



**ТОРОХОВА**  
**Марія Вікторівна,**  
аспірант кафедри екології  
та безпеки життєдіяльності  
Державного економіко-  
технологічного  
університету транспорту МОН,  
молоді та спорту України  
(м. Київ)

**СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО БУДІВНИЦТВА  
В РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ  
(ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ СТ.)**

*У статті досліджується процес становлення та розвитку залізниць Російської імперії у другій половині ХІХ ст. Дається оцінка соціальних, суспільно-політичних та економічних умов цього розвитку.*

*В статье исследуется процесс становления и развития железных дорог Российской империи во второй половине ХІХ ст. Дается оценка социальных, общественно-политических и экономических условий этого развития.*

*In the article, formation and development of railways of the Russian empire in the second half of ХІХ century is investigated. Are evaluated social, social-and-political, and economic conditions of this development.*

До середини ХІХ ст. в Росії гостро відчувалося бездоріжжя. З ростом товарного обігу збільшувалася потреба в обміні між містом і селом, між окремими районами країни. Розросталася також торгівля Росії із зарубіжними державами, що пред'являли все більший попит на російський хліб, льон, вовну. Жителі сіл і міст все частіше покидали насиджені місця у пошуках заробітку, для здобуття освіти, у всіляких службових і особистих справах.

Нечисленні шосейні дороги і канали, що сполучали верхів'я річок, у тому числі Маріїнська і Тихвінська водні системи, що зв'язали Волгу з Балтійським морем, лише в незначній мірі полегшували пересування вантажів. Перевезення товарів відбувалося дуже повільно і коштувало дорого. У глибинних районах Росії зерно частенько гнило, оскільки із-за великих транспортних витрат його не вигідно було перевозити, а в той же час в інших губерніях населення

голодувало. На провезення заліза з Уралу до Москви водою йшло зазвичай два роки. Ось чому, коли в 1825 р. в Англії була введена в експлуатацію перша залізниця, в Росії відразу ж зацікавилися новим видом транспорту. Необхідність спорудження залізниць відстоювали багато прогресивних людей. Звичайно, це було далеко не просте питання. Звідки було взяти в Росії потрібні для залізничного будівництва величезні кошти і досвідчених інженерів? Було невідомо, чи витримають залізниці суворий російський клімат: морози, снігові замети, весняне бездоріжжя ?

Були у залізниць і «принципові» супротивники. Вони інстинктивно відчували, що залізниці прискорять процес руйнування самих основ кріпацтва, і висловлювали безглузді припущення, що в Росії не буде досить вантажів і пасажирів. Недаремно видатний державний діяч миколаївської епохи міністр фінансів Е. Ф. Канкрін писав, що залізниці «підбурюють до частих подорожей без всякої потреби і таким чином збільшують непостійність духу нашого часу» [1, с. 28]. Проте відмовитися від будівництва рейкових колій – означало поставити під загрозу безпеку держави, посилити відставання Росії від інших країн. І царський уряд був змушений почати спорудження залізниць.

У 1837 р. була відкрита перша залізнична лінія, що з'єднала Петербург із замиською резиденцією двору — Царським Селом (нині м. Пушкін). У 1842 р. приступили до будівництва залізниці Петербург — Москва, завдовжки 600 км Її будували дев'ять років. Працювали в основному кріпосні селяни, яких підрядники «орендували» за контрактами у поміщиків. У 1852 р. було почато спорудження залізничної магістралі Петербург — Варшава, що розтягнулося на 10 років. Дорогу будували в основному іноземні капіталісти, що отримували великі субсидії від царської казни [2].

Проте цього було мало. Кримська війна 1854–1856 рр., яка показала гнилість і безсилля кріпосної Росії, з новою гостротою поставила питання про залізниці. Через відсутність залізничного транспорту царський уряд не міг своєчасно перекидати війська до театру воєнних дій, і солдати здійснювали виснажливі переходи в пішому ладі [3]. Спорядження і продовольство

доставляли в Крим на волах, і армія відчувала в усьому величезну нестачу. Поразка під час Кримської війни, писав Ф. Енгельс, показало необхідність для Росії швидкого промислового розвитку. І перш за все будівництва залізниць.

Після реформи 1861 р., яка відкрила в історії Росії епоху капіталізму, питання про залізничне будівництво набуло ще більшої гостроти. Без розгалуженої мережі залізниць неможливий був розвиток усього народного господарства. Проте фінанси Росії були підірвані війною, і уряд виявився не в змозі виділити значні державні кошти, необхідні для залізничного будівництва. Вихід спробували знайти в залученні приватного капіталу – вітчизняного та іноземного. Щоб зацікавити капіталістів, уряд надавав їм концесії (від латинського «концесіо» — дозвіл, поступка), тобто право на залізничне будівництво на надзвичайно пільгових умовах. Концесіонерів був гарантований певний дохід на вкладений капітал. Навіть якщо залізниця виявлялася збитковою або давала лише невеликий прибуток, власники акцій все одно отримували твердий дохід за рахунок казни. Іноді уряд гарантував отримання певного доходу з кожної версти дороги. Крім того, він надавав концесіонерам пільгові позики, покривав частину непроданих акцій і т. д.

