденами св. Владимира 1-ой степени, св. Георгия 2-ой степени, св. Александра Невского и алмазными знаками к нему.

В ноябре 1834 г. штат генералов и офицеров Корпуса инженеров путей сообщения был увеличен почти вдвое:

	Состояло	Прибавление	Итого
Генерал-лейтенантов	3	—	3
Генерал-майоров	1414	4	1818
Полковников	1515	8	2323
Подполковников	2121	1010	3131
Майоров	3232	1414	4646
Капитанов	4545	4040	8585

Число поручиков, подпоручиков и прапорщиков, зависевшее от числа учащихся и окончивших курс в Институте, не было определено (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 67—68).

В качестве местных органов в губерниях организовывались строительные комиссии, заведовавшие постройкой казенных и надзиравшие за частным строительством в городах.

Потребовалось увеличить штат архитекторов. Так как их не хватало, Главное управление финансировало обучение нескольких человек в Академии художеств.

Главными грузовыми путями сообщения при Толе оставались водные. Хотя появились первые пароходы, расширилось применение конной тяги, все же в основном движение судов осуществлялось «человеческой силой». Вот что отмечалось в официальной истории ведомства: «Положение бурлаков было чрезвычайно тяжелое. Изнурительный труд их весьма скудно вознаграждался, вследствие злоупотреблений судохозяев. В видах облегчения участи бурлаков главноуправляющий вошел в сношение с министром внутренних дел и начальниками губерний. Результатом этого был закон 31 декабря 1836 г. о бурлаках. Этим законом строго ограждались права рабочих и определялись их отношения к судохозяевам».

В связи с окончанием работ по постройке шоссе Москва — Петербург (680 верст) в марте 1833 г. «была определена, в общих чертах, сеть предполагаемых к постройке шоссейных дорог и высочайше утверждены основные правила об устройстве и содержании дорог в государстве. Согласно этому закону, все дороги империи разделялись на пять классов». К 1830 г. кроме московского шоссе

было устроено еще 780 верст. Местные дороги строились за счет как государственных, так и земских средств (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 71).

К 1832 г. относится начало обсуждения проблемы перспектив железнодорожного строительства в России. В апреле 1838 г. открылось «постоянное паровозное движение» по небольшой Царскосельской железной дороге.

Однако в широких масштабах железнодорожное строительство развернулось в России позже, когда Главное управление путей сообщения и публичных зданий возглавлялось (1842—1855) небезызвестным Петром Андреевичем Клейнмихелем (1793—1869). По отзывам современников, это был малообразованный и грубый генерал от инфантерии, обладавший, однако, организаторскими способностями и настойчивостью в достижении цели. С 1839 г. — граф. Кавалер множества орденов. Был уволен от должности по прошению с получением благодарственного рескрипта.

Начало железнодорожного строительства в стране связано с приездом в Россию по приглашению главы горного ведомства генерала К. В. Чевкина австрийского инженера Ф. фон Герстнера. В результате своих деловых поездок по стране он «пришел к убеждению, что Россия, богатая естественными силами и столь обширная по своей территории, более всякого другого государства нуждается в железных дорогах». В Англии еще в 1829 г. была построена и открыта для пассажирского движения железная дорога от Ливерпуля до Манчестера. Во Франции отношение к железным дорогам было скептическим. В России преобладало мнение, что ее климатические условия слишком неблагоприятны для них и что стоимость их сооружения значительно превысит ожидаемую пользу, в частности и от недостатка грузов. Этому мнению придерживался и К. Ф. Толь (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 77). Для изучения опыта железнодорожного строительства в 1830 г. в Соединенных Штатах Америки туда были командированы инженеры путей сообщения Н. О. Крафт и П. П. Мельников.

Позднее Николай I говорил Мельникову: «Мы терпим от избытка расстояний. Я смотрю на сближение Петербурга с Москвой как на дело великой государственной важности. Какие бы ни были намерения великого Петра при основании Петербурга, но время и обстоятельства сделали из Петербурга резиденцию русских государей, главный правительственный центр и один из самых больших портов Европы. С другой стороны, Москва по положению своему есть естественный центр государства, средоточие его внутреннего движения, можно сказать, всей внутренней жизни России, и поэтому всякое сближение этих двух столиц должно быть достигнуто для пользы отечества, с какими бы то ни было денежными пожертвованиями. Железная дорога разрешает этот вопрос сближения, сокращая почти втрое против обыкновенных путей время и стоимость переезда и перевозки, и потому железная дорога между этих пунктов должна существовать. Я решил ей быть против мнения большинства призванных мною на совет и надеюсь, что потомство оправдает мое решение» (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 96).

Упомянувшийся уже крупный чиновник ведомства путей сообщения А. И. Дельвиг вспоминал, что Николай I «не любил ведомства путей сообщения, полагая, впрочем, очень несправедливо, что в нем распространены либеральные идеи, и с большей справедливостью, что в нем распространено казнокрадство». Последнее было связано с необходимостью для ведомства огромных закупок разного рода материалов. Что касается обвинения чиновников путейского ведомства в вольнодумстве, то для этого все же были некоторые основания ввиду очевидной независимости технических познаний от идеологических установок властей (Дельвиг, 1912, с. 58).

Главная железная дорога России от Москвы до Петербурга строилась сразу в две колеи. 1 ноября 1851 г. она была открыта для общего использования.

