

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САМАРСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

С.А. Целиков

**История проектирования и строительство
Самаро-Златоустовской железной дороги
во второй половине XIX в.**

Монография

*Печатается по решению
редакционно-издательского совета СГАСУ от 20.04.2012 г.*

Самара
2012

УДК 625.1.002 (09)

ББК 39.02 г

Ц 34

ISBN 978-5-9585-0518-0

Целиков С.А.

Ц 34 История проектирования и строительство Самаро-Златоустовской железной дороги во второй половине XIX в.: Монография / *С.А. Целиков*. – Самара: СГАСУ, 2012. – 244 с.

Монография «История проектирования и строительство Самаро-Златоустовской железной дороги во второй половине XIX в.» посвящена проблемам социально-экономического развития Самарской, Оренбургской и Уфимской губерний во второй половине XIX в., строительству первых железных дорог на территории этих губерний и причинам, обусловившим их сооружение. Отдельно рассматриваются вопросы возникновения железнодорожного транспорта в нашей стране, создания волжского и бельского речных пароходств, работы южноуральской горнозаводской промышленности во второй половине XIX в. Книга рассчитана на широкий круг читателей, интересующихся историей трёх губерний во второй половине XIX в.

Рецензенты: проректор по воспитательной работе ФБГОУВ-ПО СГАСУ, кандидат исторических наук, профессор
Л.А. Мокроусова;

директор музея Куйбышевской железной дороги,
доцент кафедры БППГ ФАЖДТ СамГУПС
Ю.В. Менчик.

УДК 625.1.002 (09)

ББК 39.02 г

ISBN 978-5-9585-0518-0

© С.А. Целиков, 2012

© СГАСУ, 2012

Оглавление

Предисловие.....	4
Введение.....	8
§1. Политика правительства в начале железнодорожного строительства в России.....	10
§2. Начало железнодорожного строительства в Самарской и Оренбургской губерниях (1850-1885 гг.).....	15
§3. Рождение проекта железнодорожной линии от Самары в Сибирь (1881-1885 гг.).....	92
§4. Строительство Самаро-Уфимской, Уфа-Златоустовской и Златоуст-Челябинской линий и объединение их в Самаро-Златоустовскую железную дорогу (1885-1893 гг.).....	119
Заключение.....	141
Библиографический список.....	149
Примечания	171

Предисловие

Книга С.А. Целикова «История проектирования и строительство Самаро-Златоустовской железной дороги во второй половине XIX в.» посвящена проблеме железнодорожного строительства в России, предыстории и непосредственному сооружению Самаро-Златоустовской магистрали в 1885-1893 гг. Вторая половина XIX в. стала временем радикальных преобразований, вызванных отменой крепостного права 1861 г. и последующих либеральных реформ. С восшествием на престол Александра III проводятся серьёзные экономические преобразования: отмена подушной подати, введение регулируемого протекционизма, целая серия циркуляров, касающихся работы железных дорог, первые распоряжения по рабочему законодательству. Именно в разгар второго этапа великих преобразований и строится Самаро-Златоустовская железная дорога, направляющая линия Транссиба и предтеча будущей ордена Ленина Куйбышевской железной дороги.

Своё название железная дорога получила в 1936 г. в честь знаменитого коммунистического и общественного деятеля Валериана Владимировича Куйбышева. Решающую роль сыграла Куйбышевская железная дорога в годы Великой Отечественной войны, обслуживая перевозки из тыла на фронт. За эти годы по ее стальной колее перевезено 19 миллионов вагонов грузов, в том числе около миллиона цистерн. Более 141 миллиона рублей было собрано тружениками магистрали в Фонд обороны. На эти деньги было построено десять бронепоездов и 80 санитарных поездов. Более 14 тысяч куйбышевских железнодорожников воевали на разных фронтах, из них 23 стали Героями Советского Союза.

В годы Великой Отечественной войны значение Куйбышевской железной дороги определилось возросшим грузопотоком на железнодорожных линиях Поволжья, Урала и Сибири, которые стали главными коммуникациями по обеспечению фронта боеприпасами, военной техникой, горючим и продо-

вольствием. В короткие сроки по Куйбышевской железной дороге на Урал, в Западную Сибирь, Поволжье и другие районы страны было перевезено оборудование 1360 крупных промышленных предприятий, эвакуировано свыше 10 млн. человек. В это непростое время на дороге осваивались новые методы труда: скоростное формирование поездов, безотцепочный ремонт вагонов, вождение тяжеловесных составов, отправление сдвоенных поездов... Для повышения пропускной способности участков с октября 1941 г. на дороге была введена «живая блокировка»: движение поездов было организовано расставленными на расстоянии видимости людьми, по сигналам которых устанавливалась очередность пропуска составов.

В 60-70-е годы на Куйбышевской дороге была осуществлена большая программа технического перевооружения дороги. В основном решена задача по переводу дороги на электрическую и тепловозную тягу; произведены реконструкция узлов и станций, укладка вторых путей, что способствовало развитию пропускной и провозной способности. В эти годы проложено 430 км новых линий, 601 км вторых путей, 273 км станционных; электрифицировано 1369 км; включено в электрическую централизацию 5200 стрелок; оборудовано автоблокировкой более 1000 км и диспетчерской централизацией более 1500 км; построены объекты культурно-бытового назначения. Вводом в эксплуатацию участка Инза – Кустарёвка завершилась электрификация самой протяжённой в мире магистрали Москва – Байкал. В 1971 г. дорога награждена орденом В.И. Ленина.

В это время в стране происходило техническое переоснащение всех отраслей и значительно увеличилось количество строящихся промышленных гигантов: автомобильные заводы, предприятия нефтеперерабатывающего аэрокосмического комплекса, гидроэлектростанции были построены при непосредственном участии железнодорожников. Благодаря присутствию Куйбышевской железной дороги стало возможным строительство АвтоВАЗа, КамАЗа, Волжской ГЭС и многих других крупных промышленных предприятий.

В 80-е годы на магистрали построено 270 км новых линий, в том числе Белорецк-Карламан с выходом на Магнитогорск; уложено 525 км вторых путей, 259 км станционных; оборудовано электрической централизацией около 3700 стрелок; введена автоблокировка и диспетчерская централизация на новых участках; уложено 1682 км бесстыкового пути. Свыше 80 процентов грузооборота выполняется электрической тягой.

В октябре 2003 г. вместе с остальными 16 дорогами РФ Куйбышевская магистраль вошла в состав нового акционерного общества «Российские железные дороги». Объединив в единую систему все стальные магистрали страны, ОАО «РЖД» стало крупнейшей транспортной компанией Европы, по степени выручки входящей в пятерку российских лидеров. Сто процентов акций ОАО «РЖД» принадлежит государству, без права передачи частным лицам. Сегодня благодаря работе компании, созданы все условия для развития конкуренции в области пассажирских и грузовых перевозок. Модернизация основных технических средств железнодорожной отрасли стала мощным стимулом для развития отечественной промышленности. Компания «Российские железные дороги» превращается из монополиста в субъект рыночной экономики. Позитивные результаты работы Компании играют решающую роль в экономической стабильности большинства регионов.

На сегодняшнем этапе развития в зону обслуживания Куйбышевской железной дороги входят три республики: Башкортостан, Татарстан, Мордовия – а также семь областей: Рязанская, Пензенская, Тамбовская, Ульяновская, Самарская, Оренбургская и Челябинская.

Российский железнодорожный транспорт – это крупнейший производственно-экономический комплекс, не только оказывающий влияние на экономику страны, но и сам активно воспринимающий любые значимые социально-экономические изменения в обществе.

Именно в этом ключе и выполнена работа молодого самарского учёного, всесторонне охватывающая все аспекты

дореволюционного железнодорожного строительства: политические, военные, социальные, экономические. Дореволюционная история железных дорог и сегодня представляет большой познавательный интерес в сфере планирования и осуществления планов социально-экономического развития регионов России.

На фоне железнодорожного строительства автор знакомит своих читателей с теми многогранными изменениями, которые происходили в полосе пролегания будущей Самаро-Златоустовской железной дороги накануне её сооружения. В эту полосу входили тогдашние Самарская, Оренбургская и Уфимская губернии. При этом первые две губернии были объединены ещё в 1877 г. благодаря строительству частной Оренбургской железной дороги. В 1880 г. она была соединена с Европейской сетью российских железных дорог знаменитым Волжским мостом имени царя-освободителя Александра II.

Вопрос о строительстве Самаро-Златоустовской железной дороги оказался непосредственно связанным с вопросом о направлении будущей Транссибирской железной дороги (её предполагали строить даже узкоколейной). В затяжном споре множества проектов и вариантов выбор пал именно на самарский вектор Транссиба¹: Самара – Уфа – Челябинск, иногда называвшийся Челябой. Но даже после решения вопроса о строительстве дороги, оказалось немало препятствий на пути её возведения пока, наконец, 1 января 1893 г., после семи лет строительства, Самаро-Златоустовская железная дорога с Оренбургской ветвью была сдана в эксплуатацию.

Главный инженер
Куйбышевской железной дороги
филиала ОАО «РЖД»
А.А. Соколов

Введение

Железные дороги явились важным техническим изобретением, оказавшим колоссальное влияние на социально-экономическое и военно-политическое развитие нашей страны. Всякая местность, всякий уголок нашей страны, куда в XIX столетии удавалось проложить железнодорожную колею, немедленно получали стимул экономического роста и народного благосостояния. Но прежде чем удалось уложить рельсы в Заволжье и на Южном Урале, российское железнодорожное строительство претерпело значительные изменения.

Начало транспортному железнодорожному строительству в России было положено прокладкой частной Царскосельский железной дороги, открытой 30 октября 1837 г.² Коммерческий и технический успех этого предприятия побудил царское правительство взяться и за это дело казённым способом³. Первой казённой линией стала образцовая по качеству железная дорога Санкт-Петербург – Москва. Вместе с тем девятилетнее (1843-1851 гг.) строительство дороги при всяком отсутствии подобного опыта и полном незнании дела быстро остудило горячие головы и надолго отбило всякое желание у коммерческих кругов заниматься железнодорожным бизнесом.

Неудачи внешней и внутренней политики Николая I убедили российское общество в необходимости изменения политики и в области железнодорожного строительства и, предоставив все необходимые условия, передать дело в частные руки. По русским представлениям о выгодности и добросовестности оптовых подрядов, правительство предоставило застройку Центральной России Главному обществу российских железных дорог, неглижировавшему крупным подрядом и хорошими заработками, но равнодушному к выполнению подряда. Виновными в таком положении были объявлены иностранные инженеры, мало заинтересованные в развитии России, и подряды стали выполнять русские подданные, такие как

С.С. Поляков, П.И. Губонин, М.А. Варшавский, И.А. Вышнеградский, И.С. Блюх и им подобные. Впервые в России получилось массовое железнодорожное строительство; впервые Россия строила дороги на уровне Запада (в смысле худшего качества).

Но, как оказалось, частное железнодорожное строительство было далеко от желаемого, что и показала комиссия графа Э.Т. Баранова. С середины 80-х гг. XIX в. правительство вновь пытается возобновить казённое строительство, с опаской, наугад, но уже с учётом всего печального опыта предшествующего строительства. И одной из первых становится Самаро-Уфимская железная дорога, строительство которой началось в 1886 г. Но на сей раз, помимо технических, пришлось решать вопросы финансирования строительства, жёстко предъявленные министром финансов И.А. Вышнеградским, и вместо трёх новая дорога строилась семь лет. Иначе говоря, Самаро-Златоустовскую дорогу строили на грани провала.

Но вместо провала её ждал полный успех. Неожиданно себестоимость строительства оказалась более чем приемлемой, даже в условиях горной местности. Именно с этого времени в России строятся недорогие, но качественные железные дороги; именно с этого времени российские путейцы перестают бояться речных переправ и перевалов. Именно с этого времени под руководством нового министра финансов С.Ю. Витте правительство решает одну железнодорожную проблему за другой. Именно с этого времени железные дороги России стали вызывать гордость, а не сожаление, и первой такой дорогой становится Транссиб, двигавшийся на восток от конечной станции Самаро-Златоустовской железной дороги – Челябинска. Именно с этого момента начнётся новый этап экономического взлёта Российской империи и «золотой век русской промышленности»...

§1. Политика правительства в начале железнодорожного строительства в России

Небольшая предыстория...

Начало железнодорожному строительству в России было положено 21 марта 1836 г. учреждением акционерного общества Царскосельской железной дороги, строившейся по инициативе австрийского инженера Франца (Франтишека) Антона Риттера фон Герстнера.



Рис. 1. Первый поезд на Царскосельской железной дороге.
Акварель Н. Самокиша. 1838

Коммерческий и технический успех этого предприятия побудил царское правительство более серьезно взяться за это дело. Для изучения иностранного опыта профессор института корпуса путей сообщения Мельников и его ученик С.В. Кербедз побывали во Франции, Англии, где встречались с Джорджем Стефенсоном, Бельгии (которой в то время было семь лет «от роду»). Германских государствах и Австрии, а в июне 1837 г. в Соединенные Штаты Америки на 15 месяцев были коман-

дированы П.П. Мельников и профессор того же института путей сообщения Н.О. Крафт. По окончании командировки они составили обширный пятитомный отчет, на основании которого 15 сентября 1841 г. П.П. Мельников и Н.О. Крафт представили Николаю I «Соображения об устройстве железной дороги между Петербургом и Москвой». Эти «Соображения...» были вынесены на обсуждения Комитета министров и в последнее заседание по данному вопросу 13 января 1842 г. император Николай I Павлович, вопреки мнению большинства министров, признал «сооружение железной дороги между столицами вполне возможным и полезным, что к исполнению сего должно быть немедленно преступлено и что насколько он убеждён в необходимости и пользе сооружения железной дороги между столицами, настолько же он считает ненужным пролагать теперь железные дороги в других местностях России»⁴. 1 февраля 1842 г. был объявлен высочайший указ о строительстве железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой⁵. Однако девятилетнее (1843-1851 гг.) строительство, при всяком отсутствии подобного опыта и полном незнании дела, принесло самые плачевные результаты. Мало того, что при проектировке маршрута был обойдён важный торгово-промышленный пункт – Новгород, так ещё само строительство обошлось стране чрезвычайно дорого – свыше 100 млн. р. или 165 тыс. р. на версту пути⁶. Высокая, если не сказать сверхмерная, стоимость строительства, необычайно продолжительный срок возведения линии, сложности и дороговизна поставок заграничных материалов и техники (прежде всего, подвижного состава) и её эксплуатация надолго отбили у частных предпринимателей охоту заниматься железнодорожным строительством. Только военные соображения заставляли Николая I продолжить железнодорожное дело и приступить 15 февраля 1851 г. к постройке линии Санкт-Петербург – Варшава. Затратив 18 млн. р. и выстроив дорогу до Гатчины, правительство прекратило строительство дороги⁷. Началась Крымская война...



Рис. 2. Севастополь после осады. Фото 1856 г.

Эта война коренным образом изменила представления русского общества и правительства о строительстве железных дорог. В этой войне союзникам удалось в короткий срок сосредоточить на отдалённом участке фронта, в Крыму, за 2000-2500 км от главных баз снабжения до 170 000 солдат и офицеров, обеспечив их всем необходимым. Россия оказалась в парадоксальной ситуации: обладая армией в 1-1,5 млн. чел., она могла сосредоточить на фронте не более 150 000 чел; ведя войну на своей территории, мы могли обеспечить лишь 1 выстрел на 8-10 неприятельских⁸. Наше поражение стало следствием не только мужества солдат и офицеров А.Ж. Сент-Арно и Э. Ж-Ж. Пелисье, но и хорошо организованной союзниками системы снабжения своих армий. Даже сильный шторм 14 ноября 1854 г., потопивший 30 транспортных судов и уничтоживший большую часть провианта, фуража

и обмундирования, не обескуражил союзников, неусыпно продолжавших осаду Севастополя. Кстати сказать, именно во время осады нашей черноморской твердыни в январе-феврале 1855 г. англичане соорудили первую в Крыму железную дорогу. Через болотистую равнину были проложены гужевая и железная дороги, соединившие осадные подразделения англичан с базой в Балаклаве.



Рис. 3. Железная дорога в Балаклаве. 1855 г.

«Поражение в войне 1853-1856 гг. радикально изменило взгляд правительства на железные дороги. Беспорядки казённого хозяйства, обнаруженные во время нашей борьбы с внешним врагом, подорвали всякую веру в возможность правительственного заведывания какою бы ни было отраслью хозяйственной деятельности...»⁹ А если к этому добавить вызванные войной материальные затруднения правительства, а также яркий пример западных держав, строивших железные дороги исключительно (Великобритания, США) или преиму-

щественно (Франция, Австро-Венгрия, Германские государства) средствами частных капиталов¹⁰, то вывод напрашивался сам собой: железные дороги необходимо было строить силами исключительно частных предпринимателей и компаний.

Для привлечения капиталов и сохранения их от банкротства, царское правительство приняло решение гарантировать строителям определённый процент прибыли на каждой, как-нибудь построенной дороге. Надеясь сэкономить на выдаче крупного заказа, правительство поручает оптовому подрядчику, в лице Главного общества российских железных дорог строительство четырёх наиважнейших линий длиной 4000 вёрст и 28 января 1856 г. утверждает его Устав.

Вскрывшиеся сразу после образования Общества злоупотребления и нарушения навели министра финансов М.Х. Рейтерна на мысль о конкурсной выдаче концессий компаниям («обществам»), предлагавшим наименьшую стоимость постройки, от которой и зависел размер правительственной гарантии. Имея более чем 100 %-ную гарантию сохранности своих, иногда весьма скромных в сравнении с требующейся суммой, капиталовложений, предприниматели развернули настоящую охоту за концессиями, становясь, в сравнительно короткий срок, своего рода «железнодорожными королями». В это время в стране было образовано 53 железнодорожных общества с акционерным капиталом в 698,5 млн. р.¹¹ Это была первая в России, «дикая» «железнодорожная горячка»...

Темпы железнодорожного строительства 60-х гг. разительно отличались от предыдущего периода. Так, если к 1861 г. в стране было всего 1,5 тыс. вёрст железнодорожных путей, то к 1871 г. – их стало свыше 11 тыс., а к 1881 г. уже 22 тыс. версты. Если с 1828 по 1864 гг. было построено 3 380 вёрст железнодорожных путей, т. е. в среднем – 124 версты путей в год, то за 1864-1873 – 11 860, т.е. до 1.5 тыс. вёрст путей в год. В отдельные годы строилось свыше 2-х тыс. вёрст путей, например, в 1870 – 2 445 вёрст, а в 1871 – 2 631¹².

§2. Начало железнодорожного строительства в Самарской и Оренбургской губерниях (1850-1885 гг.).

В середине XIX века Самарская губерния являлась динамично развивающимся аграрным регионом Российской империи. Удобные пристани, к которым на протяжении всей навигации беспрепятственно могли подходить пароходы, удобство расположения на левом берегу Волги и сама Волга как значительная транспортная артерия обеспечивали экономический рост Самары.



Рис. 4. Самарская губерния в 1851 г.

В 1851 г. из состава Симбирской губернии были выделены Самарский и Ставропольский уезды, которые вместе с присоединёнными Бузулукским, Бугурусланским, Бугульминским,

(они были выделены из Оренбургской губ.), Николаевским и Новоузенским уездами (взятыми из состава Саратовской губ.) образовали новую Самарскую губернию. Правда полностью административно независимой она стала лишь в 1865 г.. Самарская губерния располагалась, преимущественно, на левом берегу в среднем течении реки Волга. Границами её служили: на севере – Казанская, на северо-востоке – Оренбургская (позже Уфимская), на юго-востоке – Оренбургская, на юге – Астраханская губернии и на западе – р. Волга, за которой на юго-западе располагалась Саратовская, а на западе – северо-западе – Симбирская губернии. Площадь новой губернии составляла 136 713,5 вер.² или 14 171 547 дес.¹³

Экономическое благосостояние новой губернии базировалось на выращивании твёрдых, и, потому, особенно высоко ценимых сортов пшеницы: белoturки, русской и, так называемого, перерода и вывозе её на рыбинские и нижегородские рынки. Начало этому, по мнению П.В. Алабина, было положено в 1806 г., когда купец Мошков вывез на заграничный рынок первые 6 000 пуд. самарской белoturки¹⁴. Однако технические ограничения долгое время не давали самарским купцам возможности развить этот почин. Только успешная эксплуатация буксирного парохода «Волга» акционерного общества «По Волге», взявшего в 1846 г. хлебный груз в Самаре, открыла наконец самарской пшенице двери европейских рынков.

Свое начало российское пароходство берёт 3 ноября 1815 г., когда воды Невы и Финского залива начал бороздить первый русский пароход с паровой машиной Уатта мощностью 4 л. с. Его хозяином был «обергиттенфервальтер» или «обер-бергмейстер» (чиновник VII класса Табели о рангах России), шотландец Чарльз (Карл) Берд.



Рис. 5. Пароход (стимбот) Ч. Берда «Елизавета»

Успех его начинания позволил предприимчивому шотландцу взять в свои руки речное пароходостроение для всей России и даже добиться от российского правительства «привилегии» сроком на 10 лет, дававшей право на монопольное строительство пароходов. В силу действия этой монополии никакое частное лицо без разрешения Ч. Берда не имело возможности строить свои пароходы или делать их на заказ. Впрочем практика монополий действовала в России до 1842 г. Помимо Берда, такими монополиями обладали разработчики коноводных судов Пуа де Бард (у И.А. Шубина – Пуадбар или Пуадубар), М.Н. Сутырин и другие предприимчивые инженеры.

Однако и без всяких монополий волжское пароходство в 20-е – 30-е гг. развивалось чрезвычайно тяжело. Первый пароход, который мог остановиться у Самары, прошёл маршрут от Нижнего Новгорода до Астрахани, в 1820 г.¹⁵ Однако ещё в 1818 (коллежский асессор Глебов) и в 1819 г. (титularный советник Ефремов) построили собственные пароходы¹⁶.

Хотя И.А. Шубин и утверждает, что до разрешения Берда (1821 г.) эти пароходы не эксплуатировались, учитывая отсутствие телеграфа, низкую скорость правительственных сообщений, особенно не экстренного порядка (по мнению Шубина, оформление на разрешение и сношение с Петербургом заняло 2-3 г., в течение которых пароходы валялись в каком-то затоне), отсутствие чёткой законодательной кодификации и стремление русских людей того времени к передовым достижениям, вполне могли побудить Глебова и Ефремова пустить свои пароходы в плавание уже в 1818 г. и 1819 г. и оформить разрешение на их эксплуатацию уже «post factum». Впрочем и сам шотландский предприниматель понимал, что трёх паровых двигателей общей мощностью 42 л. с. и 70 металлообрабатывающих станков его завода совершенно недостаточно для удовлетворения даже речных транспортных нужд России. Для решения этой задачи Ч. Берд предпринял попытку создать компанию, но безуспешно¹⁷. Лишь один из компаньонов – Д.П. Евреинов – энергично и настойчиво пытался развивать новое дело. В 1822 г. Берд передал ему право на устройство пароходства на Каспийском море и реках Волге и Каме и продал за 260 тыс. р. пять пароходов и 22 грузовых судна, которые могли одновременно провозить до 80 тыс. пудов груза. В том же году первый из переданных Д.П. Евреинову пароход совершил своё первое плавание от Нижнего Новгорода до Астрахани. Пароходы были деревянные, очень тяжелые, с большой осадкой, часто садились на мель, путь от Астрахани до Нижнего длился четыре недели. Пытаясь развить паровое судоходство в более крупных масштабах, Евреинов в мае 1823 г. образовал «Компанию парового судоходства по рекам Волге, Каме и Каспийскому морю». Но акции этого общества не были распроданы, и первая судоходная компания (Устав её был утвержден Сенатским указом от 17 октября 1823 г.) распалась, так и не начав практической работы. Положение еще более

осложнилось в 1824 г., когда вследствие мелководья движение пароходов на Волге между Рыбинском и Нижним Новгородом прекратилось, а сам Евреинов оказался банкротом¹⁸.

