УДК 656.2

© Петров Ю. И.
— кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры «Таможенное право
и организация таможенного дела»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)
petrov52@ro.ru

Зарождение железнодорожного дела в России в правление Николая I

Аннотация. В статье рассматриваются первые шаги в железнодорожном деле в России. Приведены положения из записки австрийского дворянина Франца Антона фон Герстнера, пробудившей интерес к железным дорогам в обществе и правительственных кругах России. Показаны этапы рассмотрения записки в правительственных кругах и принятие решения в пользу железнодорожного строительства.

Ключевые слова: история; железная дорога; концессия; транспорт; строительство железных дорог; записка Герстнера; Николай I.

© Petrov Yu.
— candidate of historical sciences,
associate professor, professor of «Customs law
and customs affairs» of the Law Institute
of Russian University of transport

The emergence of the railways in Russia in the reign of Nicholas I

Abstract. The article discusses the first steps in the railway business in Russia. Provisions from the note of the Austrian nobleman Franz Anton von Gerstner which has awakened interest to Railways in society and government circles of Russia are resulted. The stages of consideration of the note in government circles and decision-making in favor of railway construction are shown.

Keywords: history; railways; concessions; transportation; construction of

railways; note Gerstner; Nicholas I.

15 апреля 1836 г. было объявлено Положение об учреждении общества акционеров для сооружения железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского Села с ответвлением до Павловска. Этот акт положил начало железнодорожного дела в России. Он стал важным шагом в железнодорожной политике российского правительства. Однако вопрос о степени пригодности железных дорог для России оставался открытым до тех пор, пока 1 февраля 1842 г. Николай I не объявил о признании общегосударственного значения рельсовых сообщений и о начале строительства на средства казны Санкт-Петербурго-Московской железной дороги [1; с. 2].

А все началось с того, что в начале 1835 г. австрийский дворянин Франц Антон фон Герстнер, профессор Венского политехнического института, находясь в России, подал Николаю I записку о пользе и возможности построения железных дорог в России. Герстнер был известен за границей не только как профессор математических наук, но и как концессионер первой железной дороги на европейском материке между Матгаузеном и Будвейсом в Австрии. Однако в Россию он был приглашен К. В. Чевкиным [Чевкин Константин Владимирович, генерал от инфантерии и генерал-адъютант русской императорской армии. На гражданской службе — сенатор, главноуправляющий путями сообщения и публичными зданиями (1855—1862), председатель комитета по делам Царства Польского (1872—1874)], в то время начальником штаба корпуса горных инженеров, для ознакомления с деятельностью металлургических заводов на Урале. Пораженный естественными богатствами края, Герстнер совершил затем большое путешествие по России, результатом которого и стала записка, направленная императору Николаю I [1; с. 1—2].

В записке Герстнер выражал убеждение, что Россия, так обильно богатая природными ресурсами, может использовать свои производительные силы не иначе как при помощи обширной сети рельсовых путей. Он предлагал вначале построить две железные дороги недалеко от Петербурга. Одну дорогу провести в Царское Село, а другую — в Петергоф. На этих двух небольших по протяженности линиях Герстнер хотел познакомить русское общество с невиданной до этого новинкой. Но главная цель, которую поставил перед собой Герстнер, заключалась в том, чтобы в дальнейшем приобрести права на постройку длинного рельсового пути от Петербурга до Нижнего Новгорода, за которым должно было последовать строительство и других железнодорожных линий [2; с. 287].

К проекту Герстнера правительство отнеслось настороженно [3; с. 102—118]. Для России в это время была еще большой новостью даже коножелезная дорога. Лишь на Урале в Колыванском округе был один

рельсовый подъездной путь с конной тягой протяженностью в 1 версту [верста — русская единица измерения расстояния, соответствующая 1066,8 м] 336 сажень [сажень — старорусская единица измерения расстояния, соответствующая 2,16 м].

В январе 1835 г. по указанию императора проект был рассмотрен комиссией, образованной при Главном управлении путями сообщения под председательством директора института инженеров путей сообщения генерал-лейтенантом Потье. Комиссия признала нецелесообразным представить Герстнеру «20-летней привилегии на устройство железных дорог в России», но сочла «что климатические условия России едва ли могут служить препятствием к устройству у нас рельсовых путей, ровная же большею частью поверхность даже благоприятствует таким сооружениям» [1; с. 4]. Дальнейшее рассмотрение предложений Герстнера происходило 28 февраля 1835 г. на заседании специально учрежденного Комитета «об устройстве железных дорог в России» под председательством самого императора Николая I. В состав комиссии входили: председатель Государственного совета Новосильцов и министры: военный граф Чернышев, внутренних дел граф Блудов, финансов граф Канкрин, а также главноуправляющий путями сообщений и публичными зданиями граф Толь и генерал-адъютанты: князь Волконский и граф Бенкендорф. Комитет признал сооружение железных дорог в пределах России мерой полезной и вполне реалистичной, однако выразил сомнения в финансовых возможностях авторов проекта. Для разрешения этого вопроса был образован особый Комитет в составе графа Толя, графа Бенкендорфа и статс-секретаря Сперанского. На одном из первых заседаний этого комитета рассматривалось уже новое прошение Герстнера: о предоставлении ему в виде опыта постройки железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского Села [1; с. 5].