Тогда как в то время водные грузовые перевозки от Твери до Петербурга по Вышневолоцкой системе длились около двух месяцев и осуществлялись глав-



ным образом бурлаками, по железной дороге на это требовалось двое суток и обходилось в 6—8 раз дешевле (12 коп. с пуда). Теперь большое значение приобретало сооружение «подвозных» (как тогда говорили) путей — дорог для доставки груза к промежуточным станциям железной дороги. Пассажирский переезд из Петербурга в Москву, ранее занимавший около недели, теперь требовал суток и был более комфортен (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 100).

По мнению авторитетных экономистов, огромные затраты на сооружение железных дорог вполне оправдывались. Вот что в середине XIX в. писал по этому поводу в одном из журналов видный чиновник Министерства финансов Ю. А. Гагемейстер: «Постройку правильной сети железных дорог мы считаем наивыгоднейшей финансовой операцией, потому что она наверное даст правительству возможность сократить военный бюджет, хотя одною третью, как вследствие уменьшения армии, так и удешевления продовольствия и сбережения в военных сооружениях. Третья же часть суммы, отпущавшейся в 1852 г. на расходы Военного министерства, равняется 25 млн руб., представляющим капитал в 500 млн руб., на который можно построить 12 тыс. верст железных дорог, что совершенно достаточно для обеспечения сообщения в Европейской России по всем главным направлениям. Следовательно, если бы железные дороги не представляли никаких других выгод, кроме возможности сократить военные расходы, то они и в таком случае совершенно бы окупались. Но от устройства их сократится расход на устройство другого рода путей. В ведомство же путей сообщения отпускается из одного Государственного казначейства до 6 млн руб. в год. От устройства железных дорог облегчится также земство в содержании почтовых лошадей, на что расходуется ныне до 7 млн руб. в год. От поселения будут требовать менее подвод, которых в 1852 г. было выставлено одними государственными крестьянами 2 754 288 на сумму 1 282 532 руб. Менее нужно будет рабочих для починки дорог, что обошлось одним государственным крестьянам в 1852 г. в 658 535 руб. Квартирная повинность облегчится тем, что при передвижениях войск они не будут останавливаться по дороге.

Наконец, и самые железные дороги доставят, даже вначале, чистый доход, который, вероятно, со временем совершенно покроет проценты употребленного на сооружение их капитала.

Всех этих выгод вполне достаточно не только для вознаграждения казны за все ее расходы по устройству железных дорог, но и для доставления ей значительной прибыли, не говоря о том: 1) что от сокращения армии и уменьшения, вследствие того, рекрутских наборов сохранится для земледелия и промыслов часть самого лучшего народонаселения; 2) что войско не будет изнуряться частыми, как ныне, переходами; 3) что народ обогатится от легкости сбыта своих произведений и без труда станет уплачивать хотя бы и высшие против настоящих подати.

Дороги могут строиться иждивением правительства или частными людьми, или, наконец, совокупными силами тех и других. Первого в России желать не должно, потому что работы, производимые казной, обходятся дороже частных. Второе несбыточно потому, что найдется у нас весьма мало линий железных дорог, которые бы обещали строителям достаточную прибыль, и линии эти, во всяком случае, могут быть только весьма короткие; разбивать же собственность линий между различными компаниями невыгодно, поэтому без участия правительства будут строиться только дороги, выходящие из столиц к какому-либо ближайшему месту. Следовательно, большая часть дорог в России должна строиться частными компаниями с пособием правительства и пособие это должно преимущественно заключаться в обеспечении им известного процента, ныне едва ли менее 4 1/2 % на употребленный капитал.

Может быть, было бы полезно отдавать строителям для работы солдат по вольным ценам, чтоб при повсеместной и одновременной постройке в империи

дорог не отвлекать слишком большое число людей от полевых работ и облегчить казну в содержании войска.

Образование некоторого числа больших компаний железных дорог привлечет в Россию из-за границы значительные суммы, множество людей, предприимчивых и умных, и создаст у нас новый круг деятельности вне государственной службы, которая поныне поглощает всю деятельность народа. Постройка железных дорог есть поэтому средство живительное, противодействующее нынешней централизации всех сил народа в одной правительственной точке. Оттого время ей пришло и исполнение не встретит никаких затруднений» (Гагемейстер, 1999, с. 34—35).

Упомянутый нами Ю. А. Гагемейстер справедливо обращает внимание на то, что железные дороги не только ускоряют и облегчают перевозку грузов, но и сокращают расстояния — делают возможным ускорение обмена информацией, что в огромной России было особенно важно.

Естественно, что удачное начало железнодорожного строительства в стране повысило авторитет ведомства путей сообщения и повело к его расширению и реорганизации. В 1864 г. заведование строительством и телеграфное дело были переданы в другие ведомства, а в следующем году Главное управление реорганизуется в Министерство путей сообщения, главой которого был назначен один из строителей Петербургско-Московской железной дороги П. П. Мельников (1804—1880). В 1867 г. военизированный Корпус инженеров путей сообщения и его штаб были упразднены (Краткий исторический очерк ..., 1898, с. 117, 128).

### Источники

*Гагемейстер Ю. А.* Взгляд на промышленность и торговлю России // Судьбы России. Доклады и записки государственных деятелей императорам о проблемах экономического развития страны (вторая половина XIX в.). СПб., 1999.

*Дельвиц А. И.* Полвека русской жизни. Воспоминания. В 4-х т. М., 1912. Т. 4. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования. 1798—1898. СПб., 1898.

ПСЗ — Полное собрание законов Российской империи. Собр. 1.