Помимо Д.П. Евреинова, разные предприниматели строили пароходы в 1826, 1834, 1836, 1839, 1842 гг. В 1836 г. на Волге появился первый пассажирский пароход «Сокол» астраханского армянина Хромова, на котором плавал Николай I. Однако все эти начинания заканчивались безуспешно. Маломощные пароходы с тяжелыми корпусами имели большую осадку. При отсутствии судоходной обстановки такие пароходы часто садились на мель, и на рейс от Астрахани до Нижнего Новгорода уходил почти месяц, а иногда и более. Для устранения поломок машин приходилось вызывать мастеров из Петербурга, так как на месте не было опытных механиков и капитанов. Привлекаемые для этого иностранцы не знали языка и условий плавания, а рабочих-волгарей, которые могли бы помочь им освоить реку и местные условия, сторонились. Это, конечно, не способствовало успешной работе. Всего за период с 1815 по 1842 гг. на Волге было построено 16 пароходов, но ни у одного из их владельцев не получилось организовать настоящее пароходное дело.

Кроме технического несовершенства первых пароходов, причиной долгих неудач этого дела было неприятие населения, завидев «чертову расшиву», люди разбегались с улиц, прятались на дворах и гумнах, читали молитвы и сплевывали троекратно. Интеллигенция полагала пароходы барской затеей, указывая на огромное потребление дров, распугивание рыбы и лишение бурлаков заработка.

Особенно ненавидели пароходы бурлаки, которых на реке было почти 300 тыс.. Их озлобленные толпы нападали на суда, бросая в них палки и камни. Считая, что в «нутре судна сидит черт», народ отмечал, что он «должно быть тоже устает, так как дышит очень сильно – не по-людски, да и не по-воловы, а как-то по-своему, больно громко и через трубу». Посему первые пароходы для защиты от нападений сопровождали полицейские команды. Похожее отношение долгое время (до

80-х гг. XIX в.) господствовало в провинциальной России и в отношении железных дорог. В частности владельцы ж.д. путей Горнозаводской ж.д. столкнулись с проблемой, когда местные крестьяне принципиально стали ходить только по ж.д. путям, а когда одного из них все же задавило поездом, разобрали путь и попытались сжечь дорожные постройки. Компромисс был достигнут лишь после того, как владельцы предоставили право бесплатного проезда и провоза любого багажа, вплоть до коровы, по железной дороге крестьянам всей волости в течение года! Даже владельцы Оренбургской ж.д. в период ее строительства возили пассажиров бесплатно.

В силу этих обстоятельств, вплоть до середины XIX века по Волге плавали исключительно под парусом или с помощью тягловой силы животных или людей, то есть бурлаков. По времени введения паровых судов Россия занимала четвертое место в мире после США, Канады и Великобритании. Но еще долго пароход сосуществовал с парусом и даже тягловым бурлачеством.

Первые формы волжского бурлачества известны с XVII столетия, когда волжский торговый путь смог сделаться относительно безопасным. Основной причиной возникновения бурлачества стала затруднительность плавания вверх по течению Волги, особенно при противном ветре, когда гребцы и рабочие со стругов (основных волжских военных и торговых судов XVII в.) и тянули суда лямкой, проплывая в день не более 14 вёрст. Там, где берег не позволял идти лямкой, суда передвигались при помощи завозных якорей. Для этого на небольшой лодке, называемой «завозней», завозили и закидывали впереди судна якорь, канат от которого вытягивали на судно лямками, и таким образом оно продвигалось против течения. Когда судно доходило до якоря, завозили другой якорь и т.д. По мере дальнейшего экономического развития Поволжья и роста волжских грузоперевозок возникла целая рабочая категория бурлаков, специализировавшихся на буксировании судов против течения реки Волги. Наивысшего развития это явление достигло в первой половине XIX в., когда численный состав бурлаков достигал 300 тыс. человек. Тяжёлый бурлацкий труд, воспетый И.Е. Репиным в своей знаменитой картине¹⁹, был, однако, мало рентабелен²⁰.



Рис. 6. И.Е. Репин. Бурлаки на Волге



Рис. 7. Женщины-бурлачки²¹

На каждую тысячу пудов отправляемого вверх по течению груза требовалось, в среднем, приблизительно 3,5 человека, на доставку одной баржи приходилось нанимать до 70 бур-

лаков, а путь от Астрахани до Нижнего Новгорода занимал 70-75 дней. Оплата бурлацкого труда определялась количеством пройденных «перемен» (пространств плёса приблизительно по 25 вёрст в зависимости от сложности пути), которых на пути от Астрахани до Нижнего («дальняя путина») было 57. По мнению авторов Географического описания нашего Отечества, бурлаки, жители прибрежных деревень, практически всегда нанимались на ограниченное количество «перемен» и никогда не брали всю «дальнюю путину» одной артелью.

Дальнейший рост волжского товарооборота и необходимости перевозки ещё большего количества грузов привёл к появлению в 1813 г. коноводных машин (двигались с использованием лошадей). Первым изобретателем коноводной машины считают Пуа де Барда, получившего от русского правительства привилегию на изобретенное им судно. Коноводные машины (коноводки) с помощью 30 лошадей, запряженных в ворот, подтягивались к завезённому вперёд против течения якорю и тянули за собой караван с 0,5 млн. пудов груза до двух вёрст в час или от 10 до 15 верст в сутки. Впрочем применялись различные устройства подтягивания судна, но в общем соблюдении принципа его движения²². В 1816 г. на Волге плавало 36 коноводок, а в 1846 г. – уже 200. Движение судов проводилось в две смены.

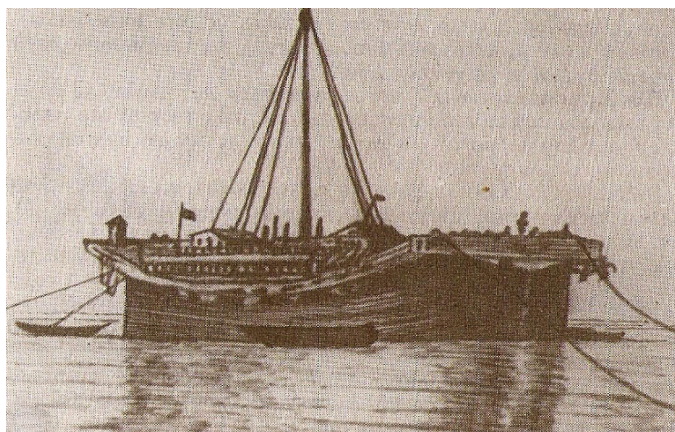


Рис. 8. Коноводное судно. Рисунок А.Н. Минха из его рукописи. 1867 г.

Развитие коноводных судов с одной стороны и неудачи первых пароходов привели к появлению «промежуточного», «компромиссного» варианта судов – кабестанов. Принцип действия их не отличался от коноводок, но движущей силой были не лошади, а паровая машина. Имевшиеся на кабестанах бортовые колеса вращались лишь тогда, когда судно следовало вниз по течению или маневрировало. Вверх же оно вместе с буксируемыми судами передвигалось при помощи завозимого вперед якоря с канатом, который наматывался на вертикально установленный шпиль²³. И.А. Шубин относит их появление ко времени 40-х – 50-х гг. XIX в.²⁴, правда В.Н. Цыбин утверждает, что «кабестанные пароходы появились на Волге тоже в начале XIX века»²⁵, видимо имея в виду отчёт 1820 г. Ч. Берда «о выстроенных им для Волги и её притоков двух пароходов, действовавших попеременно водяными колёсами и завожными якорями. «По внешнему виду они отличались от коноводных судов тем, что имели трубы, колёса и руль, как пароходы. Наружность кабестанов была, вообще, некрасива: очень большие по размерам (свыше 60 м длины, 10-12 м ширины и до 3,7 м вышины), грубо сделанные, плоские, в огромном большинстве деревянные суда не имели никаких надпалубных надстроек, кроме одной кухни для приготовления пищи команде, – не было даже временных прикрытий из досок или тента, так как ни грузы, ни пассажиры на самые кабестаны не принимались.

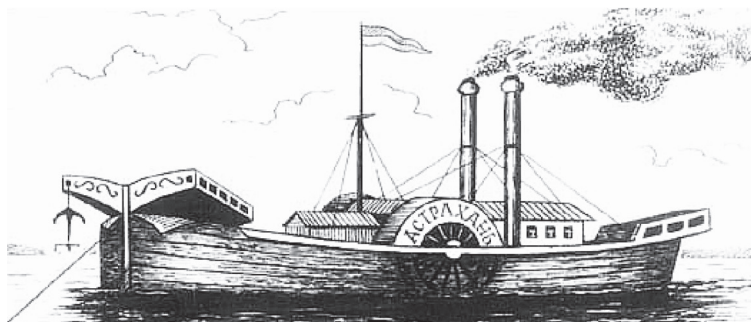


Рис. 9. Кабестан «Астрахань»

Буксировка кабестанами гружёных судов производилась также, как и коноводными машинами... Некоторое отличие было лишь в том, что завоз, где это было возможно по конфигурации фарватера, делался дальше, чем на коноводках, (иногда до 2 км), и производился обыкновенно не на завознях, вручную, а на небольших пароходиках, мощностью в 20-30 л. с. — забежками. «Точно маленькая собачонка, оно то забегает вперёд, то опять подаётся назад, снуёт у самых бортов большого парохода, почти скрываясь под массою якоря и каната, сложенных на нём. Кабестан с буксируемыми им белянами представляется на Волге именно каким-то колоссальным чудовищем, хрипящим на всём просторе этой реки и медленно передвигающийся по ней, делая около 30 вёрст в сутки, но зараз перевоза груз до 500 000 пудов»²⁶.

«Воза» кабестанов бывали иногда действительно очень большими. Обычный состав их на Волге был: 5-6 крупных подчалков с грузом в 500-600 тыс. пудов или 10-15 мокшан грузоподъёмностью в 400-500 тыс., количество же мелких судов, таких как коломенки, барки, и пр., доходило иногда до 50. В такой массовой буксировке и сравнительной дешевизне самих кабестанов заключалось главное их значение: кабестан в 60 л. с. вёл за собой 500 тыс. пудов, тогда как, например, «Самсон» или «Геркулес» общества «По Волге» (См. ниже) при своих 460 л.с. буксировал только 250 тыс., правда, вдвое-втрое быстрее»²⁷. Следует добавить, что кабестаны ходили только по Волге и Каме в пределах больших глубин (по мнению Шубина, на Волге это только маршрут Рыбинск (Нижний Новгород) — Самара).

Постройка первого кабестана на Волге приписывается сарапульским (Вятская губерния) купцам Татарникову и И.С. Колчину, из которых первый получил даже десятилетнюю привилегию на эксплуатацию кабестанов, однако не использованную по случаю разорения на казённых поставках. По мнению Шубина, в 1848 г. на Воле работало

6 кабестанов, а в 1870 г. до 26, после чего их состав резко пошёл на убыль и в 1887 г. последний кабестан сошёл с волжских путей.

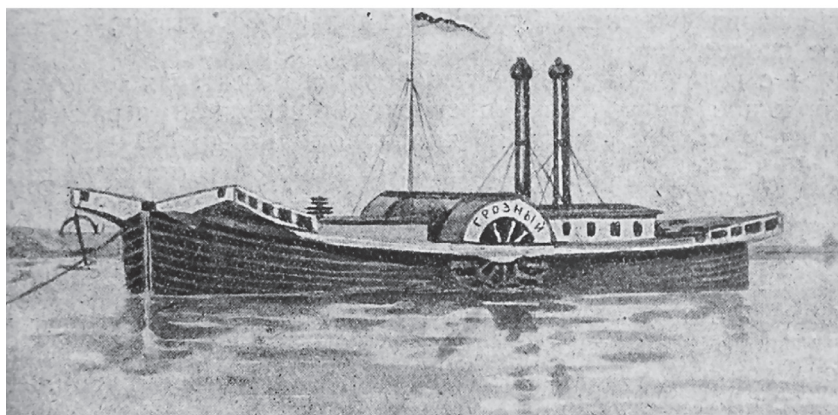


Рис. 10. Кабестан «Грозный». 1850 г.

Из крупных предпринимателей, делавших ставку на кабестаны, выделяется фигура Д.Е. Бенардаки, организовавшего в 1849 г. «Товарищество Нижегородской машинной фабрики и Волжского завозного пароходства» по строительству и эксплуатации кабестанов. В 1854 г. оно было преобразовано в «Камско-Волжское пароходное общество», но технические сложности эксплуатации кабестанов и большое число обслуживающего буксировку персонала (100-130 чел.) привели компанию к разорению. Впрочем даже такое респектабельное пароходство как «Кавказ и Меркурий» не гнушалось в 60-е гг. XIX в. эксплуатировать кабестаны. В 50-х гг. XIX было ещё одно кабестанное общество – «Вулкан», располагавшее 6 пароходами: два кабестана – «Богатырь» и «Владимир» – мощностью по 60 л. с., 3 парохода-забежки и один буксир, для которого 1870 год стал последним²⁸.

Неудачи пароходной частнопредпринимательской инициативы и решительность правительства в области казённого железнодорожного строительства (См. выше) вызвали к жизни

предложение ведения казённого пароходного строительства и введения государственного регулирования пароходных фрахтов. Против этого «восстал назначенный главноуправляющим путей сообщения граф Т.А. Клейнмихель, который в своём отзыве полагал предложить вновь образуемому пароходному обществу («По Волге») полную свободу частного предпринимательства, тем более что это общество не добивалось для себя никаких монополий. А по поводу желания Комитета министров регулировать тарифы общества, из опасения их чрезмерного увеличения, неосновательны, т.к. правительству потребуется дополнительное постановление об отмене всяких речных монополий. «Что касается мнения Комитета о приобретении на счёт казны образцового парохода на случай, если бы частные пароходы оказались неудобными, то всякое о том суждение в настоящее время преждевременно, тем более нет никакой причины предполагать, чтобы лица, которые решаются учредить пароходство, вопреки собственным пользам не озаботились приобретением лучших и вполне соответствующих их предприятию пароходов». Отзыв заканчивался предложением немедленно опубликовать во всеобщее сведение «о предоставлении всем права учреждать в Империи буксирное пароходство и о прекращении всех дел по рассмотрению прошений о разрешении разных пароходных предприятий монопольного характера»²⁹.

В своём мнении граф Клейнмихель был не одинок. Вернувшийся в Россию П.П. Мельников в 1841 г. предпринял обзорную поездку по Волге, результаты которой изложил в своём отчёте правительству. По собранным им сведениям, волжский грузопоток достигал 35-50 млн. пудовёрст,двигающийся по реке «Бог знает каким способом – с помощью и паруса, и бурлаков, и конной тяги (но не пара? – С.Ц.)». Вывод Мельникова гласил: «На Волге должно возникнуть русское речное пароходство, и здесь оно обещает самые большие выгоды»³⁰.

Результатом их совместных усилий стал закон 2 июня 1843 г. о предоставлении в видах поощрения и развития пароходства на реках, свободного его учреждения всем желающим³¹. Так началась эра свободного российского пароходства.

Первое акционерное товаро-пассажирское «Общество пароходства по Волге» с уставным капиталом 225 тыс. р. было создано в 1843 г. и просуществовало до 1918 г. Центральная контора и правление общества располагались в Санкт-Петербурге. Суда пароходства плавали по Волге, Каме и другим рекам волжского бассейна. Основателями явились иностранец Д.И. Кейли, санкт-петербургский купец 1-й гильдии М.П. Кириллов и калязинский купец 1-й гильдии Д.М. Полежаев. 7 сентября 1843 г. было Высочайше одобрено их прошение об открытии действий. Однако, несмотря на явное покровительство высоких сфер, общество не встретило широкого доверия и ему с большим трудом удалось собрать средства, необходимые на первоначальные расходы, в т.ч. оплату первого буксирного парохода, заказанного Нидерландскому пароходному обществу Финборт и К° в Роттердаме. Недоверие было так велико, что уже по открытии общества из его состава вышел один из крупнейших хлеботорговцев Степан Тарасович Овсянников, не пожелавший даже оставить у себя взятые ранее 5 паёв Общества. Весной 1846 г. заказанный за границей пароход, названный «Волга», был доставлен в разобранном виде на Волгу и 15 мая вышел в рейс. Это было довольно несуразное плоскодонное судно с железным корпусом, приподнятым носом и кормой и впалой серединой, на которой помещалась горизонтальная машина высокого давления мощностью 250 л.с., работавшая с таким шумом, что его было слышно за несколько вёрст. Ни кают, ни каких бы то ни было рубок на пароходе не было; рулевое колесо помещалось прямо на палубе. Скорость хода «Волги» с полным грузом (до 300 тыс. пуд.) была 4-5 вёрст/ч против течения и до 20 вёрст/ч по течению порожняком.

Начало его эксплуатации оказалось более чем успешным. В первый же рейс пароход забуксировал в Самаре два подчалка с грузом пшеницы в 150 тыс. пудов и при сильной вешней воде вывел их в Рыбинск в три недели, из которых чистого хода, помимо остановок, было только 13 дней. Кроме того, «низовой» караван в пути был застигнут бурей, разбившей и потопившей массу судов. «Волга» же сохранила свой воз, быстро укрыв его в безопасное место. Этот случай произвёл сильное впечатление на волгарей. Когда же пароход сделал за навигацию ещё два удачных рейса, перевезя в общей сложности 246 тыс. пуд. и заработав 40 тыс. р. при всех эксплуатационных расходах до 27 тыс., недоверчивое отношение к пароходу в коммерческих кругах быстро изменилось. Граф Клейнмихель не постеснялся удостоить пароход похвальным отзывом, что по тогдашним временам являлось событием чрезвычайным³².

Это же общество впервые организовало и речные пассажирские перевозки. Стоимость билета в 1850 г. была: от Нижнего Новгорода до Астрахани:

I класс – 21 р.

II класс – 13 р. 50 коп.

III класс – 6 р.

От Нижнего Новгорода до Рыбинска:

I класс – 4 р. 75 коп.

II класс – 3 р. 30 коп.

III класс – 1 р. 45 коп.³³

В 1850 – 1918 гг. «Общество пароходства по Волге» являлось одним из самых крупных и богатых пароходств волжского бассейна.

В 1859 г. общество «По Волге» получило из Англии пассажирские пароходы «Царь» и «Царица», построенные на основании собственных разработок данного общества.

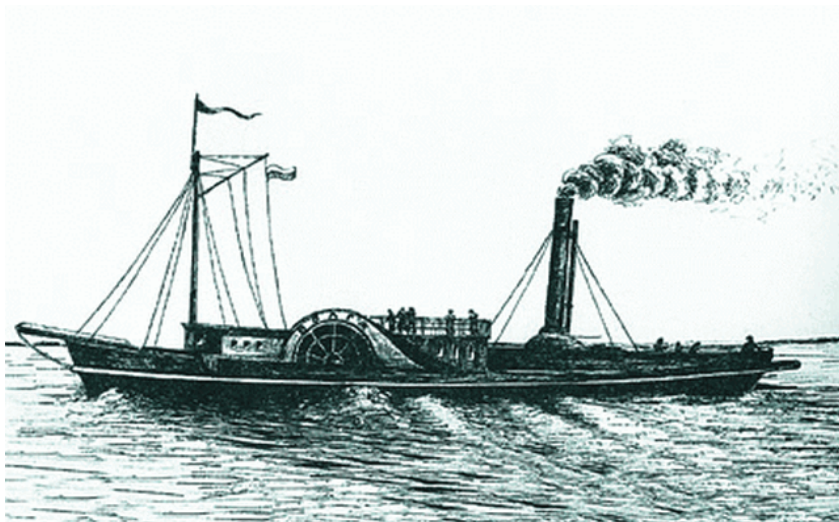


Рис. 11. Первый пароход общества «По Волге». 1846 г.

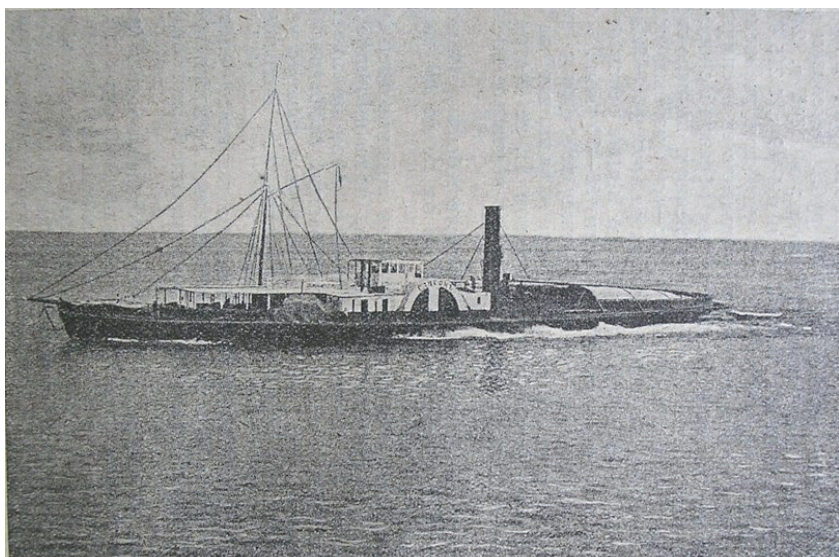


Рис. 12. Один из первых буксирных пароходов общества
«По Волге» – «Самсон»

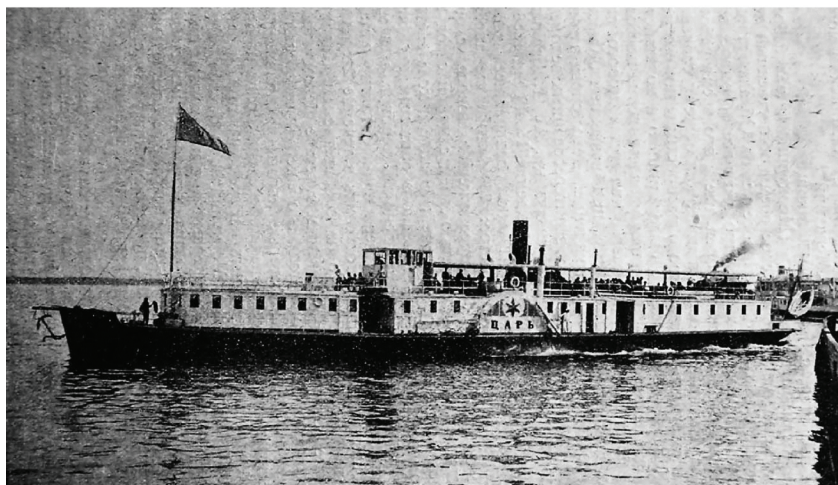


Рис. 13. Первый пассажирский пароход общества «по Волге» – «Царь»

Эти пароходы, наряду с перевозкой пассажиров, предусматривали также перевозку грузов. За счёт отвода под грузовые помещения части кормовой надстройки грузоподъемность этих судов была увеличена почти в полтора раза.