Шестидесяті – сімдесяті роки XIX ст. увійшли до історії Росії як часу «залізничної лихоманки» [4]. Тоді не було принагіднішої можливості збагачення, ніж участь в залізничних справах! Тут працювали і колишні відкупники, що нажилися на продажу народу горілки, і банківські ділки, і представники вищих шарів дворянства. Так, С. Поляков, власник невеликої поштової станції, зайнявшись залізничними концесіями, нажив величезний капітал і потім став на чолі ряду банків і промислових підприємств Росії.

«Залізничники», тобто ділки в галузі залізничного будівництва, утворили в ту пору найбільш представницьку групу російської буржуазії.

Навколо залізничних справ розігрувалися безприкладні спекуляції. Найбільш вигідні концесії, особливі пільги і щедрі казенні посібники отримували не ті, хто пропонував найвигідніші для держави умови, а ті, хто зумів «зацікавити», а то і просто підкупити можновладців. Відомо було, що в

залізничних спекуляціях були замішані впливові чиновники і представники вищої знаті, члени царської сім'ї. Міністр шляхів сполучення А.І. Дельвіг писав у своїх мемуарах, що за кожну версту залізниць концесіонери платили по 4 тис. рублів хабарів «титолованим заступникам» [5]. Так, наприклад, у 1868 р. барон фон Дервіз отримав концесію на спорудження залізниці Рязань–Козлов завдовжки 197 верст. Вартість будівництва була встановлена в 91 тис. рублів за версту, тоді як верста Курської залізниці, прокладеної тоді ж в схожих геологічних умовах, обійшлася казні в 60 тис. рублів. Завищення вартості було вигідне концесіонеріві, оскільки уряд гарантував залізничній компанії дохід в 5% річних на вкладений капітал. В результаті концесіонери отримали 7- 8 млн. рублів чистого доходу. Концесіонери нерідко закупували устаткування для залізниць за свідомо завищеними цінами, ділячись баришами з власниками заводів. В результаті усіх зловживань кожна верста залізниць, побудованих в ці роки в Росії, обходилася у два рази дорожче за її нормальну вартість.

Які ж були загальні результати залізничного будівництва в роки «залізничної лихоманки»? Не виправдалися розрахунки на те, що російська залізнична мережа буде в основному побудована на приватні капітали. Більше половини засобів, вкладених в ті роки в залізничне будівництво, поступала з державного бюджету, тобто кінець кінцем за рахунок податків з трудового народу. Величезне збільшення податкового тягара в ту пору пояснювалося необхідністю покрити дефіцит, що утворився в першу чергу із-за витрат на залізничне будівництво. Побудована в ці десятиліття залізнична мережа була украй недостатньою. Величезні простори, особливо на півночі і сході, були ще відрізані тисячами кілометрів бездоріжжя від найближчої залізничної станції. Та все ж прогрес був в наявності. Залізниці зіграли виключно велику роль в економічному, громадському і культурному розвитку Російської імперії.

Москва була сполучена з Нижнім Новгородом. Таким чином, басейн Волги зв'язувався з Центром Росії. Від Царицина (нині Волгоград) був прокладений шлях до Балтійського моря, від Одеси відкривався шлях на Київ, пов'язаний через Вороніж та Курськ з Москвою і Харковом. Від Харкова йшла залізниця на

Ростов-на-Дону, Владикавказ і Баку. У 80-і роки XIX ст. була побудована залізниця, що зв'язала Донецький вугільний басейн з Криворіжжям, багатим рудою. З'явилися перші залізничні колії на Уралі. У 1880–1888 рр. солдати будівельних батальйонів побудували залізницю від Красноводська до Самарканда. Нарешті, в 1891–1904 рр. була побудована Велика Сибірська магістраль від Челябінська до Владивостока. Якщо залізничних колій в 1880 р. було 22,6 тис. км, то в 1890 р. – близько 30 тис. км. Особливо швидко росла залізнична мережа в 90-і роки XIX ст. До 1899 р. вона склала близько 50 тис. км. В цей час залізниці будувала вже майже винятково держава, яка одночасно викупила на дуже вигідних для капіталістів умовах і велику частину приватних залізниць.

Гудки паровозів руйнували господарську і культурну замкнутість, будили Росію до нового життя. Розширювався внутрішній і зовнішній товарообіг. До портів Балтійського і Чорного морів йшли все зростаючі потоки зерна з «глибинних» районів, куди, у свою чергу, набагато швидше поступали тепер промислові товари. Будівництво і експлуатація залізниць перетворилися на найважливіший стимул розвитку таких галузей важкої індустрії, як металургія, машинобудування, вугільна промисловість, які поставляли рейки, вагони, паровози, паливо [6].