В конечном счете, Герстнер получил такое разрешение. Николай I даровал ему исключительное право на создание компании акционеров для постройки линии до Царского Села и далее Павловска. В январе 1836 г., Герстнер обратился к российскому обществу с приглашением вступить в его компанию. Но чтобы не быть голословным в своих обещаниях прибыльности затеваемого дела, Герстнер подготовил и опубликовал брошюру [4], в которой на конкретных расчетах продемонстрировал будущим акционерам выгодность нового предприятия, а также привел примеры из зарубежной практики, наиболее ярко характеризующие данный вид транспортных линий. Герстнер сообщал, что скорость движения 45 верст в час, достигнутая в Англии на дороге Ливерпуль—Манчестер один раз, и то на спор, считалась недосягаемым идеалом [4; с. 10]. В записке с восторгом говорилось о первых успехах железных дорог, например, перевозке 163 тыс. человек за три месяца на первой бельгийской железной дороге из

Брюссели в Мюнхен [4; с. 14]. Приводя примеры из заграничного опыта, автор вместе с тем не давал больших обещаний, связанных с будущей российской дорогой. Он не рассчитывал также перевозить пассажиров только на паровых машинах, а предполагал по примеру некоторых заграничных дорог пользоваться кроме того услугами дилижансов [2: с. 287]. Оплату на них за проезд Герстнер предполагал установить по аналогии с западноевропейскими предприятиями, исходя из стоимости проезда по шоссейным дорогам. В Англии и Франции компании, построившие железные дороги, требовали за провоз по ним обычно половину стоимости по шоссе. Герстнер предложил установить плату за место в дилижансе до Царского Села в размере 1 руб.80 коп., за место «в карете первого рода, отлично устроенной со всеми удобствами» 2 руб. 50 коп., и наконец, за место в простом открытом дилижансе для простого народа — 80 коп. Кроме того, вводилась такса с пассажиров, проезжающих в собственных экипажах, по 80 коп. с человека сверх платы с экипажей по весу [4; с. 32].

Особый интерес вызывали финансовые расчеты автора, как свидетельства тех приемов, которыми пользовались в то время при оценке выгодности железнодорожных предприятий. А. И. Чупрова отмечал, что проект Герстнера был составлен несравненно тщательнее, нежели большинство последующих аналогичных предложений, поэтому в некоторых отношениях он мог послужить образцом даже в конце XIX столетия [2; с. 289].

Первым рассматривался вопрос определения валового дохода. Герстнер разделял господствовавший в то время взгляд, что строительство железных дорог выгодно только в местах, где возможны многочисленные перевозки пассажиров. Отсюда и его стремление определить вероятное количество пассажиров будущих линий, опираясь на имевшиеся сведения о перевозках по шоссейным дорогам, соединявшим Петербург с окрестностями. Оказалось, что по территории между Петербургом, Царским Селом и Павловском передвигается в год свыше 70 000 экипажей, перевозя порядка 178 000 человек. Но автор не ограничился этими данными и привел целый ряд цифр из практики эксплуатации заграничных дорог в доказательство того положения, что постройка рельсовых путей значительно увеличивает существовавший поток передвиженцев. На основании имевшихся данных автор счел вправе вывести такое общее заключение, что ежегодное число пассажиров на каждой железной дороге равняется народонаселению, расположенному вдоль всей линии, или что каждый житель один раз в год проезжает в оба конца. Население Петербурга, Царского Села и Павловска в период разработки проекта составляло 460 000 чел. Если исключить из этого числа 160 000 крестьян и солдат, то автор считал вправе ожидать по крайней мере 300 000 пассажиров. При средней оплате за проезд 1 руб. 48 коп. доход от пассажиров должен был

составить
890 000 руб. Перевозке товаров Герстнер не придавал никакого значения, но по аналогии с существовавшим тогда гужевым движением, он все-таки рассчитывал получить около 80 000 руб. дохода и от перевозки грузов. Герстнер предполагал, кроме того, завести в Павловске изящную гостиницу, от сдачи которой на откуп ожидал годовой дохода в 30 000 руб. [4; с. 42].