Вторым вслед за акционерным обществом «По Волге» промышленным пароходным предприятием стало общество срочного пароходства «Кавказ и Меркурий». Это пароходное общество являлось самым крупным на Волге в 1858 – 1917 гг. и именно этому обществу правительством была передана по особому контракту перевозка по Волге и Каспию войск, почты и различных материалов. Оно явилось одним из основных транспортных предприятий в России, оказавших огромное влияние на ход промышленного переворота в XIX веке.

В 1848 г. по предложению начальника Северной дирекции строящейся Николаевской железной дороги П.П. Мельникова Санкт-Петербургскими предпринимателями Н.А. Жеребцовым и В.В. Скрипицыным было подано ходатайство на организацию акционерного пароходного общества «Меркурий» для работы на волжском плесе Нижний Новгород – Астрахань. С 1850 г. начались транспортные перевозки. Правление об-

щества предполагало заниматься преимущественно транспортными и меньше – пассажирскими перевозками. Поэтому первые суда пароходства были в основном буксирными. Общество «Меркурий» существовало с 1849 по 1858 гг.

В 1858 г. председателем правления «Меркурия» Н.А. Новосельским было организовано новое общество «Кавказ» для действий на Каспийском море и оба предприятия были объединены в совместное общество «Кавказ и Меркурий». С созданием нового общества предстояло выполнить ряд обязательств, взятых на себя правлением «Кавказа и Меркурия» перед правительством, в частности – создание достаточного большого флота каспийских судов в количестве не менее пятнадцати пароходов и соответствующего количества барж. Значительную часть этих судов необходимо было создать и собрать из привезенных из-за границы частей на собственном заводе в Спасском затоне.

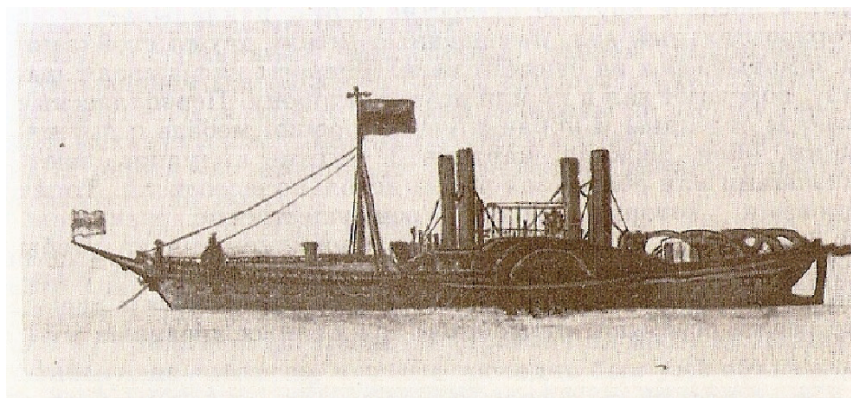


Рис. 14. Пароход «Православный» (с 1874 г. «Александр Невский») общества «Меркурий» будущего «Кавказа и Меркурия» – один из первых меркурьевских пароходов постройки 1850 г.

Акционерное пассажирское общество «Самолет» было создано в 1853 г. и активно действовало до 1918 г. Центральная контора и правление располагались в Санкт-Петербурге. Транспортная деятельность осуществлялась с 1854 г. на Волге,

а с 1858 г. и по Каме. В отличие от большинства других пароходств «Самолет» осуществлял пассажирские перевозки и по р. Оке, а по Волге – до Рыбинска.

Основателями пароходства являлись отставной капитан флота В.А. фон-Глазенапп и титулярный советник М.Г. Бехагель-фон-Адлерскрон. Устав общества был Высочайше одобрен 30 октября 1853 г. Цель товарищества определялась в уставе таким образом: «Товарищество под названием «Самолет» учреждается для устройства по реке Волге и ее притокам между Тверью, Рыбинском и Ярославлем пароходов, на которых дозволяется перевозить пассажиров и легкие грузы». Но уже в 1859 г. пароходы этого общества ходили до Саратова по Волге и до Перми по Каме. Таксы на проезд от Твери до Рыбинска в 1860-80 гг. составляли:

I класс – 6 р.

II класс – 4 р.

III класс – 3 р.

Большинство пароходов «Самолета» были построены на заводе фирмы «Коккериль и К°» в Бельгии. За это постоянство в выборе изготовителя пароходов бельгийский король наградил золотыми перстнями всех основателей общества.

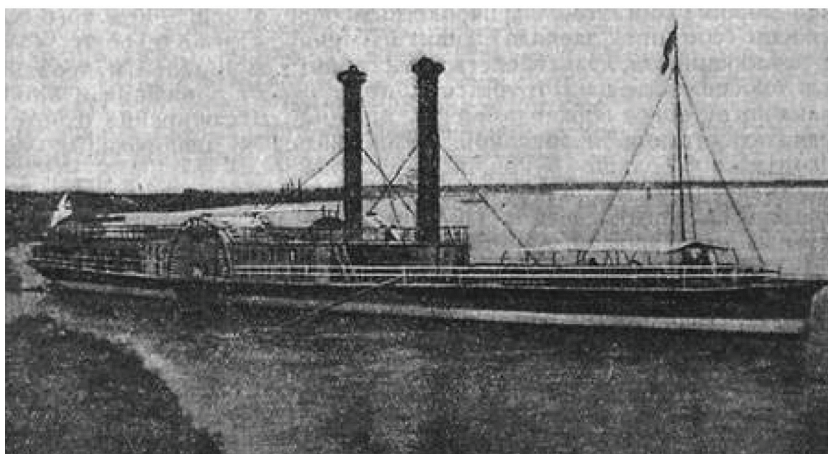


Рис. 15. Пароход «Товарищ», общества «Самолёт» постройки 1854 г. заводом Коккериль

В 1850-1918 гг. общество «Самолет» являлось одним из самых крупных и богатых волжских пароходств. Сразу организованное как преимущественно пассажирское, оно располагало самыми комфортабельными на Волге судами.



Рис. 16. Самара. Пристань общества «Самолёт»

Высокие доходы и свободная конкуренция привели в 40-х – 50-х гг. XIX в. к бурному развитию волжского пароходства. Помимо вышеназванных, в 1854 г. было образовано буксирное общество «Волжско-Камское» и пароходство «Польза», в 1855 г. – пароходство И.И. Любимова, в 1857 г. общество братьев Ф. и Г. Каменских, купца И.С. Колчина и другие³⁴. К началу 60-х годов XIX века общее количество пароходов, плававших в Волжском бассейне, составляло 220, из них 130 принадлежало акционерным обществам, а 90 были собственностью отдельных лиц. Грузооборот Волги в это время не превышал 170-180 миллионов пудов. Так за навигацию 1856 г. по Волге прошло 577 судов, число рабочих на них составило 18 250 человек, общая ценность груза превысила 6 млн. р. Уже в 50-е гг. XIX в. по Волге и её притокам выполнялось две трети всех перевозок, производи-

мых на внутренних водных путях, в том числе 55 % пассажирских перевозок. В это время речной путь был фактически единственным способом доставки хлебного груза в разные места страны. По берегам Волги развернулась сеть верфей, судостроительных и судоремонтных заводов, были оборудованы доки и затоны.

9 Мая 1845 г. со стапелей астраханского эллинга были спущены два парохода с железными корпусами. Для обслуживания нужд судостроения астраханцы построили близ порта механический завод, где в 1857 г. работало около 100 рабочих. Возникали небольшие механические мастерские. Для Волги с притоками было построено в 1867 г. 30 буксирных пароходов, в 1868 г. – 25, в 1869 г. – 50 буксиров.

Со второй половины XIX века пассажирские суда принимают узнаваемый архитектурный облик. В основном это – одноярусные пароходы, в трюмах которых перевозился груз. По всей длине корпуса, за исключением открытых рабочих палуб, делалась надстройка для пассажиров 1-го и 2-го классов, а также устанавливалась штурвальная рубка, из которой была видна прогулочная палуба. В конце 60-х гг. XIX в. на Волге стали появляться двухъярусные или двухдечные пароходы. Так, в 1867 г. в Англии по заказу общества «По Волге» был построен грузопассажирский пароход «Государь», а в 1869 г. – однотипный с ним «Государыня». Эти суда отличались от своих предшественников наличием второго яруса надстроек для пассажиров 1-го и 2-го классов.

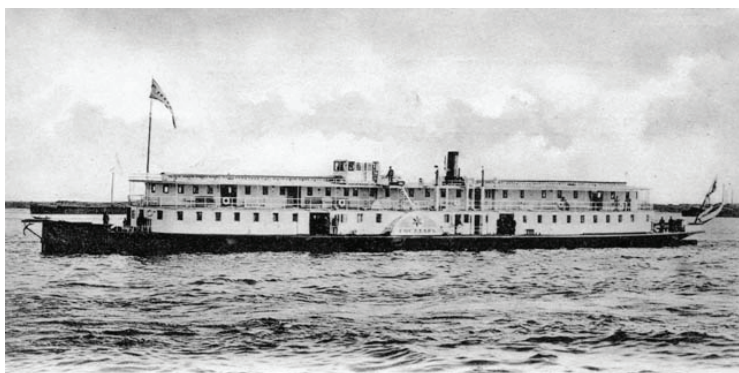


Рис. 17. Пароход «Государь» общества «По Волге»

Все пароходы того времени были почти одинаковые, но особенно славились «самолетские», и их предпочитали «волжским» и «меркурьевским». Отопление на всех пароходах было дровяное. Дрова – дубовые, длиной в аршин, из толстых поленьев. Их получали, раскалывая восьмивершковый кряж на четыре части. Погрузка дров производилась на пристанях, расположенных примерно через 50–70 верст одна от другой. Грузили женщины, которые с удивительным проворством, бегом переносили дрова из берегового штабеля на пароход. Вместо носилок служили два не скрепленных между собой шеста с двумя колышками, вбитыми в средней части каждого из них. На пароходе дрова очень ловко с великим грохотом сбрасывались в дровяной трюм. Ночью было видно, как из дымовых труб вылетал целый столб искр, которые вихрем кружились позади трубы, представляя разнообразием своих движений картину удивительной живости и красоты.

16 апреля 1860 г. по Волге начались регулярные рейсы пассажирских пароходов от Твери до Саратова с остановкой в Самаре. Если в 1850 г. от Астрахани до поволжских городов 10 пароходов за 26 рейсов перевезли 1355 тыс. пудов грузов, то в 1861 г. 58 пароходов совершили уже 291 рейс и переправили 6749 тыс. пудов различных грузов³⁵.

Социально-экономическое положение вновь образованной губернии выражалось следующими данными. Население Самары, с 1851 г. по 1875 г. увеличилось с 14 920 – по мнению К.Я. Наякшина³⁶, 19 753 – по мнению П.В. Алабина³⁷, 23 812 – по мнению Н.А. Архангельского³⁸ до 54 722 чел.³⁹. Губернское население в 1868 г. составило 1 763 924 чел.⁴⁰ и к 1875 г. увеличилось до 2 038 795 чел.⁴¹

Не столь однозначно развивалась сельскохозяйственная отрасль. Так, в 1851 г. в Самаре было закуплено до 5 743 500 пуд. сельхозпродукции, в т. ч. 3 688 650 пуд. пшеницы; в 1861 г. объёмы закупок снизились до 3 720 410 и 3 493 800 пуд. соответственно; в 1863 г. эти цифры возросли до 6 777 300 и 4 959 000, а в 1875 г. достигли 11 815 784 и 10 086 399 пудов⁴². поголовье скота в 1862 и 1875 гг. составило: лошадей –

824 900 (776 255), крупного рогатого скота – 467 900 (525 684), овец простых/тонкорунных – 1 514 100/128 500 (1 378 973/54 999), свиней – 235 900 (189 023), коз – 57 100⁴³ (38 638)⁴⁴. Впрочем динамика снижения сельскохозяйственных и в целом экономических показателей после отмены крепостного права характерна не только для Самарской губернии. Ещё более откровенный вывод сделан относительно Саратовской губернии, где: «следствием крестьянской реформы было массовое разорение крестьянства».



Рис. 18. Самара. Набережная улица

Показатели ярмарочных оборотов как главный индикатор объёмов торговли того времени, к примеру, в Самаре, составили: привоз товаров – на 598 890 р., продажа – на 196 345 р.; в 1861 г. – 1 259 000 и 335 370 р.; в 1863 г. – 1 523 000 и 433 000 р., а в 1875 – 1 151 113 и 398 195 р. соответственно⁴⁵. Самарская пристань в 1856 г. отправила 7 153 447 пуд. грузов на 5 727 226 р., а всего в 1856 г. со всех губернских пристаней было вывезено 14 137 111 пуд. грузов объявленной стоимостью 8 312 942 р. серебром⁴⁶.

Из характерных особенностей Самарской губернии того времени следует отметить появление мощной прослойки кулачества, т.е. достаточно зажиточных крестьян, особенно в южных уездах. П.В. Алабин отмечает их по «жилым крестьянским зданиям из отличных сосновых брёвен, крытых тёсом» и разительно отличавшимся от хижин, вымазанных глиной из «мелкого осинового» или «тонкого и часто корявого леса» и крытых соломой⁴⁷. Хозяйства кулаков отличаются наличием усовершенствованных сельскохозяйственных орудий и даже паровых механизмов, к примеру, – паровых молотилок⁴⁸. В качестве забавного примера следует указать «паровые плуги» в имении бугурусланского землевладельца Джона Бутлерова⁴⁹.

В качестве иллюстрации возникновения в 70-х гг. XIX в. агропромышленного комплекса, включающего в себя сельскохозяйственные посадки сахарной свёклы и перерабатывающий свёклосохарный завод, расположенный здесь же, можно привести историю начала Тимашевского сахарного завода. По данным Тимашевского краеведа И.А. Романова, в начале 70-х гг. XIX в. (судя по дальнейшим описаниям, это события 1872 г. – С.Ц.) местные помещицы Тимашева А.С. и Жемчужникова А.М. продали часть своих земель – 4000 десятин – члену лондонского парламента лорду Джонсону Бутлеру (у П.В. Алабина Джон Бутлеров – С.Ц.), а часть передали в наследство родственникам, в т.ч. 2101 десятин Жемчужникову А.А. – сыну Жемчужниковой С.М.

Англичанин Джонсон Бутлер на купленной здесь земле создал английское имение (П.В. Алабин также сообщает об имении – С.Ц.), вложил капиталы на покупку новейших сельскохозяйственных машин (паровые плуги у Алабина) и намерен был создать рациональное хозяйство на началах нововведений. Об этом опыте рассказывал Юшков Н.Ф. в своей кнге «Путевые очерки и картины», изданной в Пензе в 1878 г. Позже Юшков Николай Фирсович – редактор «Казанских губернских ведомостей», в 1870-е гг.

совершил путешествие по Волге (видимо, в 1873 г. – С.Ц.). В своей книге он пишет: «В Самаре теперь еще немало толкуют о новом землевладельце Самарской губернии, члене лондонского парламента лорде Джонсоне Бутлере. Он в прошлом году купил в Самарской губернии... чрезвычайно богатое имение с. Тимашево, расположенное на реке Кинельке, впадающей в р. Самару, в свою очередь впадающей в Волгу, близ Самары.

...Богатый землевладелец, кажется, решился, не щадя издержек, ввести в своем имении все возможные нововведения и вести хозяйство на широких началах. Еще с весны настоящего г. начали доставляться в имение разные сельскохозяйственные машины. Нанят был особый пароход, который по Волге прошел в Самару, а затем в Кинельку (куда, конечно, никогда не заглядывает ни один пароход) и привез в Тимашево жатвенные, сеятельные машины, соломорезку, камнедробилку и др.; за три рейса парохода Джонсон Бутлер уплатил 1300 р. серебром. Но главная часть машин, а именно паровые плуги и др., еще не доставлены в Самару, но уже получены в Нижнем. Всего машин выписано им тысяч на семьдесят. Между тем в имении уже приступлено к разным нововведениям. Так, там уже устроено орошение полей, пока еще на пространстве 15 десятин. Устройство ирригаций или орошения этого участка земли удалось вполне и стоило недорого, и между тем в засуху настоящего года орошение это принесло большую пользу.

В имении предполагается устроить маслобойню и произведен посев свекловицы с тем, чтобы попытать, нельзя ли здесь устроить свеклосахарный завод. Вот те сведения, какие мне удалось собрать об имении лорда Бутлера. Сам лорд в настоящем г. не будет в имении. Он принимает особенно деятельное участие в парламентских делах, сильно интересуясь «восточным вопросом».

Введение рационального хозяйства в имении лорда не может, думается мне, не отозваться благотельно и на окружающих его хозяйствах. По крайней мере, мне уда-

лось слышать, что весьма многие с любопытством осматривают его хозяйство. Насколько это верно, не знаю, но в Самаре мне пришлось встретиться с одним весьма дельным помещиком – землевладельцем, купившим также недавно имение в Самарской губернии, недалеко от Тимашева, и он сам мне говорил, что крайне заинтересован ходом дела там и непременно подробно с ним ознакомится...»

Из-за тогдашней засухи (только 1873 г. – С.Ц.) эти усилия Джонсона Бутлера не оправдались, и он оставил это имение.

Что касается Самарской промышленности, то до 70-х гг. XIX в. – это эпизодически появляющиеся и вскоре исчезающие мелкие предприятия. П.В. Алабин указывает, что в 1800 г. в Самаре работали 1 юфтяной и несколько кожевенных заводов, а также 1 шёлковая фабрика (!). Позднее всё это исчезает. В 1847 г. в Самаре отмечены 30 заводов и фабрик с 351 рабочим с производством на 651 625 р.⁵⁰, большинство из которых в годы Крымской войны прекратили своё производство. С окончанием войны чахлая самарская промышленность вновь объявляет о своём появлении и в 1868 г. она насчитывает до 450 промышленных заведений, включая всевозможные гончарные, кузнечные, сапожные и т.п. мастерские с 4 455 рабочими и суммой производства до 5 млн. р.⁵¹.

Большое значение играло волжское рыболовство. До 70-х гг. XIX в. Волга была богата рыбой на всём своём протяжении, обеспечивая пропитанием и заработками многие тыс.и людей. Сама река была разделена на рыболовные участки, арендуемые как частными лицами, так и государством. Арендаторы участков не только ловили рыбу, но и следили за правильностью лова и препятствовали применению запрещённых приёмов рыболовства⁵². Несмотря на колоссальные рыбные богатства реки, ловили исключительно красную рыбу (белугу, стерлядь, белорыбицу, осётров, лосося), так как прочие виды рыбы (вобла, судак, лещ, сазан, сом, щука, тарань, краснопёрка, чехонь, линь, окунь) ловить было нерентабельно: за них ничего на рынке не платили. Достаточно указать, что сушёную воблу продавали по 0,5 коп. за 1 кг или 60 коп. за тысячу штук!

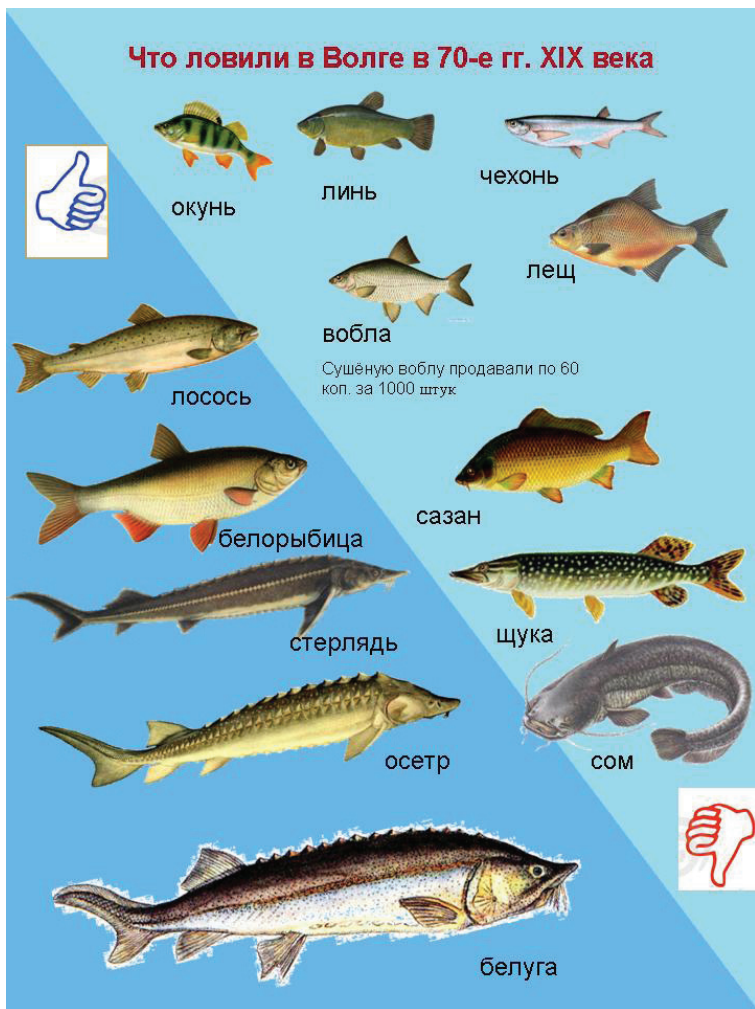


Рис. 19. Ассортимент волжской рыбы

Оренбургская губерния, куда предполагалась прокладка железной дороги, в связи с военно-административной переориентировкой на Среднюю Азию, в 1865 г. вновь подверглась разделению и из неё была выделена Уфимская губерния. Оставшаяся после этого территория Оренбургской губернии, равнялась 167 484 вер.² или 16 824 596 дес. и включала в себя

5 уездов: Оренбургский, Верхнеуральский, Орский, Троицкий и Челябинский. Резиденция генерал-губернатора была перенесена из Уфы в Оренбург. В административном отношении Оренбургскому генерал-губернатору, помимо Оренбургской, подчинялась до 1865 г. также и Самарская губерния⁵³. Оренбургское казачье войско в военном и административно-хозяйственном отношении составляло особую область. В отношении местного управления оно подчинялось оренбургскому генерал-губернатору, по совместительству являвшемуся наказным атаманом этого войска, а в военном и хозяйственном отношениях – войсковому штабу и войсковому хозяйственному правлению⁵⁴.

Социально-экономические показатели Оренбургской губернии выглядят следующим образом. Население в 1851 г. составило 689 269 чел., в 1858 – 835 303⁵⁵, в 1865 г. – 843 533⁵⁶, в 1867 – 840 704 человек⁵⁷.



Рис. 20. Оренбургская губерния с 1865 г.