Залізниці сприяли заселенню околичних районів країни. Вони зіграли вирішальну роль в розвитку капіталізму углиб і особливо вшир, тобто у поширенні сфери панування капіталістичних стосунків на такі райони, як Сибір, Північний Кавказ, Туркестан. Так, наприклад, напівпустинні до того чорноземні степи Передкавказзя з розширенням залізничної мережі стали швидко заселятися селянами з малоземельних районів і перетворилися на район товарного землеробства, де широко застосовувалася наймана праця і сільськогосподарські машини.

У Росії тих років висунулися талановиті вчені та інженери, чудові мостобудівники і творці оригінальних конструкцій вітчизняних паровозів. Показали свою кмітливість на залізничному будівництві і робітники. Але

будувалися залізниці майже без застосування механізації. Убоге село забезпечувало будівництво дешевою робочою силою. Основні земляні роботи виконували грабарі – робітники з власною підводою і конем. Робітники піддавалися нестримній експлуатації, масами гинули через відсутність житла, від холоду, голоду. М.О. Добролюбов написав у 1862 р. статтю про становище робітників на будівництві Волзько-Донської залізниці. Ця стаття називалася «Опыт отучения людей от еды». У відомому вірші М.О Некрасова «Залізниця» (1862) з надзвичайною силою висловлене почуття болю за тих, хто будував залізницю, почуття, яке поділяли тоді усі передові люди Росії.

Становлення залізничної мережі країни відбувалося в другій половині ХІХ - початку ХХ вв. Реформи 1860-х рр. сприяли важливим змінам в економіці і соціальних стосунках в Росії. Розвиток капіталізму супроводжувався зростанням промисловості і сільського господарства, затвердженням ринкових стосунків, розвитком внутрішньої і зовнішньої торгівлі. Модернізаційні процеси привели до зміцнення зв'язків між регіонами імперії, розвитку промислових районів.

Однією з характерних ознак модернізації економіки Росії другої половини ХІХ – поч. ХХ століть. був динамічний розвиток шляхів сполучення, в першу чергу залізниць. За короткий проміжок часу вони міцно увійшли до життя Російської імперії, сприяючи зростанню її економіки, ставши одним з чинників модернізації промисловості. Розвиток транспортної мережі, головним чином залізничної, можна розглядати і як ознаку успішності промислового перевороту, що вступив до кінця ХІХ ст. в завершальну стадію.

Створення широкомасштабної залізничної мережі вплинуло на усі галузі промисловості Росії. Потужний стимул до розвитку отримала важка промисловість, якісні зміни сталися в банківській справі і акціонуванні капіталу.

Будівництво залізничної мережі сприяло появі нових індустріальних районів і посиленню промислового потенціалу старих, серед яких важливе місце займають промислово розвинені губернії Верхньої Волги

(Володимирська, Костромська і Ярославська). Крім того, розвиток транспортної мережі багато в чому визначав спеціалізацію регіонів, посилював міжрегіональні зв'язки, що спрощувало доставку сировини, а також збут готової продукції. У зв'язку з тим, що в економіці Росії переважала легка промисловість, а провідною галуззю на початок ХХ ст. залишалася текстильна, роль залізниці в даному регіоні значно зростала.

Поява залізниці в тому або іншому регіоні робила вплив на соціальну ситуацію, особливо це було відчутно в провінції. Досить численні робітники і службовці залізниць ставали окремою соціальною групою, що відрізнялася від основного соціуму через свою корпоративну відособленість. Традиційно високий рівень освіти залізничників дозволяє говорити про новий вид транспорту як носія просвітницької функції. Крім того, залізниці змінили інформаційний простір Росії, значно прискоривши передачу інформації.

Нині залізничний транспорт як і раніше відіграє важливу роль в економіці Росії та України, будучи основою її транспортної інфраструктури. Сучасні економічні процеси, пов'язані з глобалізацією і розвитком ринку, викликали підвищений попит на послуги транспорту у зв'язку із зростаючими об'ємами перевезень. Тому актуальним є звернення до історичного досвіду функціонування залізниць в другій половині ХІХ - початку ХХ вв., коли відбувалися багато в чому аналогічні процеси у зв'язку з модернізацією тодішньої російської економіки.

#### ***Список використаної літератури***

1. *Баландин А. И.* Настоящее положение и последовательное развитие сети русских железных дорог с 1838 по 1869 год включительно / А. И. Баландин // Журн. М-ва путей сообщения. – 1870. – Кн. 1. – С. 1–14.
2. *Верховский В. М.* Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 год / В. М. Верховский. – СПб., 1899. – 591 с.
3. *Мельников П. П.* О железных дорогах / П. П. Мельников. – СПб., 1835. – 98 с.
4. *Оппенгейм К. А.* Общие сведения о железных дорогах / К. А. Оппенгейм. – М. : Гостехизд-во, 1922. – 252 с.
5. *Дельви́г А. И.* Мои воспоминания / А. И. Дельви́г. – М., 1912. – Т. 1–3.
6. *Житков С. М.* Пути сообщения и финансы в истекшем столетии : 1798–1898 / С. М. Житков. – СПб., 1899. – 41 с.