Подсчитывая эксплуатационные расходы Герстнер также опирался на заграничный опыт. Расходы на таких дорогах как Ливерпульско-Манчестерская, Лионская и Будвейсская показывали, что затраты связанные с перевозками по любой железной дороге можно ожидать в размере 40% валового сбора, при этом ежегодный расход на содержание дороги не должен превышать 1,5% затраченного капитала, а все расходы на управление и мелкие издержки не превышают 6% валового сбора. Обобщая данные выше названных дорог, Герстнер подвел к выводу, что чистая прибыль акционеров от перевозки пассажиров по новой дороге составит 53% общего сбора, и 35% от перевозки товаров. Таким образом, приведенные в брошюре расчеты показали, что намечаемое предприятие должно приносить чистой прибыли 521 446 руб. в год [4; с. 56].

Призыв опытного строителя, уже успевшего приобрести себе громкую известность, разбудил в российском обществе интерес к новому делу. В скором времени Герстнер в компании с графом Алексеем Бобринским, негоциантами [негоциант — коммерсант, предприниматель] Бенедиктом Крамером и Иваном Плитом обратились к правительству с официальной просьбой о разрешении учредить им общество для строительства железной дороги в Царское Село и Павловск и о предоставлении на это предприятие десятилетней привилегии [ПСЗ-2. Т. XI. 1836. № 9009. С. 225].

21 марта 1836 г. Николаем I было утверждено Положение об учреждении Общества акционеров для сооружения железной дороги от Санкт-Петербурга до Царского села с продолжением до Павловска. Положения, которые легли в основу первой концессии, во многом отличались от последующих. Главным явился ее бессрочный характер, построенная компанией дорога передавалась ей в собственность на неограниченное время, а в течении ближайших 10 лет на этом пространстве не могла быть построена еще одна линия иным предприятием [ПСЗ-2. Т. XI. 1836. № 9009. С. 226]. Это единственный пример подобного рода концессии, все последующие выдавались с определением срока в который акционерный капитал должен быть погашен, и дорога со всеми ее принадлежностями должна была поступить в собственность государства. Но как замечает А. А. Головачов, сроки эти были очень продолжительны и простирались «почти на вековой период времени, т.е. 80—85 лет, и таким образом мало чем

отличались от полной собственности [5; с. 10].

Другой важной особенностью стало предоставление компании неограниченного права устанавливать плату за проезд и провоз багажа. Такой подход к тарифному вопросу мотивировался тем, что провоз по существующим шоссейным дорогам оставался по-прежнему свободным, вследствие чего не могло произойти чрезмерного повышения провозной платы на железной дороге [2; с. 290—291].

Далее компания обязывалась приобретать железо на русских заводах, которые должны были поставлять его по цене не дороже иностранного на 15%, в противном случае компании разрешалось беспошлинно ввозить железо из-за рубежа, но при условии, что оно будет использоваться только по назначению, т.е. для железной дороги[1].

В случае ликвидации по каким-либо причинам уже построенной железной дороги компания обязана была выписанное иностранное железо обратно перевезти за границу. Компании разрешался беспошлинный ввоз «паровых экипажей, вагонов и прочих машин, нужных для дороги» [ПСЗ-2. Т. XI. 1836. № 9009. С. 228].

При предоставлении первой концессии был особый подход в вопросе отчуждения земель под строящуюся железную дорогу. Компания получила права и преимущества, которые обычно предоставлялись при выполнении казенных работ по заданию правительства. Казенные земли, а также земли, находившиеся во владении казенных крестьян, были переданы ей бесплатно, причем в последнем случае правительство брало на себя обязанность отвести крестьянам другие земли и возместить понесенные ими в этом случае убытки. Отчуждение земель частных лиц при отсутствии добровольного согласия с их стороны осуществлялось в принудительном порядке по ценам, установленным законодательством. А чтобы не задерживать проведение работ на этих территориях, компания получила право приступать к ним, не дожидаясь окончания оценки того или иного земельного участка, внеся лишь в соответствующий государственный орган денежную сумму за него, по цене, уплачиваемой за подобные участки в этой местности. После завершения оценки данного участка, компания обязана была доплатить разницу, если таковая возникла [ПСЗ-2. Т. XI. 1836. № 9009. С. 227].

Капитал компании был определен в 3 000 000 руб., но в случае недостатка этих средств, для полного завершения работ, компании предоставили право выпустить новые акции на сумму до 500 000 руб. [ПСЗ-2. Т. XI. 1836. № 9009. С. 227]. Этим правом она в дальнейшем неоднократно воспользуется.

Однако ожидания и расчеты, которые имели место при организации первого общества, оправдались не в полной мере. Прежде всего постройка дороги значительно затянулась. Герстнер заявил, что «дорога

---

[1] Там же. С. 228.