Основным сельскохозяйственным богатством Оренбуржья было скотоводство, которое обеспечивалось как крестьянством, так и казачеством, и кочевыми народами казахских и среднеазиатских степей. Значительное количество скота и его достаточно низкая стоимость (например, в 1865 г. корова

в Оренбурге продавалась по 18 р., лошадь – от 10 р., баран – по 2,5 – 3 р., верблюд – за 20 р.⁵⁸) позволили краю не только полностью обеспечить себя продуктами скотоводства, но также и снабжать ими всех соседей, а также активно выводить и вывозить скот в Центральную Россию.

Оренбургский край славился своей пшеницей. В 1865 г. в губернии было собрано 19 725 462 пуд. хлеба, в 1875 г. – уже 28 653 057 пуд.⁵⁹ Однако вследствие высоких транспортных расходов, высококачественный оренбургский хлеб шёл только на внутреннее потребление (в основном на винокуренные заводы, выдававшие в 60-е гг. до 722,5 тыс. пуд. продукции⁶⁰), и лишь когда цена пшеницы падала до предела – её гужом вывозили в Самару на волжские пристани.

В промышленном отношении Оренбург был известен своими металлургическими заводами и добычей полезных ископаемых. Как сообщает Большой Энциклопедический словарь «соответственно сложности и разнообразию геологического строения, Оренбургская губерния занимает одно из первых мест в России по минеральным богатствам, послужившим к созданию обширной горной промышленности и целого ряда горных заводов». Крупнейшими из них, по сообщению того же словаря, являлись: Белорецкие, Авзяно-Петровские и Инзерские⁶¹.

Экономическое положение этих предприятий было следующим. С конца XVIII в. на Урале продолжался промышленный подъём. С начала XIX в. до 60-х гг. объёмы производства чугуна возросли вдвое, а железа – в 2,5 раза. Отмена крепостного права нанесла смертоносный удар по горной промышленности Оренбуржья. Современники отмечали, что уже с начала 60-х гг. XIX в. становится заметен упадок чугуноплавильного и железоделательного производства на Урале. Причины этого виделись в следующем:

1. Рост цен на товары первой необходимости.
2. Требования освобождённых от обязательного труда рабочих увеличения оплаты их труда.

3. Отсутствие свободных рабочих рук. Так, оплата штатных работников сразу после отмены крепостного права возросла вдвое, а вспомогательных – втрое⁶².

С учётом роста количества и качества европейского чугуна и стали, снижения цен на эти виды продукции, а также улучшения путей сообщения в связи с техническим прогрессом, продукция уральских заводов находила всё меньший спрос, и заводы обречены были на снижение производства и прекращение работы. Выплавка чугуна на Урале в 1860 г. составила 14 513 тыс. пуд., в 1862 – 10 467 тыс.; производство железа – 10 100 и 7 251 тыс. пуд. соответственно⁶³.



Рис. 21. Белорецкий завод начала XIX в.

В Оренбургской губернии это выглядело так. Крупнейшее российское предприятие – Белорецкий чугуноплавильный, железоделательный и литейный завод, принадлежащий гвардии ротмистру С.И. Пашкову, по требованию кредиторов был продан в 1874 г. торговому дому Вогау и К°. Чуть позже, в 1882 г. этому же дому продали Узьянский и Кагинский заводы, входящие в Белорецкий промышленный комплекс⁶⁴.

В 1859 г. два Авзяно-Петровских (Верхне- и Нижне-Авзяно-Петровский) заводы, вместе с заводской дачей в 28 905 дес.

были куплены Д.Е. Бенардаки. В 1860 г. на них было установлено новое оборудование, которое позволило увеличить выплавку чугуна с 88 786 пуд. в 1859 г. до 189 560 пуд. в 1861 г.⁶⁵ К 1865 г. Д.Е. Бенардаки становится владельцем золотых приисков на Амуре, медеплавильных Усень-Ивановского, Верхне-и Нижне-Троицкого заводов, находящихся в Белебеевском уезде Уфимской губернии, а также обоих Авзяно-Петровских заводов. Но в 1870 г. Дмитрий Егорович Бенардаки умирает, и после раздела имущества между его 3-мя сыновьями эти предприятия признаются несостоятельными, в том же г. отходят в казну за долги и прекращают свою работу⁶⁶.

В 1859 г. средствами Русской горнозаводской компании (учредители – А. Рихтер, полковник П. Ушаков и коммерции советник А. Пастухов) был построен Инзерский чугуноплавильный завод в Вернеуральском уезде Оренбургской губернии с заводской дачей в 125 тыс. дес. земли. Но в связи с отменой крепостного права организовать производство не удалось, и завод встал⁶⁷. Некоторые предприятия, вроде Преображенского и Кананикольского медеплавильных заводов, прекратили работу сразу же после отмены крепостного права, т.е. ещё в 1861 г.

Из полезных ископаемых, добываемых в Оренбургской губернии, следует отметить золото, добыча которого была начата в начале XIX в. (прииски Санаркские, Кочкарские и Миасские, где был найден самородок весом 2 пуд. 8 фунт.), медь, железо (гора Магнитная), марганцевые и хромовые руды, драгоценные и полудрагоценные камни (топазы, бериллы, фенакиты, цирконы, гиацинты, рубины, сапфиры, эвклазы, хризолиты, хризобериллы, аметисты, змеевики и амазонский камень), бурый уголь и каменная соль (Илецкая заплата)⁶⁸.

Предприятий местной промышленности Оренбургской губернии в 1865 г. было 167 с общим производством на сумму 6 648 558 р.⁶⁹

Почём продавали Уральскую рыбу в 70-е гг. XIX века

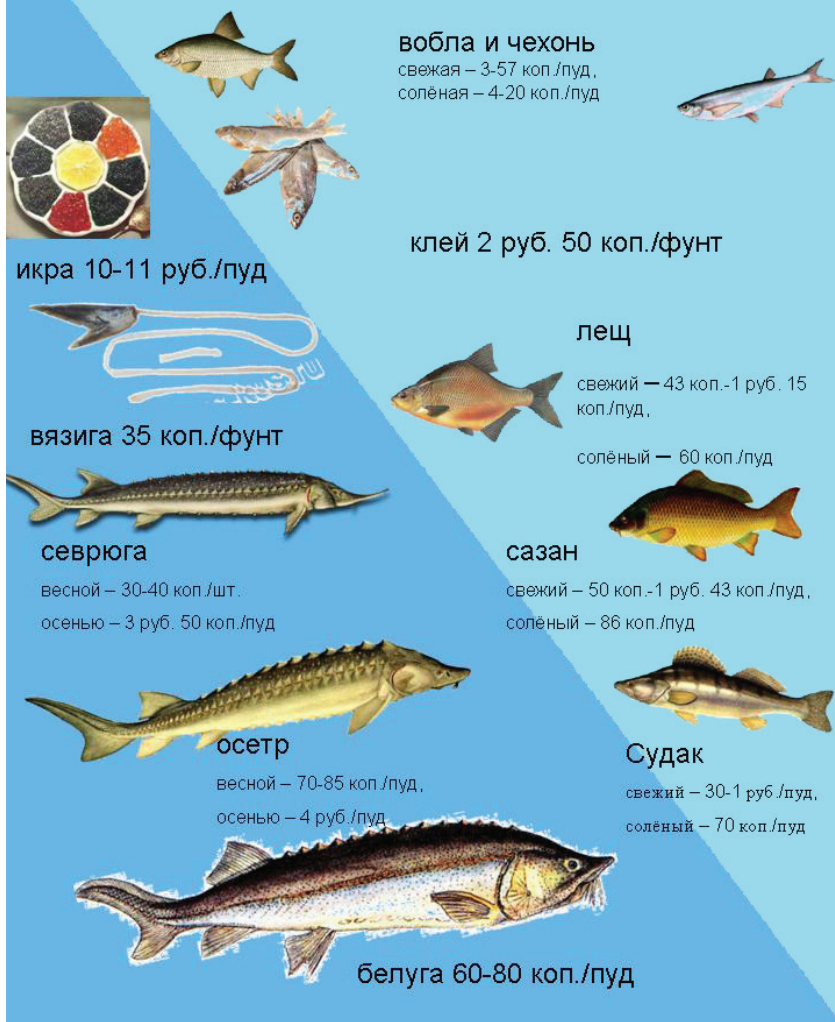


Рис. 22. Стоимость уральской рыбной продукции

Особую отрасль представляло уральское рыболовство. Памятная книжка Оренбургской губернии на 1865 год отмечает, что рыбный промысел представляет заметную

отрасль на реке Урал. Это единственная в мире река, исключительно предназначенная для рыбной ловли. На Урале нет ни судоходства, ни сплава лесов, ни водяных мельниц на всём её протяжении. Пойманная в Урале рыба продавалась по следующим ценам: рыба красная: осётры весной – 70-85 коп./пуд, осенью – 4 р./пуд; севрюга – 30-40 коп./шт. и 3 р. 50 коп./пуд – соответственно: белуга – 60-80 коп./пуд. Чёрная рыба: сазан свежий – 50 коп.-1 р. 43 коп./пуд, солёный – 86 коп./пуд; судак свежий – 30-60 коп. – 1 р./пуд, солёный – 70 коп./пуд; лещ свежий – 43 коп.-1 р. 15 коп./пуд, солёный – 60 коп./пуд; вобла и чехонь – 3-57 коп./пуд, солёная – 4-20 коп./пуд; щука свежая – 55 коп./пуд. Икра продавалась по 10-11 р./пуд; клей – 2 р. 50 коп./фунт; визига⁷⁰ – 35 коп./фунт. Среди пойманной рыбы встречались экземпляры исполинских размеров. Так, в 1855 г. во время осеннего лова была поймана белуга весом в 35 пуд. проданная за 200 р. серебром, а в 1847 г. во время весенней ловли поймали белугу весом в 60 пуд⁷¹!

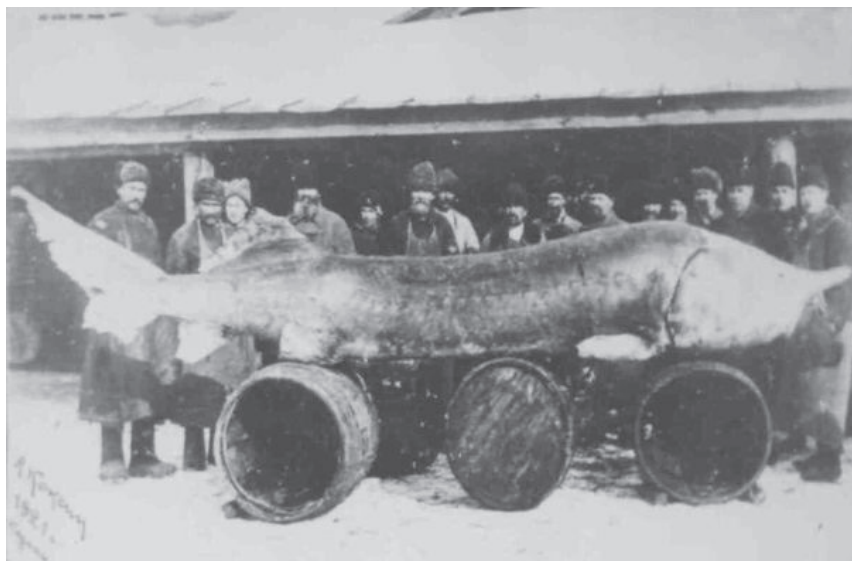


Рис. 23. Белуга

Но, имея столь колоссальные промышленные и сельскохозяйственные ресурсы, Оренбургская губерния не могла с достаточным размахом их использовать, потому что их было сложно вывезти. Единственным видом путей сообщения, способным удовлетворить нужды массовых перевозок, был водный. Но в этом отношении Оренбургская губерния находилась в самом невыгодном положении из всех губерний Урала. Водных путей, которые можно было использовать исключительно для транспортировки леса в плотах (т.е. мелководных, сплавных речек) в губернии имелось 754 вер., но ими едва ли можно было воспользоваться, так как они текли с гор в направлении лесистых, а не степных районов. Гружёные суда могли проходить по всем рекам путь длиной лишь в 358 вёрст. Судосходных рек в губернии не было вообще, и само судосходство было возможно лишь в короткий весенний период паводка⁷². Даже в конце XIX в. водным путём губерния отправляла всего лишь 3,5 млн. пуд. грузов⁷³. Ближайшими водными магистралями для оренбургских грузов были реки Белая, от города Уфы и Волга в районе города Самары.



Рис. 24. Оренбургский меновый двор

Зато поддерживались оживлённые торговые отношения с казахстанскими кочевниками и среднеазиатскими купцами. Только в 1862 г. в Оренбург прибыло 16 924 верблюда и 2 684 подводы с товаром на общую стоимость в 3 737 870 р.⁷⁴ Особое значение в этой торговле занимали Оренбургский и Троицкий меновые дворы, учреждённые в 1747 и 1750 г.г. Так, если в 1870 г. на Оренбургский меновой двор было привезено товара на 3 271 367 р. то в 1875 г. – уже на 4 377 485 р.⁷⁵ В 1867 г. по Оренбургскому тракту из Оренбурга в Самару было отправлено до 9 млн. пуд. разных грузов⁷⁶.

Важно отметить, что в результате военного поражения в Крымской войне в России стали обращать более пристальное внимание на военный аспект железнодорожного строительства⁷⁷. Разорение и остановка уральских заводов, нестабильность и ненадёжность восточной торговли, наличие достаточных ресурсов экономического развития в Центральной России и соображения безопасности, прежде всего, западных территорий (особенно Польши) и границ не могли стимулировать железнодорожного строительства на Восток, за Волгу. Нужны были ещё причины, чтобы правительство обратило на это направление более пристальное внимание. И причиной тому были военные интересы России на Востоке. Формальное присоединение казахстанских территорий, без серьёзной военной поддержки, ничего не значило, особенно в силу сложных отношений России с Хивой, Кокандом и Бухарой.

Так, в 1839 г. в связи с постоянными нападениями кокандцев на казахов – российских подданных, начинаются военные действия России в Средней Азии⁷⁸. С этой целью в 1845 г. началось строительство укреплений по рекам Тургай и Ирғиз. Для дальнейшего укрепления границы оренбургский военный губернатор В.А. Обручев построил в 1847 г. укрепление Раим (впоследствии Аральское), близ устья Сырдарьи и предложил занять Ак-Мечеть.

В 50-х гг. XIX в. русские с двух направлений – Оренбургского и Сибирского – перешли в наступление, закончившееся в 1864 г. сооружением Сыр-Дарьинской укрепленной линии⁷⁹.

Устройством цепи укреплений со стороны Оренбурга вдоль нижнего течения Сырдарьи, а со стороны западной Сибири вдоль Алатау, русская граница постепенно замыкалась, но в то время огромное пространство – около 650 вёрст – оставалось ещё незанятым и служило как бы воротами для набегов в казахскую степь.



Рис. 25. «Солдаты у крепостной стены». Картина В.В. Верещагина

Дальнейшее продвижение русских войск привело к взятию Чимкента, Ташкента, Самарканда и образованию в 1867 г. обширного Туркестанского генерал-губернаторства⁸⁰, обусловившего падение военного значения Оренбурга. Для поддержания расквартированной в Туркестане 1-й стрелковой дивизии требовались надёжные коммуникации, которые не могли быть ничем иным, кроме железных дорог. Потому единственным выходом из создавшейся в Оренбургской губернии ситуации было строительство железной дороги, призван-

ной значительно снизить транспортные расходы, увеличить объёмы грузооборота в крае и обеспечить надёжное снабжение в тылу туркестанских батальонов.



Рис. 26. Вступление русских войск в Самарканд 8 июня 1868 г.
Картина Н.Н. Каразина

В 1865-1875 гг. русские железные дороги в четырёх местах вышли к Волге (у Нижнего Новгорода, Сызрани, Саратова и Царицына), но нигде её не пересекли. В связи с этим встал вопрос о прокладке железных дорог в Заволжье. 6 ноября 1868 г. министр путей сообщения⁸¹ П.П. Мельников подал записку, в которой указывалось, что в результате выдачи случайных железнодорожных концессий, образовались пробелы в общей сети железных дорог, пополнение которых было необходимо для упрочнения экономического положения страны. Среди этих пробелов был указан и Оренбургский край, через который велась среднеазиатская торговля и который до тех пор не был связан с внутренней Россией. Для закрытия этих пробелов требовалось соорудить 5-6 тыс. вёрст железнодорожных путей. Поскольку выполнить всё сразу было невозможно, П.П. Мельников разделил предполагаемые к постройке линии на две категории: первоочередные и дополнительные.

В списке первоочередных линий оказались: Лозово-Севастопольская (525 вёр.), Моршанско-Пензенская (258 вёр.), Пенза-Самарская (325 вёр.), Борисоглебско-Царицынская (350 вёр.), Самарско-Оренбургская (380 вёр.) и т.д., всего – 2 593 версты линий⁸². Однако М.Х. Рейтерн отклонил проект линии Пенза-Самара как бесперспективный, а Комитет министров, в связи с началом строительства линии на Саратов – преждевременной! Что касается линии Самара-Оренбург, то в целях экономии её предложили разделить на 2 участка: Самара-Бузулук и Бузулук-Оренбург, из которых первый участок был желателен к постройке⁸³.

Новая железнодорожная сеть была утверждена 27 декабря 1868 г. но, как это часто бывает, к сроку не выполнена. Поэтому в 1870 г. Комитет министров предложил П.П. Мельникову составить новый план железнодорожного строительства, в котором к недостроенным 2 800 вёрстам железных дорог могло быть добавлено ещё 3–4 тыс. вёрст путей. В новый план вошли 5 старых линий, 3 из которых были изменены и 18 новых, в том числе: Моршанско-Сызранская, Сызрань-Самарская и Бузулук-Оренбургская, призванные стать магистральным путём, соединяющим Центральную Россию с Оренбургом. Рязско-Моршанская и Самаро-Бузулукская дороги к тому времени были разрешены к строительству и в самом ближайшем времени должны были быть построены. Комитет министров одобрил план и признал наиважнейшими следующие направления: Смоленско-Брестское (620 вёр.), Брест-Бердичевское (445 вёр.), Лозово-Севастопольское (600 вёр.), Самаро-Бузулукское (150 вёр.), Ландварово-Роменское (725 вёр.) и Ростово-Владикавказское (700 вёр.), всего – 3 240 вёрст. Остальные линии были отданы на доработку, после которой в числе прочих были утверждены и Оренбурго-Бузулукская, Самаро-Бузулукская и Моршано-Сызранская магистрали⁸⁴.

Из предполагавшихся к строительству линий в Нижнее и Среднее Поволжье (на Саратов, Самару и Астрахань) первоочередной была определена трасса Тамбов-Саратов. Однако

на своих заседаниях 11 и 18 июля 1868 г. Комитет министров вновь признал необходимым включить Оренбурго-Самарскую железную дорогу в категорию первоочередных⁸⁵.

Первым, кто высказался за необходимость строительства железнодорожного пути от Самары к Оренбургу, по мнению Г.В. Алексушина, был Самарский губернатор Б.П. Обухов, но никаких конкретных доказательств этого мнения Глеб Владимирович не приводит⁸⁶. В. Алексеев прямо заявляет, что: «Мысль соединить Самару и Оренбург железной дорогой впервые прозвучала в 1856 г. от военного инженера Дмитрия Ивановича Романова⁸⁷»⁸⁸. По мнению же П.В. Алабина, эта мысль была высказана в «Экономическом указателе» за 1857 г.⁸⁹ Примерно в это же время, судя по приводимым статистическим данным, вышла в свет и книга Д. Мордовцева «О важности соединения Среднего Поволжья с Центральной Россией и южными морями», в которой также высказывалась мысль о том, что Главное Общество российских железных дорог не может в своей деятельности игнорировать интересы Среднего Поволжья и Заволжья. Во всяком случае, судя по газетной публикации в Самарских губернских ведомостях, уже в 1857 г. этот вопрос служил темой для широкого общественного обсуждения⁹⁰.

Вспыхнувшая по этому поводу, впрочем, как и по всем другим, полемика, привела сторонников Самаро-Оренбургского направления железной дороги к объединению во главе с оренбургским генерал-губернатором Н.А. Крыжановским. 4 февраля 1867 г. он лично разъяснил представителям самарского земства необходимость и пользу проведения от Самары до Оренбурга хотя бы железно-конного пути и, встретив в лице самарцев полное сочувствие, в тот же день отправился в столицу с ходатайством о сооружении этой линии. Комитет министров, выслушав записку министра путей сообщения генерал-адъютанта П.П. Мельникова, согласился с его мыслью о пользе соединения Самары с Оренбургом и Бугульчаном железной дорогой, но только не для конного, а для парового

движения и журналом от 30 мая 1867 г. постановил предоставить генералу Н.А. Крыжановскому, в частном порядке, произвести изыскания для определения наилучшего направления предполагаемой линии.



Рис. 27. Оренбургский генерал-губернатор Н.А. Крыжановский

Для решения этой проблемы Н.А. Крыжановский образовал особый комитет, куда пригласил и представителей самарского земства: городского голову М.И. Назарова и помещика М.М. Наумова. Самара в свою очередь также образовала комитет для разработки этого же вопроса, на что было выделено

5 000 р. 2 февраля 1868 г. самарское земство приняло решение ходатайствовать перед правительством о возможно скорейшем начале строительства железной дороги на Самару и Оренбург.

Между тем, заслышав о предстоящей прокладке новой железной дороги, 4 января 1868 г. крестьяне села Подгорного Покровского Павловской волости Оренбургского уезда вынесли решение о безвозмездной передаче земли под железнодорожное полотно. Вскоре такие же решения были приняты крестьянами деревень Козловки, Верхней и Нижней Платовки в Оренбургском уезде. Крестьяне села Черноречье Самарского уезда выделили участок длиной 7 вёрст и шириной 15 саж. под железную дорогу. Дальнейшие истории таких «пожалований» (к примеру, участка, отданного «бесплатно» под вокзал в Самаре) полностью отбрасывают патристическую идиллию, прикрывавшую откровенное желание крестьян избавиться от неудобной земли, которую по каким-либо причинам нельзя обрабатывать, но за которую нужно платить налоги. Многие из крестьян были столь корыстны, что, привлекая железную дорогу на свои неиспользуемые земли (овраги, солончаки, заболоченные или, наоборот, возвышенные и плохо орошаемые участки), надеялись получить дополнительную прибыль с дополнительных станционных строений, подъездных путей и дорог к станциям с взиманием платы за постои, возможности торговой выгоды.

Высокая активность оренбургского генерал-губернатора побудила саратовского вице-губернатора А.Я. Сафронова и уполномоченного от саратовского земства Н.Н. Лупандина внести коррективу в рассматриваемый проект и провести новую дорогу по линии Тамбов-Саратов-Оренбург в том числе и по южной части самарской губернии, но мимо города Самары⁹¹.

18 октября 1868 г. была утверждена новая сеть русских железных дорог. В силу этого начались частные изыскания по линии Моршанск-Самара и, вследствие усиленного ходатайства перед правительством многих влиятельных лиц (в том числе принца Александра Гессенского), участок Сара-

тов-Оренбург был отклонен, а Самаро-Оренбургская линия вновь (6 сентября 1868 г.) была включена в число предполагаемых к постройке магистралей.

