(cc) BY

Хазимуллин Артём Дамирович
студент
Тукова Екатерина Александровна
ассистент кафедры
ФГБОУ ВО «Уральский государственный
университет путей сообщения»
г. Екатеринбург, Свердловская область

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В РОССИИ: СТОРОННИКИ И ПРОТИВНИКИ

Аннотация*: в данной статье рассматривается история развития железных дорого в России.*

Ключевые слова*: железные дороги, капитал, дороги, расходы, государство, железнодорожное строительство.*

Все, кто немного знаком с историей Российской империи помнят, что строительство железных дорог началось в период правления Николая I. Тогда подданные Российской империи могли испытывать законное чувство гордости, потому что наша страна, часто отстававшая от Европы в применении технических новшеств, не только шла в ногу с прогрессом, но и опережала многие другие страны. Железная дорога, соединившая Санкт-Петербург с Царским Селом и Павловском, была шестой в мире.

Однако мало кто знает, что у данного проекта, если говорить современным языком, оказалось не мало противников. И данная дорога могла остаться единственной в России.

Сам Николай I, которого в истории принято считать реакционером и ретроградом, превратился в настоящего фаната железнодорожного строительства, а вот его ближайшее окружение думало по-другому.

Особенно возражал против железнодорожного строительства министр финансов граф Е.Ф. Канкрин. Его непреклонность объяснялась предельно просто: в казне не было средств на подобные суперпроекты. Дороги, которые сегодня

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

воспринимаются как нормальное явление, в первой половине XIX века, казались грандиозными проектами. Интересен тот факт, что министр финансов, все аргументы против железных дорог заносил в свой дневник. Вот, что он писал: «Я слышал много жалоб на то, что постройка железных дорог отвлекает капиталы от земледелия, на это особенно жалуются в Бельгии. При постоянно возрастающем народонаселении в Европе надлежало бы предварительно озаботиться о том, чтобы доставить народным массам дешевый хлеб и обращать более внимания на земледелие, чем на постройку железных дорог, которые не соответствуют производительной силе государств».

Ещё одним противником железнодорожного строительства был главноуправляющий путями сообщения граф К.Ф. Толь, который утверждал, что естественные водные пути, реки, гораздо удобней и требуют меньше затрат, чем железные дороги.

Интересным является факт, что полицию, например, беспокоило, что с появлением железных дорог по империи начнут спокойно перемещаться большие массы людей – тогда отслеживать и ловить преступников будет труднее. Великий князь Михаил Павлович, брат царя, видел в железных дорогах «зарождение новой революционной ячейки, которая могла привести к нивелировке классов и другим, ещё более страшным вещам».

Необходимо отдать должное Николаю I, который проявил дальновидность и понимание того, что Россия с её территориями нуждается в железных дорогах. Но, изучив доклады побывавших в Соединенных Штатах инженеров, царь пришел к выводу о необходимости строить железную дорогу из Петербурга в Москву, Канкрин постоянно требовал сокращения расходов и настаивал на том, что дорога должна быть более прямой.

В то же время министр государственных имуществ граф П. Д. Киселев, известный своими реформами государственной деревни, настаивал на том, что строительство дороги должно пройти через Новгород. Он писал: «железные дороги устраиваются для пользы и употребления не только двух каких-либо пунктов, но и целой страны, благосостояние которой – умножение народонаселения

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

и промышленности – составляет не последнюю цель устроения дороги; но цель сия достигается гораздо вернее и значительнее там, где уже есть и некоторое население, и некоторая промышленность». Граф Киселев предсказывал, что оставшийся в стороне от магистрали Новгород быстро утратит свое прежнее значение.

Таким образом, мы наблюдаем многочисленные споры по данному вопросу, которые замедляли процесс строительства дороги. Кроме того, российские заводчики, оказались не в состоянии обеспечить стройку необходимым количеством рельсов и царскому правительству пришлось обращаться за помощью к Англии. А еще были необходимы шпалы, костыли для крепления рельсов и подушек, гвозди, не говоря уже о подвижном составе, который делать в стране не умели.

Поэтому затраты на строительство составили огромную для того времени сумму. Известный знаток русской статистики А.А. Радциг писал: «до 1857 г. для Николаевской железной дороги было сделано займов, как внешних, так и внутренних, всего на 99 963 400 руб.».

Железнодорожное строительство и в дальнейшем будет вызывать споры и разногласия, так как будет требовать огромного напряжения государственных финансов и человеческих ресурсов. Так Транссибирскую магистраль, строительство которой велось одновременно из Челябинска и Владивостока, строили тысячи рабочих Европейской России и Сибири, каторжные, ссыльные, иностранные рабочие, в основном китайцы, корейцы. После поражения в русско-японской войне встал вопрос о прокладке линии по русской территории. Даже С.Ю. Витте, приверженец строительства железных дорог, выступал против. На строительстве Амурской дороги настоял П.А. Столыпин. Её строительство завершилось в 1916 году, накануне революции. Кто знает без этой дороги удалось бы нам удержать Дальний Восток в годы гражданской войны?

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

Список литературы

1. История железнодорожного транспорта в России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://histrf.ru/lenta-vremeni/event/view/otkrytiie-zhielieznoi-doroghi-miezhdu-pietierburghom-i-tsarskim-sielom

2. Экштут С. Страсти по «чугунке». – 2016.

3. Из истории железнодорожного строительства при Николае I [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://kazagrandy.livejournal.com/3119419.html

4. Железнодорожное строительство при Николае I [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://nicholas-i.livejournal.com/370592.html (дата обращения: 11.07.2018).

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)