от Фонтанки до Царского Села должна быть и будет открыта 1 октября 1836 г., если не встречу помешательств», и красноречиво расписывал в проспекте, что «в течение трех месяцев с 1 октября по 31 декабря 1836 г., вероятно всяк хотя однажды съездит туда (в Царское Село — Ю. П.) подышать свежим, здоровым воздухом, позавтракать, разделить с другими удовольствие, или скромным зрителем делать наблюдения на счет необыкновенной деятельности нашего века» [4; с. 64].

Но этим планам не суждено было осуществиться. Несмотря на незначительную длину дороги в 25 верст она строилась в течение двух лет и была открыта для движения только 4 апреля 1838 г. Дорога обошлась в 42 000 руб. за версту и первоначального капитала оказалось недостаточно, кампания вынуждена была еще в 1837 г. прибегнуть к займу у правительства. В год же открытия дороги, т.е. в 1838 г. стоимость ее дошла уже до 1 437 619 руб., и затраты на версту составили 57 504 руб. [5; с. 11]. Вместе с тем А. И. Чупров считал, что это было совсем не дорого для первого опыта железнодорожного строительства, особенно учитывая близость столицы и неизбежную отсюда дороговизну отчуждения земельных участков под постройку [2; с. 292].

Но приведенными выше затратами не исчерпывалась вся стоимость Царскосельской железной дороги. Долгое время ее доходы не позволяли удовлетворять потребности эксплуатации, и правление вынуждено было прибегать к новым займам у правительства. Так было в начале 1839 г., а затем и в 1859 г., когда последовали заимствования, которые в совокупности с займами на окончание строительства дороги в 1837 г. дошли до 625 000 руб. [5; с. 11].

Финансовые результаты также оправдались только отчасти: дорога с первого же года эксплуатации стала давать чистый доход, но не в таком размере, как обещал Герстнер. Вместо ожидавшихся 521 446 руб. в первый год было получено только 316 974 р., а в 1839 г. — 289 037 руб., и только на десятом году доход достиг предполагавшейся цифры в 381 500 руб. и в дальнейшем никогда не опускался ниже и не поднимался выше 581 000 руб. Но как бы то ни было, такой доход составлял от 8 до 10% на затраченный капитал, что, по тогдашним неизбалованным вкусам, считалось очень хорошим дивидендом. Такое финансовое положение стало результатом сравнительно невысоких издержек, которые, несмотря на исключительно пассажирский характер дороги, сохранялись в весьма умеренных пределах в 5—6 тыс. руб. на версту и составляли от 45 до 65% валового дохода. В одном отношении предположения Герстнера сразу и вполне оправдались на деле: дорога как в первое, так и в последующее время была исключительно пассажирскою. С первых же лет число пассажиров достигло ожидавшейся цифры в 300 тыс. чел., а затем стало быстро расти и уже к началу 1860-х гг. дошло до 900 000 чел. В 1883 г. количество перевезенных пассажиров составляло 1 143 000 человек [2; с. 291—292].

То положительное, что принесла Царскосельская дорога, имело определяющее значение для дальнейшего развития железнодорожной сети в России. Общество и правительственные круги приобрели веру в реалистичность железнодорожных проектов. Дорога показала преимущества нового способа перевозки пассажиров и грузов, а также его финансовые выгоды. В начале 1840-х гг. появилось множество планов железнодорожных сооружений, а в 1843 г. на средства правительства началось строительство первой крупной дороги в России от Петербурга до Москвы. Задуманное австрийским дворянином Францом Герстнером еще в 1830-е гг. строительство разветвленной железнодорожной сети в России начало осуществляться.

Литература

1. Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. — Т. 1. — СПб., 1902.

2. Чупров, А. И. Первая железная дорога в России // Избранные работы по экономике. — М., 2017.

3. Петров, Ю. И. Правительственная политика в области железнодорожного строительства в России в пореформенный период // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 4.

4. Герстнер, Ф. А. О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск, высочайше привилегированною его императорским величеством компанией. — СПб., 1836.

5. Головачев, А. А. История железнодорожного дела в России. — СПб., 1881.

Literature

1. Kislinsky, N. A. Our railway policy on the documents of the archive of the Committee of Ministers. — Vol. 1. — SPb., 1902.

2. Chuprov, A. I. The first railway in Russia // Selected works on Economics. — M., 2017.

3. Petrov, Yu. I. Government policy in the field of railway construction in Russia in the post-reform period // Transport law and safety. — 2016. — № 4.

4. Gerstner, F. A. On the benefits of building a railway from St. Petersburg to Tsarskoye Selo and Pavlovsk, highly privileged by his Imperial Majesty the company. — SPb., 1836.

5. Golovachev, A. A. History of the Railways in Russia. — SPb., 1881.