В 1869 г. оренбургское купечество также высказалось за железнодорожное сообщение с Самарой, которое, по их мнению, должно было удешевить провоз товаров на 20 %. Исходя из этих пожеланий, генерал-губернатор Н.А. Крыжановский 13 декабря 1869 г. подаёт записку на имя Д.А. Милютина о необходимости железной дороги от Самары на Оренбург⁹².

1 мая 1869 г. городской голова Самары М.И. Назаров сделал заявление об имеющихся предположениях строительства самарской железнодорожной станции в урочище «Красная Глинка», откуда будет проведена ветка мимо Молоканского сада к лесным пристаням на Волге. В ответ решено было ходатайствовать перед правительством об устройстве этой станции в городе около нового кладбища с проведением ветви мимо всё того же Молоканского сада к тем же лесным пристаням. Землю под станцию город отдавал в пользование железной дороги безвозмездно⁹³.

Наконец 23 апреля 1870 г. Александр II повелел приступить к изысканиям наилучших направлений железнодорожных линий за казённый счёт, утверждённых Комитетом министров 1 и 27 марта 1870 г. В соответствии с этим решением с мая того же г. надворный советник инженер Быков приступил к исследованию по линии Моршанск-Пенза-Сызрань-Самара-Бузулук-Оренбург⁹⁴. Свои изыскательские услуги предложил даже знаменитый строитель Суэцкого канала Фердинанд Лессепс в записке, поданной на имя министра путей сообщения 16 ноября 1874 г.⁹⁵

Невиданное дело железнодорожного строительства порождало в Самаре слухи и домыслы. По поводу одного из таких слухов самарцы даже посылали особых депутатов в Санкт-Петербург. П.В. Алабин совершенно серьёзно сообщает о будто бы существовавшем проекте Сызрань-Уральск-Оренбург, хотя совершенно очевидно, что в тот момент едва ли кто-либо

отважился бы на железнодорожное строительство в условиях Прикаспийских полупустынь. Также никто не собирался вести железнодорожную линию через Жигулёвские горы с постройкой моста через Волгу у города Самары, несмотря на настойчивые ходатайства самарских депутатов и различные преимущества предлагаемого ими варианта. К тому же Самарское земство выступило со встречным ходатайством к правительству и просьбой не менять направления дороги и вести её по левому берегу Волги⁹⁶.

Руководствуясь этими соображениями, Комитет министров 5 июня 1873 г. вынес решение о строительстве новых железнодорожных линий, в т. ч. – Оренбургской. Железная дорога должна была начинаться от правого берега Волги, близ Сызрани, и идти через Самару до Оренбурга, ответвляясь в Самаре к волжским пристаням, с общей протяжённостью в 512 вёрст с повёрстной стоимостью пути в 42 826 р.⁹⁷ и полной стоимостью 21 926 912 р. Строительство предполагалось вести за казённый счёт силами крестьян Самарской губернии, пострадавших от сильного голода 1873 г. Но 1873 год правительство закончило с дефицитом в 1 198 014 р. и поэтому в спешном порядке было принято решение об образовании акционерного общества для строительства и эксплуатации Оренбургской железной дороги⁹⁸.

Нужно отметить, что ни правительство (вспомним, хотя бы, отношение Александра III к И.А. Вышнеградскому, сделавшему своё состояние на железнодорожных подрядах⁹⁹), ни образованную общественность (это и стихотворение «Железная дорога» Н.А. Некрасова, и заметка Н.А. Добролюбова «Опыт отучения людей от пищи»¹⁰⁰ и многое другое) не радовало внезапное появление железнодорожных магнатов, с именами которых чаще всего ассоциировались массовые нарушения и злоупотребления в железнодорожном строительстве¹⁰¹. С целью предотвращения подобных случаев 30 марта 1873 г. были изданы правила, возлагавшие создание акционерных обществ на особую правительственную комиссию, которая

располагалась публичной подпиской на акции и открытием первого общего собрания по выборам правления. Выбранное правление приступало к строительству дороги средствами, выведенными на основании проведённых правительственной комиссией изысканий и собранными с продажи ценных бумаг по определённой цене. Кроме того, на строительство Оренбургской линии возлагалась мысль устроить железную дорогу на капиталы только мелких акционеров с устранением крупных участников. По-видимому, правительство исходило из мысли о том, что ни в Самаре, ни в Оренбурге крупных предпринимателей практически нет и, следовательно, главными пользователями новой магистрали будут мелкие собственники¹⁰².

В январе 1874 г. было создано Акционерное Общество Оренбургской железной дороги, а 22 февраля 1874 г. Александр II утвердил устав этого общества. Согласно уставу, Обществу предоставлялось право эксплуатации возводимой им линии сроком на 86 лет, после чего она должна была поступить в собственность казны. Строить дорогу оно должно было «на свой счет и страх, снабдив оную подвижным составом и всеми принадлежностями эксплуатации». Обществу разрешалось отчуждать и занимать частные недвижимые имущества, необходимые под дорогу. Безвозмездно предоставлялись казенные земли, не покрытые лесом, а также разрешалась бесплатная добыча строительных материалов: камня, гравия, песка, глины, извести. Сроком окончания строительных работ и открытия движения по железной дороге было объявлено 5 апреля 1877 г. На основании произведённых правительством изысканий стоимость Оренбурго-Самарской железной дороги для акционерного общества была определена в 25 695 000 р. или 50 185р./вер. пути, в том числе 2 300 000 р. на строительство моста через Волгу. Эта же сумма была определена и в качестве уставного капитала, на $\frac{1}{4}$ (6 423 750 р.) состоящего из гарантированных правительством акций и на $\frac{3}{4}$ (19 271 250 р.) из также гарантированных облигаций, всего – 51 390 ценных бумаг по 125 р. каждая¹⁰³. Подписка на акции

Оренбурго-Самарской железной дороги, по распоряжению министра финансов, произведена была в конце марта 1874 г. в Санкт-Петербурге.

Подписчиками стали те же железнодорожные строители (П.И. Губонин¹⁰⁴, С.С. Поляков¹⁰⁵ и М.А. Варшавский¹⁰⁶), скупавшие акции на занятые под высокие проценты у банков и частных лиц капиталы, а также мелкие аферисты и только в исключительных случаях другие лица, да и то с целью немедленно, едва повысится их стоимость, продать свои акции и получить сиюминутную прибыль. Во избежание дальнейших спекуляций правительство скупило значительную часть из оставшихся бумаг⁷⁰.



Рис. 28. Бывший самарский губернатор (1865-1866 гг.) и председатель правления Общества Оренбургской железной дороги Б.П. Обухов

Вскоре после этого состоялось первое собрание акционеров, на котором были выбраны: председатель Общества —

тайный советник Б.П. Обухов, бывший Самарский губернатор, директором от акционеров – инженер С.И. Граве, представителем от министерства путей сообщения – инженер, коллежский советник А.А. Ераков. Местное управление дорогой во время её сооружения возлагалось на главного инженера. В марте 1875 г. общее собрание акционеров утвердило окончательный план строительства линии, и в апреле того же года строительные работы начались¹⁰⁸.

Следует отметить, что весть о разрешении строительства этой линии была воспринята в России весьма неоднозначно. Так, если Д. Мордовцев высказывался о первейшей необходимости соединения Центральной России с Поволжьем и Оренбургским краем¹⁰⁹, то уже упоминавшейся А.А. Головачов утверждает, что это будет абсолютно бесперспективная линия, пролегающая по окраинной российской глухомани, а будучи изолированной от основной сети русских железных дорог (вероятность постройки железнодорожного моста через Волгу вызывала в России большие сомнения, тем более что в Европе и России в это время рухнуло несколько куда более скромных (так, в 1867 г. не выдержали напора воды при паводке фундаменты моста, построенного через р. Клязьму), и рухнули железнодорожных мостов¹¹⁰ – С.Ц.). По его мнению, новая дорога едва ли покроет половину затрат на своё строительство¹¹¹.

Строительство дороги было организовано следующим образом. Правление общества как генеральный заказчик сдавало сооружение дороги оптовым подрядчикам, а те, в свою очередь, нанимали или приводили потребное количество рабочих и строителей и проводили на своих участках необходимые работы, сдавая их по мере готовности генеральному заказчику. Подряд на строительство был сдан коммерции советникам М.А. Варшавскому и А.И. Горвицу, которые, в свою очередь, вскоре после начала строительства, сдали его субподрядчикам: линию от Самары до Оренбурга – К.Я. Михайловскому и Воронцу¹¹².



Рис. 29. Инженер-строитель К.Я. Михайловский

О том, что это были за субподрядчики, может рассказать пример одного из них, К.Я. Михайловского, недавнего выпускника Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения, в июне 1861 г. окончившего Институт инженеров путей сообщения им. императора Александра I в чине поручика (т.е. с оценкой между «2» и «3»).

За правильностью выполнения работ наблюдали правительственные инспекторы Андрей Фомич Стемпинский¹¹³ (1-й участок от станции Батраки до входной стрелки станции Самара), Николай Яковлевич Ляпунов (2-й уч. Самара), Николай Андреевич Кронеберг¹¹⁴ (3-й уч. от моста через реку Самару до моста через Лебяжье) и Михаил Ипполитович Кербедз¹¹⁵ (4-й уч. от Лебяжей до конца дороги)¹¹⁶. Участковые инспекторы подчинялись правительственному инспектору дороги коллежскому советнику Николаю Леонидовичу Фуфаевскому¹¹⁷.

12 октября 1874 г. было открыто движение по линии Моршанск-Сызрань¹¹⁸, и весной 1875 г. начались работы по строительству линии Батраки-Оренбург.

Лето и осень 1875 г., по воспоминаниям современников, выдались засушливыми, Волга сильно обмелела и необычно рано наступила зима¹¹⁹. Несмотря на это, строительство дороги велось одновременно в разных местах. Готовые участки вводились во временную эксплуатацию. 12 августа 1875 г. в Самаре впервые раздался свисток паровоза. «От Самарской станции Оренбургской железной дороги ветвь к Хлебным пристаням готова, а также готов временный железно-конный путь от этой ветви к Волге¹²⁰».

К сентябрю 1875 г. было закончено отчуждение земель города Оренбурга. Состоялись соглашения об отчуждении земель, принадлежавших городу Самаре и Оренбургскому казачьему войску, с частными владельцами и некоторыми обществами государственных крестьян. Были проведены земляные работы по устройству полотна дороги, станционных площадей. Установлено четыре железных моста. Заготовлены шпалы, доставлены в Самару стальные рельсы, заказанные на немецких, французских и английских заводах. На линии Самара-Бузулук окончили 9/10 земляных работ и устройство деревянных мостов. На расстояние 30 верст уложили шпалы и произвели укладку рельсового пути, по которому осуществлялось временное движение для подвозки материалов. Была проложена и телеграфная линия одним проводом на 120 верст и двойным проводом – на 71 версту.

В большей части были возведены сторожевые дома и казармы для рабочих артелей; в Самаре вывели окна нижнего этажа здания вокзала, строившегося по проекту инженера и архитектора Н.И. де Рошфора. В Оренбурге был возведён фундамент, цоколь и стены на высоту 3-го этажа включительно. В Бузулуке пассажирское здание окончили вчерне. Вчерне завершили и паровозные здания (депо) в Самаре (на 12 паровозов) и в Оренбурге (на 6 паровозов). В Бузулуке вывели только

фундамент здания на 12 паровозов. Построили вчерне и пассажирские деревянные здания на станциях III и IV классов в Смышляевке, Студенцах, Борском, Тоще, Сорочинске, Переволокке, Донецке и Павловске. На десяти станциях возвели водоемные здания (башни). Для восьми из них были доставлены часть оборудования водоснабжения.

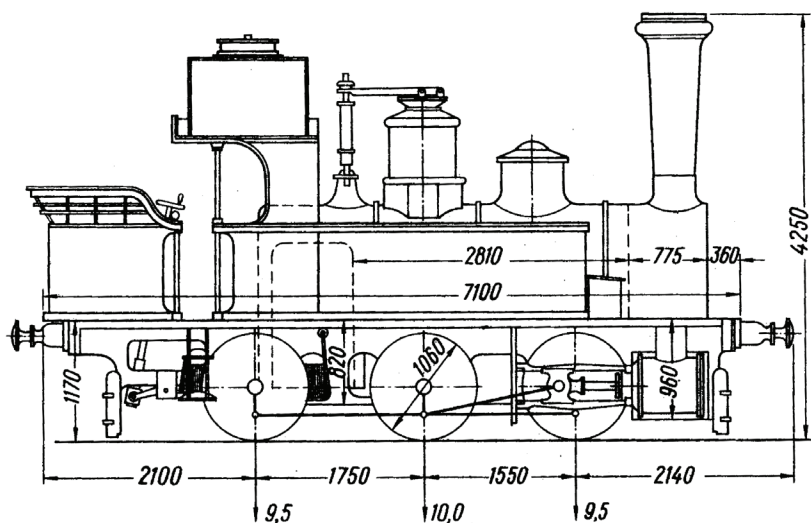


Рис. 30. Танк-паровоз завода Зигля

В Самару доставили 4 паровоза, заказанных на заводе Зигля в Вене¹²¹, 116 крытых вагонов и 37 открытых платформ, изготовленных по правительственному заказу на Людиновском чугунолитейном заводе С.И. Мальцева¹⁰.

В ходе строительства дороги возник вопрос о размещении железнодорожной станции в городе Самаре. Вначале по проекту станцию предполагалось расположить в расстоянии 3/4 версты севернее нового кладбища. Но в техническом отношении выбранное место оказалось неудобным: для станции I класса требовалась длина площадки не менее 500 сажень. Пришлось выбрать место под станцию вне города,

на 3,25 версты от нового кладбища. Однако это перемещение не являлось основанием обществу строить станцию именно на этом месте. Общество приняло предложение Самарского Земства устроить станцию между новым и старым кладбищем. 24 апреля 1875 г. городская Дума после прений утвердила доклад Подготовительной комиссии по поводу уступки земли под станцию и линию железной дороги. Во внимание было принято мнение Самарской городской Управы: «Утвердить заключение Подготовительной комиссии, о признании ею полезным и выгодным в интересах города отвести место под линию железной дороги и вокзал в количестве 122 десятин 800 сажень... ибо тогда только вокзал станции железной дороги будет устроен по желанию городского общества между старым и новым кладбищем, так сказать в центре города...»⁶.

Во время строительства, учредители общества попытались изменить условия оплаты труда, что немедленно привело к забастовке. 6 июня 1875 г. до 700 строителей бросили работу с требованием восстановления прежней оплаты труда. К забастовщикам прибыл Оренбургский губернатор Е.П. Зенгбуш¹²² с воинской командой, пытаясь убедить забастовщиков принять эти изменения и возобновить работу. Строители наотрез отказались. Тогда губернатор распорядился подавить стачку вооружённой силой, в результате чего 18 человек было арестовано и 6-ро из них получили по 5-20 ударов розгами, а 12 – были отправлены в Оренбургскую тюрьму¹²³, однако расценки оплаты труда снижены не были.

К новому 1876 г. движение рабочих поездов осуществлялось до станции «Богатово». Выведены устои и быки моста через реку Сакмару близ города Оренбурга. Ранней весной 1876 г. предполагалось уложить рельсы между станциями Сорочинской и Погромной.

14 сентября 1876 г. инженер Н. Меженинов доносил Самарской городской Управе, что 15 сентября на реке Самаре

начнутся работы по «постройке каменного моста на ветви железной дороги к пристани взамен существующего на этом месте временного деревянного...»¹²

22 октября 1876 г. по линии прошёл первый пробный пассажирский поезд¹²⁴, а 15 ноября 1876 г. состоялось экстренное заседание Оренбургской городской думы, на котором был зачитан доклад о досрочном окончании постройки Самаро-Оренбургской железной дороги¹²⁵.

Открытие выстроенной линии Батраки-Оренбург для почтово-пассажирских и товарных поездов состоялось 1 января 1877 г.

Однако мост через Волгу готов не был.

Строительство невиданного доселе в России моста потребовало крупных затрат и усилий. Первоначально мост сметной стоимостью 2 600 000 р. взялся строить инженер А.Е. Струве¹²⁶. Работы начались одновременно с общим строительством, и уже в июле 1875 г. приступили к работам на кессоне устоя № 11, предпоследнего к левому берегу Волги с намерением окончить работы в срок в 1876 г. Но весенний ледоход 1876 г., прошедший на 2 саж. выше уровня ледорезов, фактически полностью уничтожил результаты всей предыдущей работы. Полковник А.Е. Струве был отстранён от выполнения заказа, а строительство моста – приостановлено¹²⁷.

Подготовительные работы по строительству моста были возобновлены лишь 16 августа 1876 г. Для его сооружения был привлечён ведущий теоретик мостостроения, профессор Санкт-Петербургского Института инженеров путей сообщения Николай Аполлонович Белелюбский, разработавший новый проект моста. Новым руководителем работ стал инженер В.И. Березин¹²⁸, сборочными работами руководил К.Я. Михайловский.

Н.А. Белелюбский предложил использовать конструкцию раскосых ферм, в которых вытянутые наклонные элементы-раскосы имеют нисходящее направление, за исключением средних панелей, где помещаются две системы раскосов и в зависимости от расположения нагрузки вертикальные сжатые стойки, разработанную французским инженером Монье в 1858 г.¹²⁹



Рис. 31. Инженер-мостостроитель Н.А. Белелюбский

Непосредственное строительство моста было начато только 18 августа 1877 г., а в 1878 г. на стройку приехал сам Николай Аполлонович Белелюбский¹³⁰. К месту предполагаемого возведения моста было доставлено до 4,5 тыс. рабочих, десятки тыс. пудов металлоконструкций, гранитных плит и каменных блоков. Ежедневно на мостовых работах было занято от 700 до 2,5 тыс. рабочих. Помимо русских, к работам были привлечены 85 итальянских специалистов-каменщиков. Для рабочих на берегах Волги было построено около 60 домов, где они располагались по 10-15 человек, а также больница, контора, мастерские, склады. Кроме того, для осуществления работ на воде к стройке было прислано 3 парохода: один – мощностью 70 л. с. колёсный, два – в 73 л. с. – винтовые и 73 баржи для лесов. Страховая стоимость построек была определена в 100 тыс., а оборудования – в 600 тыс. р. Интерес к строительству проявил сам император Александр II, требовавший ежемесячных докладов¹³¹.

Сборкой пролетных строений руководил инженер Каменский. В качестве пролетных строений использовались металлические трёхраскосные фермы с ездой понизу. По длине разрезных балочных ферм, равной величине пролета, мост

занимал первое место в России. Фермы были выполнены из сварочного бельгийского железа. На изготовление пролетных строений потребовалось почти 409 тыс. пудов (6700 т) металла при общей длине моста 1440 м. Основаниями постоянных каменных опор на оси моста должны были служить кессоны. Их собирали на скалистой площадке правого берега Волги. Кессонными работами руководили инженеры К.И. Рейнер и Е.К. Кнорр (Кнорре)¹³². Весной, когда вода поднимала кессоны, их отводили на более глубокое место, затем устанавливали туда, где должна быть построена опора. Удерживали кессоны в назначенном месте с помощью специальных якорей-срубов в форме массивных ящиков. Все кессоны были опущены на глубину до 17 м ниже горизонта низких вод. Вес одного кессона достигал 8500 пудов (139,2 т). Современники отмечали, что «кессонные работы этого моста относятся, бесспорно, к числу выдающихся».

Впервые в России был предложен и применен инженером В.И. Березиным новый способ установки пролетных строений – на плаву с помощью плавучих подмостей. Как отмечалось в печати: «Постановка пролетов на быки представляла грандиозное зрелище. Господин Березин предложил для этого прием, замечательный по смелости и оригинальности». Пролетные строения собирались на берегу, на специальных подмостях из бревен. Затем с помощью специальных тележек и канатов фермы перекачивали на ту часть подмостей, которая выступала в реку. После чего пролетное строение с помощью плавучих подмостей подводилось и устанавливалось в пролеты. Плавучие подмости были основаны на семи соединенных в горизонтальный ряд баржах. Каждая имела три отделения с насосами для откачки воды, которые были соединены между собой в систему, позволявшую регулировать одинаковый уровень водного балласта во всех баржах. Вот как вспоминал участник строительства моста, инженер путей сообщения Щербаков: «Фермы... собирались у батрацкого берега на особых приспособлениях в виде буквы «П», где между двумя помостами,

отстоявшими друг от друга на длину фермы, загонялось известное число шаланд. На этих шаландах строились подмостки, на которых уже и собиралась ферма несколько выше, чем строились быки. По окончании сборки, двумя пароходами шаланды вытаскивались на русло и устанавливались между быками. По команде в шаланды впускалась вода, и ферма тихо садилась на своё место. Освободившиеся шаланды снова приводили к берегу и после откачки воды приспособливали для сборки следующей фермы. Идея такой сборки принадлежала инженеру В.И. Березину¹³³».

По проекту, главные изменения были внесены в конструкцию устоя (так называемого «быка») № 11. Устой был уже построен, когда выяснилось, что он может не выдержать давление волжского льда (что, по всей видимости, и произошло весной 1876 г.) и необходимо было дополнительное усиление подводной части этого быка. Предстояло усилить переднюю часть ледореза на дополнительном кессоне, который был спроектирован Белелюбским «туфлеобразной», по его выражению, формы, охватывающей суженную переднюю часть ранее опущенного основания кессона. Увеличение прочности и жёсткости дополнительного кессона, форсированная его осадка путём быстрого удаления воздуха позволили избежать наклона «туфли» носом вперёд и благополучно поставить её на место¹³⁴.

Особое внимание было уделено качеству строительного материала. Бутовый камень для быков и облицовки брался из Жигулёвских гор в 135 верстах выше моста. Ледорезы покрывались выборгским гранитом твёрдой породы, доставленным частью из Финляндии (ок. 10 млн. пуд.), из тех же каменоломен (в тексте – «ламок» – С. Ц.), как и для Невского моста, частью с берегов Шексны (ок. 350 тыс. пуд.). Из Костромы было сплавлено под Сызрань до 120 тыс. брёвен. Рига прислала около 1 млн. пуд. цемента и 150 тыс. пуд. железа для кессонов. 13 мостовых пролётов весом в 378 тыс. пуд. и другие металлические принадлежности были заказаны на Склессенских металлургических заводах в Бельгии. Кон-

троль над испытанием этого металла осуществлял лично Николай Аполлонович. Кое-что выполнил Брянский металлургический завод. Всего для сооружения этого моста потребовалось 5 000 саж³. каменной кладки и ~ 400 000 пуд. железа¹³⁵.

20 августа 1880 г. мост был построен и 30 августа, в день тезоименитства императора, открыт для движения. Как писали современники: «Мост был построен в один путь с тротуаром для пешеходов; он железный, голландской системы, с ездой по низу, на 12 опорах. Правый устой основан на скале, левый – на сваях. Вся длинна моста – 696 саж. (1 вер. 195 саж. или 1440 м). Ширина полотна с тротуарами – 4,07 саж. (~ 8 м), вся площадь полотна – 2 828,65 сажень². В том месте, где был поставлен мост, дно Волги состоит из твёрдого известняка, покрытого слоем песка, наибольшая толщина которого – 4 саж. Глубина реки в межень – 7 саж., средняя – 5,7 саж., при высоких водах – средняя – 12 саж., ширина – 1 вер. в обычное время и до 6-ти – во время половодья. Все опоры выведены из цельного известняка Жигулёвских гор, ледорезы и передняя часть быков, на 5,4 саж. в высоту, облицованы гранитом. Высота быков над горизонтом межевой воды – 12,35 саж. (~17 м) каменной кладки – 6,68 саж³., из них 230 саж³. – гранита. Верхнее строение железное, состоит из 13 пролётов по 52 саж. каждый: такой длины пролётов у нас ещё не было! Высота фермы – 5,4 саж., верх её выше горизонта межени на 17,65 саж... а на быке № 10 – 26,4 саж., или на 58 футов выше купола Адмиралтейства в С-Петербурге». По мнению петербургских газет, этот чудо-мост на целую версту превосходил Литейный мост в Санкт-Петербурге, был на 237 саж. длиннее Варшавского моста через Вислу и на 43 саж. длиннее моста через Миссисипи в штате Иллинойс. Английский журнал «Engineering» назвал мост «поражающим образцом русского строительного искусства». Достаточно сказать, что длина Александровского моста через реку Волга равна пространству от Адмиралтейского угла Невского проспекта до Аничкова моста через реку Фонтанку в Петербурге, а «под каждый пролет при низкой воде

прошел бы Зимний дворец боковым фасадом, обращенным к Адмиралтейству». Вес верхнего строения моста составил 425 112 пуд., а вместе с кессонами — 530 305 пуд. Стоимость моста определялась в 4 773 487 р. 32 коп. метал., или 7 022 698 р. 20 коп. кредитных»¹³⁶. Этот мост по праву считался «венцом технического творчества Н.А. Белелюбского»¹³⁷.

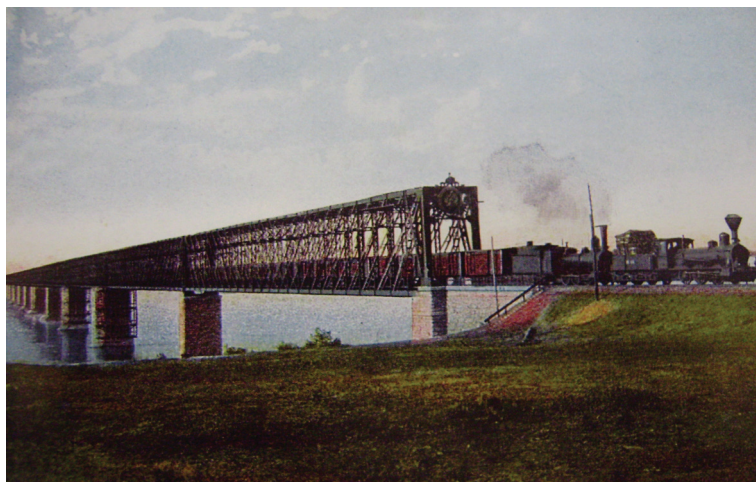


Рис. 32, 33. Александровский мост Николая Аполлоновича Белелюбского

Торжественное открытие Оренбургской железной дороги состоялось в присутствии министра путей сообщения генерал-адъютанта К.Н. Посыета 1 января 1877 г. Длина главного пути, согласно строительному продольному профилю, считая от места соединения с Моршанско-Сызранской железной дорогой до его конца на станции Оренбург, согласно проекту, составляет 507,656 вер., на самом деле – 509,584 вер., т. е. на 1,928 вер. больше проектной, средняя ширина полосы отчуждения составляет около 24,18 саж. Наименьшая ширина полосы отчуждения в местах открытых и полевых – 14 саж., максимальная – до 200 саж. (при значительных выемках и по разливам рек). Земляное полотно устроено под один путь шириной 2,6 саж. Наиболее трудными, по количеству кривых и предельных уклонов, перегонами являются:

1. По направлению от Батраков к Оренбургу: **Смышляевка – Падовка**, Погромная – Тоцкая, Тоцкая – Сорочинская, **Переволоцкая – Сырт**.
2. По направлению от Оренбурга к Батракам: **Каргала – Сырт**, Сорочинская – Тоцкая, Погромное – Бузулук, **Марычёвка – Богатое и Кинель – Падовка**¹³⁸.

На Оренбургской железной дороге, как на главном, так и на станционных путях, уложены рельсы типа 20 фунт./погон. фут, длиной 24 фута. На сложных участках уложены более тяжёлые рельсы – 21,2/3 фунт./погон. фут на перегонах и 24,284 фунт./погон. фут на Волжском мосту. 20-фунтовые рельсы были доставлены заводами Bochum, Creusot, Dixon, Bességes (Terre-Noire). Рельсы весом 21 2/3 фунта изготовлены на Александровском (бывш. Берда), Путиловском, Новороссийском и Демидовском заводах. Иностранные заводы давали 10-летнюю гарантию на свои рельсы, русские – от 13 до 24 лет. Шпалы все сосновые. Всех мостов на Оренбургской железной дороге 296, из них на каменной основе с металлическими пролётами – 50, на каменных опорах с деревянными пролётами – 246 и один деревянный мост на сваях (временный). Всех станций на дороге – 27, разъездов – 10 для

скрещения поездов и одна остановочная платформа (Николаевская) для пассажиров. Пассажиры на них – I кл. (Самара и Оренбург), каменные, 3-этажные, II кл. (Бузулук), 2-этажные, середина – каменная, а боковые части – деревянные, III, IV и V кл. – деревянные, 2-этажные, станционные дома на разъездах – одноэтажные, деревянные.



Рис. 34. Вокзал станции Оренбург на момент открытия. 1877 г.

На всех станциях имеются садики, которыми окружены и жилые дома. В отношении охраны, содержания и ремонта пути и сооружений дорога разделена на 4 дистанции и 35 околотков. Их протяжение: 1-й дистанции – 96 вёр., 2-й – 123, 3-й – 140 и 4-й – 149 вёр. Весь более значительный ремонт подвижного состава, машин и котлов водоснабжения, изготовление запасных частей и все работы для служб сосредоточены в Самарских мастерских. Эти мастерские выстроены из кирпича с деревянными стропилами и железными крышами, кроме кузниц, котельной и меднолитейной, в которых крыша сделана на железных стропилах. Полы в сборном, токарном и вагонном отделениях – деревянные, в малярном – асфальтовые, в кузнице, котельной и меднолитейной –

утрамбованные из глины. Отопление – паровое отработанным паром, с прибавлением свежего пара – в случае надобности. Освещение – керосиновое.



Рис. 35. Самарские железнодорожные мастерские. Фото 1890 г.

В мастерских имеются следующие отделения: сборное, токарное, кузнечное, меднолитейное, деревообделочное, вагонное, малярное, обойное, инструментальное и помещение для котлов и машин. На железную дорогу было заказано 25 товаро-пассажирских, 63 товарных и 5 танк-паровозов, поставленных заводами Зигля (Австрия), Шнейдера (Франция) и Русского общества.

Медицинская часть делится на 3 врачебных округа и 6 фельдшерских участков. Участковые врачи находятся в Самаре, Бузулуке и Оренбурге, а фельдшера – в Батраках, Самаре, Марычёвке, Бузулуке, Новосергиевке и Оренбурге. При каждом фельдшере имеется аптека и помещение для приёма больных. В Бузулуке есть приёмный кабинет с 2-мя койками для оказания первоначальной помощи, а в Самаре – больница с пятью палатами на 20 кроватей, в том числе 2 палаты для инфекционных больных. В Самаре и Оренбурге, кроме того, работают акушерки-фельдшерицы. Все станции снабжены аптечками

с необходимыми медикаментами и перевязочными средствами для первоначальной помощи; при этих аптечках имеются печатныенаставления; аптечкамиираспоряжаютсяначальникистанций. В каждом врачебном округе есть постоянный санитарный вагон с подвесными койками для доставки заразных больных в больницу. Кроме того, при вспомогательных поездах имеются дополнительные вагоны с подвесными койками отдельными ящиками с медикаментами и перевязочными средствами¹³⁹.

Открытия Оренбургской железной дороги и Сызранского моста воспринимались современниками как эпохальные события. Вот как оценивал это событие один из современников: «Момент не только в истории нашего края, полтора-ста лет тому назад безмолвного и пустынного, но и в истории нашего общего общественного развития, безусловно, великий! Отныне не меч уже, но блага европейской цивилизации пойдут в данную часть азиатского материка. При посредстве Оренбургской дороги Европа подаёт теперь руку Азии, и это величайшее событие! Отныне кладётся залог прочного экономического развития в наших степях, косневших доселе в мёртвом застое. Отныне единение инородцев наших будет происходить не силою оружия, а помощью просвещения, промышленности, торговли и неизбежного сближения»¹⁴⁰.



Рис. 36. Дом Макке. 1880 г.

Тем временем, по свидетельству современника, в Самаре продолжался стремительный рост населения, которое с 54 722 чел. в 1876 г. увеличилось до 83 311 чел. в 1884 г.¹⁴¹ Помимо естественного прироста, росту населения способствовала эмиграция в Самару большого количества людей, в том числе состоятельных и семейных, ищущих заработка на пристанях, промышленных и торговых предприятиях, а также железной дороге¹⁴².

В промышленном отношении открытие железной дороги также привело к некоторым положительным изменениям: в Самаре стали открываться крупные по тогдашним понятиям промышленные предприятия. Железная дорога как крупное транспортное предприятие обладает способностью к крупномасштабным перевозкам, и именно в расчёте на использование этого качества и создавались первые в Самаре промышленные предприятия.

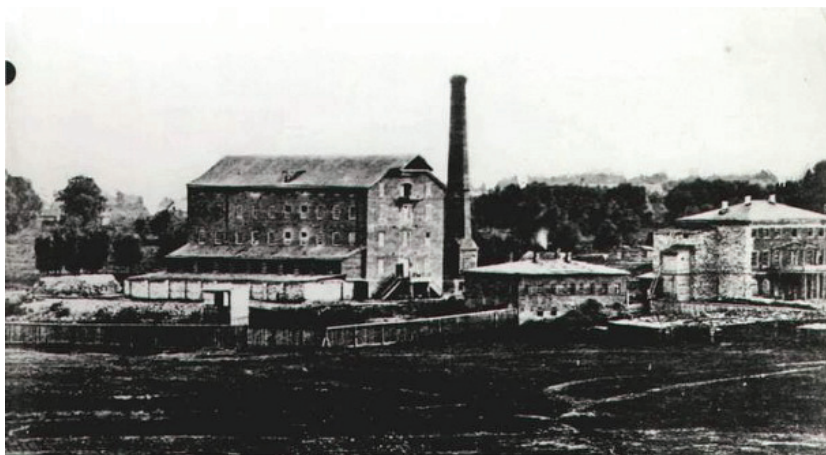


Рис. 37. Мельница Субботина за рекой Самаркой. 1881 г.

Первые крупные промышленные предприятия в Самаре возникли в мукомольной отрасли. Это стало возможным благодаря значительному расширению зоны тяготения зерновых грузов к Самаре. С открытием Оренбургской железной дороги

зерно в Самару стало активно подвозиться не только из близлежащих уездов Самарской губернии, но и из восточной части Области Уральского казачьего войска и Оренбургской губернии, а также отдельных местностей Казанской и Симбирской губерний. Уже в 1876 г. самарский купец П.С. Субботин строит в Самаре первую небольшую мельницу-крупчатку, мощностью полперевала/сутки (~ 607,1 пуд). К 1887 г. в Самаре работало уже 6 крупчатых мельниц, «новейшей усовершенствованной системы производства муки» суммарной мощностью 14 перевалов/день (около 17 000 пуд.) или до 5 млн. пудов/год. Масштабы такого производства привели и к расширению рынка сбыта хлебной продукции. «В настоящее время, – замечает Алабин, – крупчатая мука, которую прежде выделывали на весьма отдалённых от Самары иногородних мельничных заводах, из пшеницы, закупленной в Самаре, отправляется из Самары по железной дороге в Сызрань, Пензу, Моршанск, Москву и Петербург, а иногда тем же путём идёт в западные местности империи и за границу, а именно: Смоленск, Минск, Брест-Литовск, Вильну, Варшаву, Ригу, Ревель, Кенигсберг и другие места, а водным путём – вверх по Волге до Рыбинска и по Каме до Перми; также вниз по Волге до Астрахани к бережьям Каспийского моря и на Кавказ»¹⁴³. Расширилась не только география хлебных поставок, но и объёмы, которые за 1876-1886 гг. выросли вдвое по сравнению с предыдущим десятилетием.

С постройкой Оренбургской железной дороги расширилась самарская торговля лесом, как благодаря появлению в Самаре механических лесопилок, так и росту вывоза лесной продукции в степные районы не только Самарской, но и Оренбургской губернии. Кроме того, стали развиваться такие отрасли, как пивоварение (Жигулёвский пивоваренный завод), маслобойное, свечное, макаронное (фабрика Оскара Кеницера), механическое производство (завод Бенке и К°).



Рис. 38. Первая в России макаронная фабрика О.К. Кеницера. Фото 1900 г.

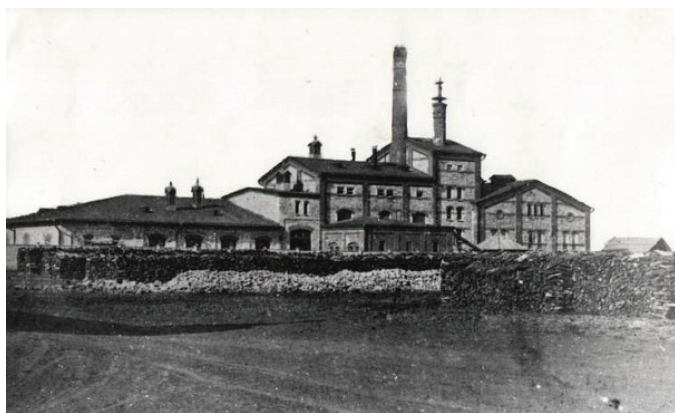


Рис. 39. Жигулёвский пивоваренный завод А.Ф. фон Вакано.

Не отставал и речной транспорт. Дальнейшее развитие волжского пароходства было связано с применением нефти и нефтепродуктов. Пароходы начали отапливаться нефтью. Это значительно сокращало расходы на топливо и позволяло понизить фрахт (плату – С.Ц.) за перевозку грузов. Появился новый груз, в короткое время достигший 150 миллионов пудов, так как нефть использовалась на фабриках, сосредоточенных в верховье Волги.

Но именно речной транспорт постиг первый серьёзный экономический кризис. Причинами его стали жёсткая конкуренция с железными дорогами; наличие значительного числа достаточно крупных пароходных компаний, освоивших все виды речных перевозок и все доступные речному транспорту того времени речные маршруты; нарастающее разорение мелких частных владельцев пароходов. Выход из создавшейся ситуации, помимо дальнейшего технического совершенствования пароходов и машин, стали искать в создании комбинированных товарно-пассажирских пароходов. В 1871 г. в этом направлении был сделан первый шаг. По инициативе главного управляющего и в скором будущем основателя собственного пароходного дела А.А. Зевеке Камско-Волжское пароходство получило двухпалубный грузопассажирский пароход, построенный на Сормовском заводе. Судно было построено по североамериканскому типу; в то время такие пароходы ходили по рекам Миссисипи и Миссури в США. Но не только А.А. Зевеке проявил известную предприимчивость.

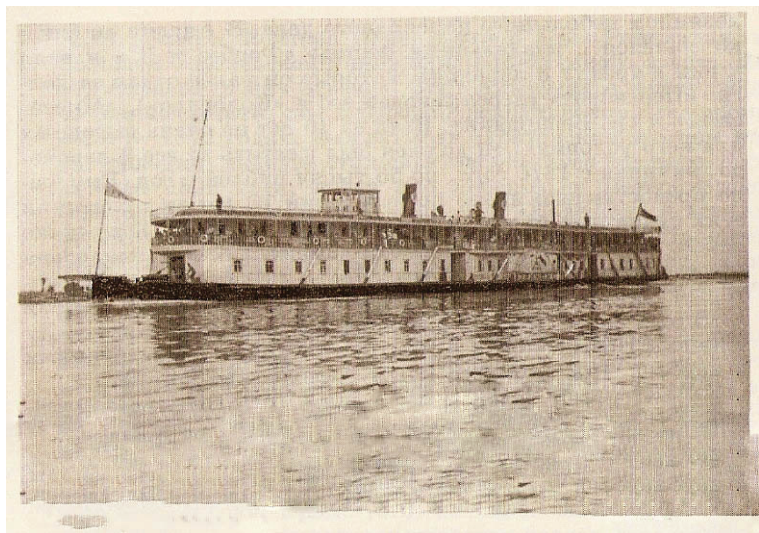


Рис. 40. Пароход «Переворот» (с 1876 г. «Колорадо», с 1891 г. «Ориноко»¹⁴⁴ пароходного общества А.А. Зевеке.

В 1870 г. общество «Кавказ и Меркурий» выпустило на линию сугубо пассажирский пароход, достоинствами которого были скорость и удобство для пассажиров. Особое внимание было уделено созданию комфорта на пароходе. Каюты и салоны 1-го и 2-го классов украшали лак, красное дерево, бронза, ковры, зеркала и инкрустации. Пароход получил название «Император Александр II». Позже выяснилось, что эксплуатация чисто пассажирского парохода экономически невыгодна, так как уменьшение пассажиропотока в силу различных причин не компенсируется объемами перевозимого груза из-за малой грузоподъемности судна. Поэтому в конце 70-х годов «Кавказ и Меркурий» построил четыре грузопассажирских парохода грузоподъемностью до 600 тонн: «Александр Невский», «Дмитрий Донской», «Пётр Великий» и «Екатерина II». Пароходы этой серии имели меньшую осадку, высокий закрытый нижний ярус надстройки с пролётами для выгрузки и погрузки грузов.

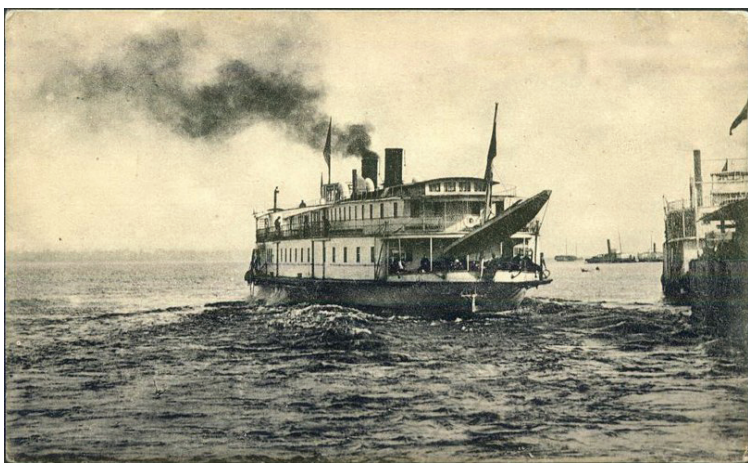


Рис. 41. Пароход «Император Александр II» общества «Кавказ и Меркурий».

По поводу новых пароходов уже в конце 70-х гг. XIX в. один русский современник писал: «В настоящее время на Волге как

обществами, так и частными лицами заводятся товаро-пассажирные пароходы, устраиваемые таким образом, что грузами наполняются собственно судовые корпуса, а для пассажиров по верху палубы устроены помещения в два и даже три этажа, подобно тому, как строятся речные пароходы на реках Северо-Американских Штатов. Такие пароходы имеют своеобразную красивую внешность и походят на плавучие дома, где путешественники находят весьма удобным и просторные помещения, буфет, отдельные каюты, отделанные даже с роскошью. Но большие размеры этих пароходов заставляют владельцев их ограничивать свои плавания по тем частям реки, которые довольно глубоки; так пароходы этого типа встречаются только между Нижним и Астраханью. Выше, до Рыбинска, ходят уже обыкновенные пароходы».

Однако одним усовершенствованием пароходов дело не ограничилось. Пришлось сокращать само количество пароходов и пароходных компаний. Так, в 1875 г. на Волге и её притоках работало около 600 пароходов. Многие компании стали работать себе в убыток, едва-едва покрывая расходы на топливо. В результате стоимость пароходных перевозок упала вчетверо, некоторые общества полностью разорились и были вынуждены за бесценок продавать суда и прочее имущество. С 80-х годов XIX века количество пароходов на Волге стало ежегодно сокращаться, достигнув цифры в 40 легкопассажирских пароходов, 50 пассажирских, 18 товаропассажирских, 301 буксирный, 10 буксирно-пассажирских пароходов, остальные – других типов.

Среди судов буксирного флота были различия не только в архитектуре, но, прежде всего, в мощности машины и размерах корпуса. Становлению буксирного флота предшествовало бурное развитие и совершенствование несамоходного флота. Корпуса буксирных пароходов строились по типу баржевых. Затем с увеличением мощности паровых машин в конструкцию буксиров были внесены существенные изменения. Но коренные различия в конструкции корпусов пароходов

появились при переходе на строительство их из металла. Металлические корпуса имели ряд бесспорных преимуществ, однако деревянные суда были вытеснены не сразу. Строительство их продолжалось до начала XX века. Объяснялось это тем, что во второй половине XIX века существовало лишь небольшое количество специализированных верфей, которые имели оборудование для обработки металлов. Кроме того, цены на металл были достаточно высокими в сравнении с ценами на дерево. Поэтому в 1884 г. на Волжском бассейне все еще плавало 123 деревянных парохода, в 1890-1897 и даже в 1900 г. – 323. Развитие буксирного парового флота при непрерывном его улучшении и совершенствовании, а также многообразие типов судов зависело главным образом от конструкции устанавливаемых на них паровых машин, котлов и двигателей. Одними из наиболее мощных буксиров на Волге середины прошлого века были «Геркулес» и «Самсон», а в конце XIX века – «Самара» и «Михаил Репин».

В 80-е годы XIX века в качестве топлива для большинства волжских пароходов стала использоваться нефть. Переход пароходного транспорта на нефтяное топливо привели к созданию целого нефтеналивного пароходства – «Товарищество братьев Нобель». В Санкт-Петербурге Людвиг Нобель арендовал, а с 1862 г. выкупил механический завод И. Шервуда, превратив купленный им завод в крупное предприятие «Людвиг Нобель», и построил такой же механический завод в Перми. Для организации предприятия в Баку в начале 70-х годов (1871-1873 гг.) отправился его брат, Роберт Нобель.

Вернувшись в 1873 г. в Санкт-Петербург Роберт Эммануилович Нобель предложил брату заняться новым делом – изготовлением керосина. С этой целью он вернулся в 1875 г. в Баку и купил за 25 000 р. фотогеновый (керосиновый) завод. Весной 1876 г. Альфред Эммануилович посетил Баку, осмотрел нефтяные месторождения Апшеронского полуострова и,

уверовав в перспективность этого дела, основал совместный бизнес в Баку с братом Робертом. Так начиналась знаменитая на весь мир нефтяная фирма «Братьев Нобель» и К°.

Несколько первых лет работы (1876-1879 гг.) показали, что доставка нефтепродуктов заказчикам в деревянных бочках на каспийских и волжских судах – невыгодное дело, поэтому нефтепромышленники Закавказья отказывались от нефтеперевозок, теряя, таким образом, огромные деньги.

Людвиг Нобель подошел к делу с инженерной точки зрения. Ему было известно об успешной попытке братьев Артемьевых создать специальное судно для перевозки жидкостей – танкер. Несамостоятельная барка «Александр», переделанная под наливное судно в 1873 г., давала владельцам баснословные прибыли. Людвиг Нобель решил объединить наливную баржу с пароходом и спроектировал первый в мире морской (для плаваний по Каспийскому морю) самоходный танкер «Зороастр». Названная в честь древнеиранского пророка религии, основанной на поклонении огню, морская наливная шхуна (как определялся ее тип русскими чиновниками) была построена на шведском заводе «Мотала-веркстед» и прибыла в Россию в 1878 г. Таким образом, Товарищество братьев Нобель стало работать по перевозке нефтегрузов с 1879 г.

В начале 80-х гг. XIX в. общество «Кавказ и Меркурий» вновь вернулось к идее создания фешенебельных речных лайнеров. Знаменательным событием в истории российского речного судостроения стал ввод в эксплуатацию в 1882 г. парохода «Фельдмаршал Суворов». Построенный в Спасском затоне по заказу общества «Кавказ и Меркурий» пароход был схож с «Императором Александром II», но был больше по размерам. «Фельдмаршал Суворов» был самым сильным из пароходов построенных, как до, так и после него; его машина имела 1500 л.с., а скорость достигала 27 км/час.

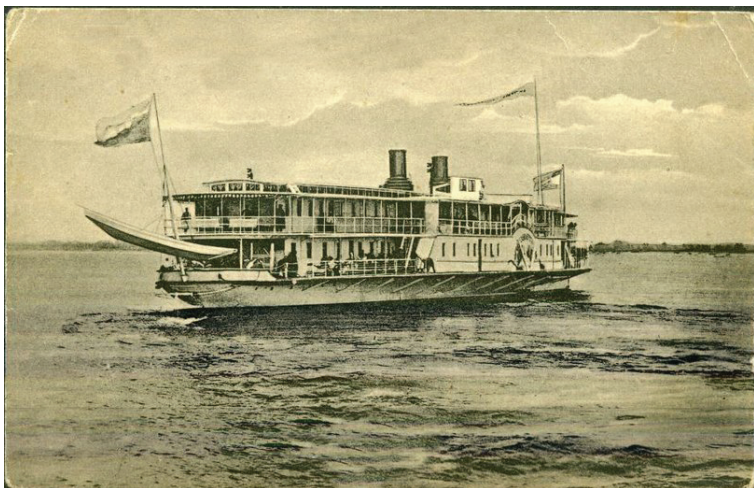


Рис. 42. Первый волжский пароход с электроосвещением
«Фельдмаршал Суворов»

Меркурьевские пароходы всегда отличались роскошным убранством, однако «Фельдмаршал Суворов», по словам очевидцев, был просто фешенебельным судном. Это был первый волжский пароход с электрическим освещением.

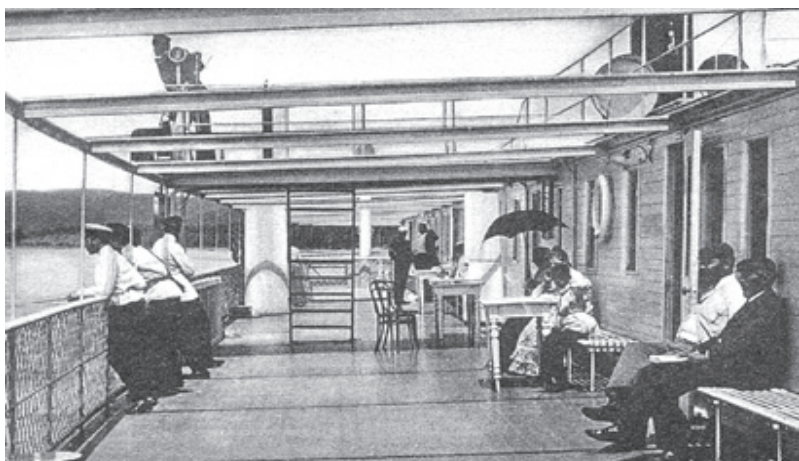


Рис. 43. На палубе парохода «Фельдмаршал Суворов»

Если численность, мощность и грузоподъёмность парового флота всё более увеличивалась и совершенствовалась, то условия речного судоходства 80-х гг. XIX в. оставались такими же, как и прежде. Для того чтобы решить проблему мелководья – как самой Волги, так и её притоков, судоходные компании стали заказывать новые заднеколёсные суда с малой осадкой.

Первый пароход такого типа был построен Камско-Волжским пароходным обществом на своём заводе в Нижнем Новгороде в 1882 г. Заднеколёсный грузопассажирский пароход «Амазонка» (такое название судно получило в связи со своим американским аналогом) имел деревянный корпус длиной 58,6 м и шириной 11 м с ложкообразным носом. При осадке 1,3 м он брал на борт до 400 пассажиров и мог вместить 400 тонн груза. Пассажирские помещения располагались на второй палубе. Паровые котлы были установлены в носовой части, а машина – в кормовой. Вся средняя часть палубы и трюмы отводились под груз.

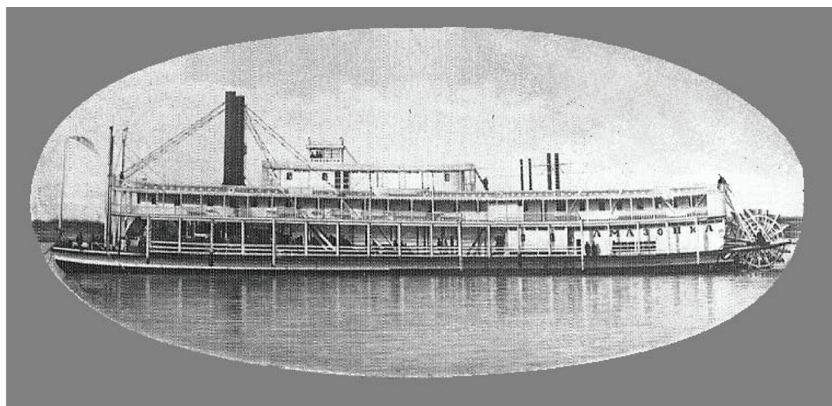


Рис. 44. Заднеколёсный пароход «Амазонка» общества
«Волго-Камского пароходства А.А. Зевеке»

В последующие навигации 1883-1884 гг. пароход зарекомендовал себя с наилучшей стороны, и в течение нескольких лет было построено ещё несколько подобных судов. Все они

имели схожую архитектуру, но довольно значительно отличались как по размерам, так и по грузоподъёмности и пассажировместимости. Заднеколёсные пароходы строили и другие судовладельцы. В 80-90 г.г XIX века на судоверфи в Звениговском затоне было построено несколько таких судов. Первым в 1886 г. был построен пароход «Новинка», впоследствии переименованный в «Бирюзу». Эти пароходы грузоподъёмностью 740 тонн, дешёвые в постройке и эксплуатации, возили и пассажиров 4-го класса. Их скорость была относительно невелика, но провозная плата была вдвое ниже, чем на других грузопассажирских пароходах. Благодаря своей легкости и дешевизне, на первых порах эти суда имели некоторые экономические преимущества, но недостатки конструкции, малая скорость хода, примитивное оборудование пассажирских помещений, высокая конструктивная хрупкость заднего колеса и другие изъяны не могли удовлетворить требования волжского пароходства и к середине 90-х гг. строительство судов данного типа было прекращено.

Промышленный переворот в речном транспорте и колоссальные технические достижения волжского пароходства до неузнаваемости преобразили реку. В одном из посвящений Волге того времени читаем: «Как громадна область этой величавой реки! Становится понятным и оживление, которое всегда царит на ней, и чисто американская быстрота развития пароходства».

Определённые положительные изменения стали происходить и в Оренбургской губернии. В 1884 г. Оренбургский губернатор Н.А. Маслаковец отмечал, что «облегчение сбыта (сельскохозяйственной продукции – С.Ц.) повело за собой увеличение запашек, особенно в ближайших к железной дороге уездах губернии, а выгодность такого сбыта повлекла предпринимателей к расширению аренды хозяйств и более широкой эксплуатации пашенных земель губернии. Сбыт произведений сельскохозяйственной промышленности увеличивается с каждым годом, и даже такие уезды как Орский

и Верхнеуральский, где прежде продукты земледелия потреблялись почти исключительно местным населением, началось принятие участия в торгово-промышленном движении»¹⁴⁵.

Под «более широкой эксплуатацией пашенных земель» в официальной отчётности, очевидно, следует подразумевать распродажу и даже откровенную раздачу «пустопорожных» башкирских и казённых земель, особенно усиленно практиковавшихся при генерал-губернаторе Н.А. Крыжановском. Используя закон от 29 апреля 1868 г., разрешавший русским подданным селиться на казачьих землях и приобретать в собственность дома и иные строения на общих основаниях, оренбургский губернатор приказал делить «свободные» земли на участки размером от 100 – 150 до 1000 дес. и раздавать их приезжавшим русским переселенцам. В результате к 1881 г. было распределено до 80 тыс. дес. казённых и до 400 тыс. дес. казачьих земель. Нераспроданными остались лишь 18 десятин непроходимых болот. Официально их продавали по 9-16 коп./дес. и 1 фунт чая (в соседней Самарской губернии средняя цена 1 десятины земли в это же время составляла 8 р. 52 коп.)¹⁴⁶. Возможно, именно этот эпизод и послужил поводом к обвинению губернатора в коррупции, судебному расследованию, упразднению Оренбургского генерал-губернаторства и отставке Николая Андреевича Крыжановского. 1 марта 1881 г. сенатор М.Е. Ковалевский¹⁴⁷ запретил распродажу земель¹⁴⁸.

Крупные землевладельцы в последние годы начали заводить механические плуги (скорее всего, усовершенствованные железные – С.Ц.), сеялки, веялки, косилки и паровые молотилки. Земледельческое хозяйство почти повсеместно принимало торгово-промышленный характер. Хлебные рынки расширяются с каждым годом. Обилие производственных земель и выгодный сбыт на рынках земледельческих продуктов способствуют к развитию земледелия¹⁴⁹.

Развитие экономических отношений привело и к крупным хозяйственным изменениям у Оренбургских казаков и киргиз-кайсаков. Сильный падеж скота, вызванный затянувшейся

зимой 1879/80 гг.¹⁵⁰, заставил казаков, а вслед за ними и казахских кочевников, заняться летним покосом и запасом сена на зиму, чем до тех пор казаки практически никогда не занимались, уповая на короткие и малоснежные зимы и оставляя скот на подножном корму.

Уже в 1877-1882 гг. из Оренбургской губернии вывозилось до 8 245,5 тыс. пуд. груза/год, а всего за первые 5 лет эксплуатации дороги – 41 227 тыс. пуд. грузов¹⁵¹.

Попытки создания крупных предприятий были предприняты и в Оренбурге. Так в 1878 г. купец В.Х. Юров построил первую оренбургскую паровую мельницу, а в 1883 г. появились ещё две¹⁵².



Рис. 45. Современный Оренбург. На заднем плане бывшая мельница купца В.Х. Юрова

Крупные предприятия строились не только в губернских городах, но и в уездных населённых пунктах. В это же время возник мощный комплекс крупчатых мельниц в Бузу-

луке. В расчете на индустриальный транспорт создаются целые агропромышленные комплексы. Так, в 1878 г. владельцем английского тимашевского имения становится коммерсант Монтгомери Уокер, который решает построить здесь сахарный завод. Деятельное участие в данном деле принял заведующим имением Издебский С.Р. – кандидат естественных наук, бывший политический ссыльный. Строителем и директором завода был немец Мейдорн.

До начала строительства завода Уокер сделал проверку почвенной и климатической пригодности земли для возделывания сахарной свеклы (свекловицы), провёл агрохимический анализ шести проб земли, которые были сделаны в Англии в лаборатории ученого Фелькера, показавших в ней высокий процент гумуса 13-16 %. Опытные посадки свекловицы также оказались успешными.

На основании полученных данных была разработана опытная система орошения посева свекловицы. Затем были построены небольшие местные кирпичные заводы, на которых было организовано производство кирпича. Для создания целого агропромышленного комплекса хозяевами был приобретен проект, а в Германии заказано оборудование.

Наконец в 1880 г. был построен основной корпус завода для производства сахара, а летом 1881 г. там установили оборудование и осенью 1881 г. завод был пущен в эксплуатацию. Хороший урожай свекловицы на 560 десятинах был убран с площади 440 десятин, в количестве 340 тыс. пудов. Завод переработал 120 тыс. пудов свекловицы и получил 2500 пудов сахарного песка.

Постройка и пуск завода доказали пригодность самарских почвенно-климатических условий для возделывания свекловицы и технологическую возможность из этой свекловицы получать сахар. Под впечатлением от научно-технических достижений «Самарская газета» № 34 от 26 февраля 1884 г. в статье «Первый заволжский сахарный завод» писала: «Наша Самарская степь пригодна не только для производства пшени-

цы и кумыса, но и более вкусного продукта – сахара... Первым пионером этой новой промышленной отрасли в нашей степи явился англичанин Монтгомери Уокер, его, так сказать, сотни тыс. фунтов стерлингов легли фундаментом нового и полезного для края предприятия...

Сахарный завод построен в селе Тимашево, отстоящем в 15 верстах от станции «Грачёвка» Оренбургской железной дороги. Имение это в количестве 4000 десятин принадлежало русскому помещику и продано Джонсону. В новоанглийской колонии при селе Тимашево появились паровые плуга и культиваторы, словом мы увидели, что лорд Джонсон насаждает в нашей степи... успехи современной культуры.

Немало Джонсон затратил денег и немало употребил усилий в борьбе с допотопным способом обработки полей, но период засухи... лишил его возможности вернуть что-нибудь из затраченного (снова намёк на неурожай 1873 г. – С.Ц.).

После окончания турецкой войны имение это перешло в руки коммерсанта Монтгомери Уокера, который и решил попытать счастья в сахароварении. К осени 1880 г. выросло огромное шестизэтажное каменное здание, которое в лето 1881 г. наполнилось самыми новейшими машинами.

В лето 1881 г. вспаханные паровыми плугами земли [были] засажены свекловицей. Урожай оказался превосходным. Но это предприятие продолжали преследовать неудачи. Наступила осень – пора сбора свекловицы: успели вырыть на 440 десятин, застала зима... Собранные с 440 десятин 340 тыс. пудов свекловицы пришлось сложить буртами под крышами кирпичных заводов, где она зимой промерзла. Из переработанных 120 000 пудов свекловицы добыто белого сахарного песка около 2500 пудов... Эти первые 2500 пудов сахарного песка не покрыли даже 1/6 части тех расходов, которые произвел Монтгомери Уокер...

Главный вопрос заключается в пригодности для сахароварения нашей земли, что и доказано урожаем свекловицы от 2 до 3 тыс. пудов на десятину. Теперь уже готов второй

сахарорафинадный завод в имении Левенсона в селе Богатом...». Этот второй в Самарской губернии сахарный завод был пущен в эксплуатацию в 1884 г., но также не добился значительного успеха.

Недостаточная организационно-технологическая подготовленность завода, а затем наступившая засуха сделали производство сахара убыточным, и Монтгомери Уокер вынужден был свернуть производство.

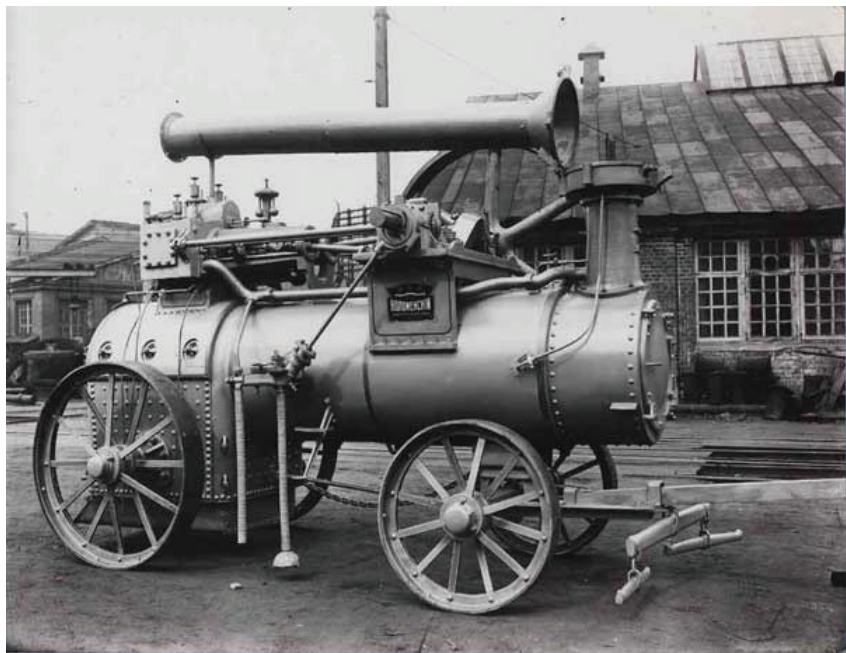
Почин англичан решило продолжить Удельное ведомство Российской империи, купившее в 1885 г. у Монтгомери Уокера сахарный завод и имение за 290 000 р., сумев завершить технологическое оснащение завода и наладить производство сахара-песка, а затем и рафинада.

Удельному ведомству министерства императорского двора удалось ежегодно увеличивать возделывание свекловицы, и к 1890 г. доводится ее объем производства до 500 000 пудов. Свёкла полностью перерабатывалась, и выпуск сахара в 1890-1891 гг. составил 38 888 пудов. Одновременно было завершено сооружение и пуск рафинадного отделения завода: первый сахар-рафинад был получен в 1888 г..

В 1890-1891 гг. рафинада было выработано 4000 пудов на сумму 160 000 р. Однако сбыт сахара производился только в Самарской и Уфимской губерниях.

По состоянию на 1890 г. завод имел 300 рабочих (в т.ч. 250 мужчин 50 женщин), 17 паровых машин мощностью 225 л.с., 11 технологических аппаратов – диффузоров на 825 ведра каждый. Котлы работали на нефтяных остатках (200 000 пудов в год) и дровах (1300 куб. сажень). Производство шара было сезонным – с сентября по декабрь. Рабочий день до 1905 г. составлял 12 часов. Размер зарплаты рабочих – от 5 до 60 р. в месяц. Местное крестьянское население осенью и зимой работало в хозяйствах или отхожих промыслах.

Кроме того, в Самарской губернии открылись 2 свёкло-сахарных завода: частный Богатовский (1884 г.) и удельного ведомства Тимашевский (1873).



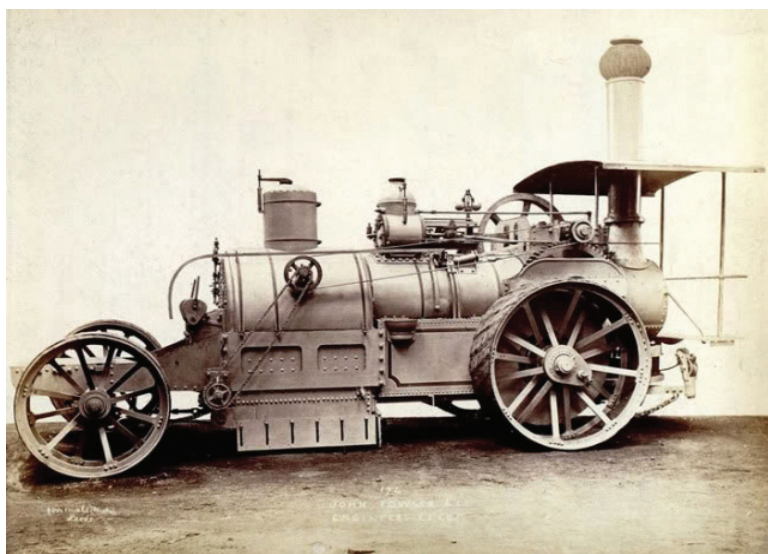
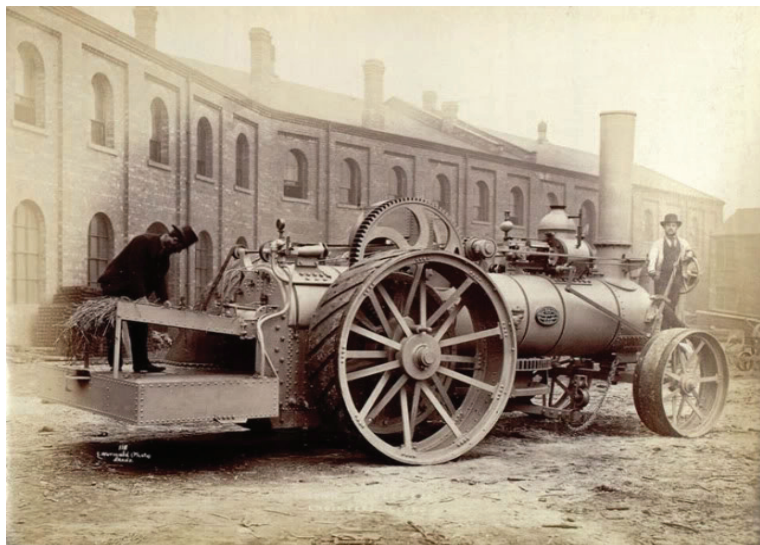


Рис. 46-49. Образцы паровой техники, применявшейся на Тимашевском сахарном заводе удельного ведомства в 70-х – 80-х гг. XIX в.: сверху вниз: локомобиль С.И. Мальцева; локомобиль Фоулер в двух проекциях; тягач Фоулер с заводских или каталожных фотографий

В Оренбургской губернии в Илецке в 1889 г. были открыты две шахты, оснащённые паровыми мельницами для размола соли и электростанцией стоимостью 500 тыс. р., что позволило увеличить добычу соли с 1 до 2 млн. пудов¹⁵³.

Объёмы промышленного производства возросли с 1,6 млн. в 1867 г. до 4,8 млн. р. в 1879 г.¹⁵⁴



Рис. 50. Соледобыча в Илецкой защите
(отвесная скала соли; производство работ)

Эти начинания необходимо было продолжать...

§3. Рождение проекта железнодорожной линии от Самары в Сибирь (1881-1885 гг.)

Вопрос о строительстве Самаро-Златоустовской железной дороги тесно связан с историей вопроса о строительстве самой великой железнодорожной магистрали мира – Транссибирской железной дороги.

В дореволюционной историографии установилась традиция, что впервые мысль о строительстве Сибирской железной дороги была высказана полковником Е.В. Богдановичем, приславшим 23 марта 1866 г. телеграмму министру внутренних дел графу П.А. Валуеву¹⁵⁵ и в том же 1866 г. опубликовавшим свой проект Сибирско-Уральской железной дороги¹⁵⁶.

В современной историографии акценты сместились в сторону Восточносибирского генерал-губернатора Николая Николаевича Муравьёва-Амурского, который в 1857 г. поставил вопрос о строительстве железной дороги на сибирских окраинах России и поручил уже знакомому нам военному инженеру Д.И. Романову провести изыскания и составить проект сооружения железной дороги от Амура до залива Де-Кастри¹⁵⁷.

И всё же логичней было бы предположить, что такая идея должна была возникнуть намного раньше, едва только мысль о вагонной перевозке начала превращаться в самостоятельный вид транспорта. Необходимость такой магистрали становилась очевидной, стоило лишь взглянуть на карту России с её безбрежным, пустынным и диким океаном Сибири. Всё, что нужно было для освоения этих безбрежных пространств, это – люди, обладающие хотя бы небольшим полётом коммерческой мысли.

И действительно, ещё в 1800 г. инженер Островский предложил построить 3 островных конно-железных дороги, связывающих крупные сибирские реки Каму и Иртыш, Обь и Енисей, Обь и Ишим¹⁵⁸.

В конце декабря 1832 г. Николай Назарович Муравьёв, представил Николаю I записку «Об устройстве железных дорог в России», в которой дополнил три конно-железные дороги тремя паровозными путями, считая вторую тройку путей запасной, на случай исправления другого пути. Комитет министров с тоскою рассмотрел эту записку и отклонил её «за отсутствием реальных оснований в его проекте»¹⁵⁹. Не менее фантастичный проект предложил в 1852 г. английский инженер Дуль, обратившийся к главноуправляющему путей сообщения К.В. Чевкину с намерением провести рель-

совый путь от Нижнего Новгорода на Казань и Пермь через Уральские горы в Америку и к Тихому океану при условии 4 %-ной государственной гарантии на капитал в 40 млн. р. и 2 % с каждой губернии, через которую пройдёт железная дорога. Российское правительство без энтузиазма восприняло эту мысль и отклонило это предложение¹⁶⁰.



Рис. 51. Управляющий Собственной Его Императорского Величества Канцелярией Н.Н. Муравьев

С началом «железнодорожной горячки» Главное управление путей сообщения и публичных зданий было завалено частными предложениями русских и зарубежных компаний о строительстве разных линий в направлении Урала и Сибири¹⁶¹. К 1860 г. начали формироваться целые исследовательские направления сибирских железнодорожных линий: проект Д.О. Романова¹⁶², проект А.Я. Софронова¹⁶³ и целые дискуссии по поводу этих проектов¹⁶⁴.

И всё же фантастичность и непродуманность таких проектов вместе с общей косностью мышления порождали ответную реакцию людей, пугавших гнилыми болотами и дремучей тайгой, страшными холодами и невозможностью развития сельского хозяйства. Зачастую они настоятельно требовали срочно провести медицинскую экспертизу для определения умственных способностей сторонников идеи строительства железных дорог в Сибири. Например, исполняющий должность Тобольского губернатора А.С. Сологуб на запрос правительства о возможности и необходимости строительства магистрали в Сибири ответил, что в губернии с железными дорогами придут разного рода аферисты, скупщики и тому подобные, что между иностранцами и русскими купцами возгорится борьба, что народ будет разорен, а все выгоды достанутся иностранцам и проходимцам. И самое существенное: «Наблюдение за сохранением порядков в крае сделается невозможным, и, в заключение, затруднится надзор за политическими ссыльными вследствие облегчения побегов»¹⁶⁵.

Как бы то ни было, розовые грёзы о транссибирских экспрессах на время были оставлены и встал вопрос о том, где лучше всего устроить железнодорожную переправу через Уральские горы. Приоритет в авторстве идеи строительства на Урале железной дороги принадлежит нижнетагильскому инженеру Владимиру Карловичу Рашету¹⁶⁶, управляющему нижнетагильскими заводами Демидова. Именно он впервые по-деловому осмыслил, всесторонне обосновал и вынес эту идею на суд публики в 1861 г., опубликовав статью в газете «Пермские губернские новости»¹⁶⁷. С его точки зрения, дорога должна была пройти в местах расположения главнейших горных округов Среднего Урала: от Перми через округа Пермский казенный, Кыновский графа Строганова, Гороблаготский казенный, Тагильский Демидова, Алапаевский наследников Яковлевых, город Ирбит и до Тюмени, а также соединить Обскую и Волжскую водные системы. Став директором Горного департамента России в Петербурге в чине тайного советника, он с новой энергией использовал свое служебное и общественное положение для продвижения своего проекта.

Однако очень скоро у него появились и оппоненты. В 1866 г. в журнале «Современник» была опубликована статья Д. Романова «Русские железные дороги», в которой автор считал, что линия Рашета неприемлема, так как она удовлетворяет потребностям лишь некоторых уральских горных заводов, при этом оставляет в стороне город Екатеринбург и не сокращает расстояние между судоходными путями. По его мнению, Урало-Сибирская железная дорога должна быть построена в направлении от Тюмени на Екатеринбург «с уклонением западной ее оконечности более к югу» так, чтобы она вышла на Каму около Осы или Сарапула.



Рис. 52. Полковник по особым поручениям МВД Е.В. Богданович

Ещё большую остроту вопроса добавил чиновник по особым поручениям при министре внутренних дел, полковник Евгений Васильевич Богданович, направленный. Он не только лично ознакомился с бедственным положением вятских крестьян, пострадавших от голода 1864-1865 гг., но и пред-

ложил наиболее оптимальный, на его взгляд, вариант решения проблемы: строительство железной дороги¹⁶⁸. Эта дорога призвана была связать Москву, Нижний Новгород, Казань и Екатеринбург, оградить уральских жителей от бедствий голода, содействовать работе горных заводов Среднего Урала и могла быть начальным этапом Транссибирской магистрали. В своей телеграмме министру внутренних дел Петру Александровичу Валуеву он подчеркнул, что считает «единственно надежным средством к предупреждению голода в Уральском крае в будущем» постройку железной дороги из внутренних губерний к Екатеринбургу и далее до Тюмени¹⁶⁹. Эта железная дорога, безусловно, должна была стать становым хребтом Уральского региона, его промышленности. Она предопределила дальнейшее развитие края, судьбы его людей и, в конечном итоге, развитие всей российской экономики. Дорога, проложенная через хребет, разделяющий Россию на Европу и Азию, сама по себе олицетворяет историю этих мест.



Рис. 53. И.И. Любимов

Вскоре к этим двум добавился новый так называемый «серединный» проект пароходовладельца, пермского городского головы Ивана Ивановича Любимова, представивший в 1869 г. проект, составленный на основе проведенных им лично изысканий. Путь, предложенный им, должен был пройти через г. Кунгур, Екатеринбург и Шадринск до Белозерской слободы, расположенной на р. Тоболе, в 50 верстах севернее г. Кургана. Этот путь был на 50 верст короче линии Рашета и на 123 версты короче линии Богдановича¹⁷⁰. Эти три проекта и стали предметом бурных общественных дебатов второй 60-х – начала 70-х гг. XIX в.¹⁷¹

За проект Рашета ходатайствовал и пермский губернатор А.Г. Лашкарев¹⁷². Главноуправляющий путями сообщения П.П. Мельников ответил ему, что предоставленные им «сведения будут иметься в виду при рассмотрении изготавливаемого теперь проекта означенной дороги». Большую помощь Рашету оказал заводчик П.П. Демидов – он взял на себя финансирование изысканий, исследований и совершенствования проекта.

Губернатор Лашкарев в 1863 г. получил телеграмму из Петербурга, в которой сообщалось, что в департаменте железных дорог заканчивается разработка проекта и сметы линии первоначально от Перми до Ирбита. Проект был выдвинут ирбитскими деловыми кругами¹⁷³. В нем доказывалось, что железную дорогу не обязательно вести до Тюмени, достаточно до Ирбита, так как протекающая «у одного и впадающая в Туру река Ницца способна для судоходства в равной степени, как сама река Тура». Пермский губернатор немедленно обратился к нижнетагильскому волостному старшине и ирбитскому городскому начальству с предложением поторопиться с исполнением утвержденного проекта. Но здесь встал финансовый вопрос.

По предложению министра финансов М.Х. Рейтерна в 1869 г. графом А.Г. Строгановым было проведено совещание уральских горнозаводчиков для обсуждения проектов железной дороги, которые «всею более удовлетворяют нуждам уральской

горной промышленности». Присутствовали представители от заводов Демидова, Шувалова, Всеволожских и наследников Яковлевых. Собрание решило, что железная дорога в «горно-промышленном отношении» должна быть проведена на Урале в первую очередь в направлении от Перми через Лысьвенский, Кыновский и Гороблаготский округа на Нижнетагильский завод, а от него к югу через Невьянские и Верх-Исетские заводы до Екатеринбурга¹⁷⁴.

В том же г. на заседании Пермского комитета под руководством губернатора Б.В. Струве было вынесено окончательное решение о направлении трассы Уральской железной дороги. Приоритет отдавался проектам И.И. Любимова и А.В. Всеволожских.

В результате этих прений правительство решило прояснить условия строительства железной дороги и с этой целью в мае 1870 г. на Урал была направлена комиссия в составе инженеров Г.П. Гельмерсена и В.И. Меллера, трех опытных инженеров путей сообщения во главе с В.П. Соболевским и полковником Золотаревым для определения наилучшего направления железной дороги, призванной обслуживать уральские горные предприятия и одновременно служить наикратчайшем путём из Центральной России в Сибирь¹⁷⁵. В апреле 1871 г. эта комиссия представила следующий отчёт: «Удовлетворить интересам уральской горнозаводской промышленности и сибирской транзитной торговли одной общей железнодорожной линией невозможно ввиду того, что заводская промышленность требует линии, направленной от города Екатеринбурга на север к Перми вдоль Урала, по заводам и соединить эти последние с каменноугольными залежами, расположенными к северу от реки Чусовой. Между тем сибирская транзитная торговля требует другой линии – с востока на запад – от Екатеринбурга к низовьям реки Камы, для дальнейшего соединения с Казанью и Нижним Новгородом». Одновременное строительство 2-х линий также было невозможно из-за нехватки денег в казне.

Комиссия высказалась за необходимость временно пожертвовать оживлением сибирского транзита в пользу развития уральского металлургического производства и каменноугольного дела и ограничиться проведением северной линии от Екатеринбурга вдоль Урала на север к Нижнему Тагилу и Кушве, от Кушвы в западном направлении до Камасинской пристани на Чусовой и затем на север до Добрянской пристани на Каме. Река в этом месте, по мнению комиссии, представляет для судоходства те же условия, что и у города Перми. Кроме того, существующий при Добрянском заводе затон реки имеет «все нужные условия к учреждению значительной пристани». От этой линии два ответвления: одно – к Луньевским каменноугольным копям Всеволожских, другое – к Билимбаевскому заводу Строгановых¹⁷⁶.

В 1870 г. Комитет железных дорог по представлению министра путей сообщения постановил:

- признать Уральскую железную дорогу совершенно необходимой и включить в число дорог самонужнейших, не определяя ныне окончательное направление ее;
- для разъяснения выгоднейшего направления командировать на место специальную комиссию из инженеров и техников путей сообщения и горного ведомства;
- указать комиссии, что главным условием должно быть удовлетворение нужд горнозаводской промышленности хорошим, дешевым каменным углем. Только при соблюдении этого главного условия линия может соответствовать по возможности потребностям сибирского транзита.

1 мая 1871 г. Комитет железных дорог, согласившись с выводами комиссии Г.П. Гельмерсена, высказался за приоритетное строительство Уральской горнозаводской дороги и отсрочку строительства транссибирской линии¹⁷⁷. 8 ноября 1873 г. Александр II утвердил технические условия по сооружению и эксплуатации Уральской горнозаводской железной дороги в направлении от Перми через Левшинскую пристань и Кушвинский завод до Екатеринбурга со станциями Перм-

ская, Левшинская, Кушвинская, Нижнетагильская, Екатеринбургская, Билимбаевская, Луньевская, Кизеловская, Губахинская и Усвинская. Станции должны были быть расположены вблизи городов и заводов и удовлетворять местным потребностям, расстояние между ними не должно превосходить 18 верст. Отчуждение земли под дорогу должно делаться под два пути, ширина полосы отчуждения не менее 15 саженей в каждую сторону, а на станциях, мостах и у казарм не менее 50 саженей. Земляное полотно должно быть устроено для одного пути, толщина балластного слоя не менее 0,2 сажени. Общее число станций предусматривалось не менее 32 и 17 полустанок, в том числе две первого класса; мастерские должны быть каменными, должен быть устроен электромагнитный телеграф.

После длительного обсуждения Комитет министров утвердил составленный на основании правительственных изысканий 1871-1872 гг. предварительный проект Уральской железной дороги в направлении от Екатеринбурга через Кушву и село Камасино до Перми с ветвями к Луньевским каменноугольным копям и Билимбаевскому заводу.

22 февраля 1874 г. государь утвердил вместе с Уставом Оренбургской Устав акционерного Общества Уральской горнозаводской железной дороги для сооружения и эксплуатации железной дороги Пермь – Екатеринбург. Предусматривалось, что общество владеет железной дорогой в продолжение 81 г., считая от дня, назначенного для окончания постройки дороги, и потом дорога поступает безвозмездно в собственность правительства. Дорога должна быть окончена строительством и открыто движение поездов по ней не позже четырех лет, считая с начала производства работ. Половина всего количества паровозов, весь прочий подвижной состав, рельсовые скрепления и все телеграфные принадлежности должны быть русского производства. Имущество общества, составляющее принадлежность дороги, не может быть ни отчуждаемо, ни закладываемо без особого разрешения правительства.

По сути, это был проект В.К. Рашета, который и начал реализовываться в 1874 г. (первый участок дороги длиной 670 км был открыт 1 октября 1878 г.).

Строительство Уральской горнозаводской, оторванной от основной железнодорожной сети, «островной» дороги, сразу показало её бесперспективность и нерентабельность. Ещё работавшие горные предприятия давали немного продукции. Реки, на которые шли основные грузы региона, замерзая на продолжительный срок, оставляли железную дорогу без грузов и работы и в результате – в России была построена самая убыточная железная дорога. Единственной перспективой к развитию дороги было её соединение с основной сетью российских железных дорог.

Что касается транзитной линии, то комиссия Г.П. Гельмерсена нашла наивыгоднейшим направление дороги в районе Зауралья по линии от Екатеринбурга до Камышлова. От Камышлова она должна направиться двумя ветвями: одна – к Тюмени «для удовлетворения потребности торговли части Западной и Восточной Сибири», другая – через Шадринск на Курган «в видах среднеазиатской торговли и обеспечения заводов провиантом».

В западном же направлении от Урала «выгоднейшую связь Сибири с Россией представило бы кратчайшее направление дороги к торговым и промышленным центрам, составляющим исстари основные торговые отношения Сибири. Такими центрами комиссия считала Казань, Нижний Новгород и Москву¹⁷⁸.

Относительно «наивыгоднейшего» направления Сибирской линии в общественных и правительственных кругах разгорелась борьба. Оживлению этой борьбы способствовали изыскания Министерства путей сообщения 1872-1874 гг. предпринятые для выяснения технических затруднений и стоимости соединения Урала рельсовым путём с внутренними железными дорогами¹⁷⁹. В результате этих исследований, в качестве первого участка Сибирской железной дороги было предложено 3 направления будущего строительства: первое – от С-Петербурга через Рыбинск, Кострому, Кинешму и Вятку до Перми на соединение с Уральской горнозаводской железной дорогой; второе – от Нижнего Новгорода по левому берегу Волги на Казань и Красноуфимск до Екатеринбурга, и третье – от города Алатыря на Уфу и Златоустовские заводы до Челябинска.

Первая из этих линий соответствовала проектированному в 60-е гг. северному направлению, вторая – «южному», или проекту Е.В. Богдановича, а третья призвана была проверить возможность проведения железной дороги в Среднюю Азию совместно с Сибирской линией и одной магистралью удовлетворить потребности сибирского и среднеазиатского транзита, предложенного тем же Е.В. Богдановичем. В результате последующих обсуждений вопроса Комитет министров во главе с А.А. Абазой большинством голосов (против, были лишь К.Н. Посыет, П.П. Мельников, Э.И. Герстфельд¹⁸⁰ и Э.К. Шернвал¹⁸¹) высказался за проведение Сибирской линии по проекту полковника Е.В. Богдановича и это мнение 19 декабря 1875 г. было утверждено Александром II¹⁸².



Рис. 54. Император Александр II

Но вскоре начавшаяся русско-турецкая война 1877-1878 гг. остановила реализацию этого плана, а его дальнейшее воплощение откладывалось под предлогом нехватки денег или в связи со сложностью политического момента (гибель императора Александра II).

В начале 80-х гг. в вопросе о Сибирской железной дороге появились новые аспекты. Прежде всего к ним следует отнести постройку Оренбургской железной дороги, вплотную подступившей к азиатским и сибирским владениям России и объявившей о ещё одном возможном начальном пункте Транссиба. Кроме того, был возведён мост через Волгу. И обстоятельства его постройки заставляли более трезво смотреть на перспективу возведения пяти новых крупных мостов через Суру, Оку, Волгу (у Казани), Вятку и Каму, а также стоимости их строительства и содержания. Эти обстоятельства, а также неоднократные (с 1880 г.) ходатайства уфимцев (а они явно предпочитали соединение с Самарой, чем с Алатырем)¹⁸³ и самарцев¹⁸⁴, личные амбиции министра путей сообщения и неприязненное отношение Александра III к делам своего отца побудили генерал-адъютанта К.Н. Посьета пересмотреть проект Сибирской магистрали¹⁸⁵. 17 декабря 1881 г. он обратился к императору Александру III с просьбой вновь рассмотреть вопрос о строительстве Сибирской железной дороги.

В январе 1882 г. К.Н. Посьет получил разрешение императора на повторное внесение этого вопроса на рассмотрение Комитета министров и в марте того же г. он выступил с докладом о новом проекте¹⁸⁶.

Согласно этому проекту, крайним восточным пунктом новой линии должен был стать Омск, крупный город на реке Иртыш, расположенный в центре Западной Сибири на соединении двух торговых путей из Ялуторовска и Кургана и лежащий на дороге в Бийский округ Алтая, куда в это время направлялись массы переселенцев. Крайне западным пунктом линии должна была стать Самара как важнейшая пристань в Среднем Поволжье, расположенная около уже построенного моста через Волгу и имеющая выгодное транспортное положение относительно Чёрного, Каспийского и Балтийского морей¹⁸⁷. Дорога, построенная по прямому направлению от Самары через Уфу на Омск, проходила бы по плодороднейшим и наиболее населённым местам Заволжья, Зауралья

и Западной Сибири и призвана была предотвращать ужасные последствия заволжских неурожаев, и дать шанс на возрождение горнозаводских предприятий Южного Урала, на чём особенно настаивали уфимцы.



Рис. 55. Контр-адмирал К.Н. Посьет

Комитет министров с полным равнодушием заслушал доклад о пересмотре проекта 1875 г. (за его пересмотр выступил один К.Н. Посьет) и с явной неохотой разрешил произвести новые изыскания в направлении Сибири. Совсем иначе к этому вопросу отнёсся император, наложивший на решение Комитета резолюцию: ***«Изыскания произвести безотлагательно и рассмотреть в Комитете министров для обсуждения направления Сибирской магистральной линии»***¹⁸⁸.



Рис. 56. Император Александр III со своей супругой Марией Фёдоровной (в девичестве Мария-София-Фредерика-Дагмара, принцесса Датская)

Это указание не только ускорило начало дела, но и вызвало бурные дебаты в правительстве и обществе относительно перспективности того или иного направления Сибирской магистрали. Уже в 1883 г. определились два наиболее вероятных её направления: первое – от Москвы на Нижний Новгород, Казань, Екатеринбург и Тюмень и, второе – от Самары (ст. Кинель Оренбургской железной дороги) на Уфу, Златоуст и Екатеринбург (или Челябинск)¹⁸⁹.

Первое направление особенно активно отстаивали казанцы, до сих пор не имевшие железнодорожного сообщения. В течение 1883-1884 гг. они не пропускали ни одного выпада

против проекта Е.В. Богдановича¹⁹⁰, указывая на традиционность этого пути русских в Сибирь, на то, что это кратчайшее соединение крупнейших торгово-промышленных и административных центров России: Москвы, Нижнего Новгорода и Казани – с такими крупными центрами Уральской металлургии как Екатеринбург и Нижний Тагил, высокую населённость местности, по которой будет проложена линия, и, следовательно, гарантию прибыльности будущей магистрали, а главное, светлой памяти Александр II уже определил направление Сибирской линии, так неужели его любящий сын и всё прогрессивное российское общество воспротивятся исполнить волю покойного императора? Университетский город, самый крупный административный центр Поволжья, до сих пор не имел железнодорожного сообщения и прокладка железной дороги, да ещё Сибирской магистральной, была делом чести и престижа Казани, которое ни в коем случае нельзя было проиграть. Казанцев поддерживали биржевые комитеты Нижнего Новгорода, Москвы и Екатеринбурга, а также подавляющее большинство петербургского чиновничества.

Их противники были менее сплочены, но куда более многочисленны. Помимо Самары¹⁹¹ и Уфы¹⁹², главных заинтересованных сторон, это направление отстаивали и явно равнодушные к казённым растратам люди¹⁹³ и те, кто прогорел с «северным» проектом¹⁹⁴ и те, кто считал себя железнодорожными, военными и политическими специалистами¹⁹⁵. Они утверждали, что новый проект намного дешевле и проще, что горный участок южного направления, по которому пройдёт дорога, хотя и длиннее, но намного ровнее, а степной в изобилие даст новую высококачественную и дешёвую сельскохозяйственную продукцию. Что Симские и Катавские горные округа имеют не меньшее значение, чем Екатеринбургский и Демидовский. Что выход на такой транспортный узел, как Самара, ничуть не удорожает стоимость товаров для потребителей Центральной, а тем более Северной России и заметно удешевит – для жителей Южной России. Что почти

800-верстовой участок «линии Богдановича» будет дублироваться реками Волгой и Камой, с самыми дешёвыми в России провозными тарифами, а новая линия, наоборот, удобно соединит перпендикулярно проходящие судоходные реки Волгу и Белую, не только не конкурируя, но, наоборот, выгодно дополняя железнодорожные пути. Новая линия приближается к южным российским рубежам, и её военно-политическое значение может оказаться решающим. Александр II был, безусловно, великий государь, но когда он принимал столь важное решение, ещё не было ни Оренбургской железной дороги, ни её знаменитого моста, значительно облегчавших реализацию Самаро-Уфимо-Екатеринбургского проекта, а если бы они были, то ещё неизвестно, какое бы решение принял император! И, наконец, господа, мы живём в просвещённом XIX веке и пора бы нам уже оторваться от незыблемых правил средневековой старины и реально оценивать современные условия!

В результате долгое время ни одна из сторон не могла взять решающего перевеса. В поисках новых союзников обе стороны обратились к столицам. Однако Московскому биржевому комитету в сущности оказалось без разницы, по какому пути получать сибирские грузы: их стоимость в обоих случаях предполагалась практически одинаковой. Особой заинтересованности в уральском металле Москва не испытывала, впрочем как и в самарском хлебе¹⁹⁶ (главными поставщиками металлов служили Донецк и заграница, а хлеба — Центрально-Чернозёмный район и Кубань). Петербург же свято чтит память убитого императора, но в то же время понимал, что главный экспортный товар России и груз петербургского порта — это хлеб, а с Казани, Екатеринбурга и Тюмени его будет куда меньше, чем с Самары, Уфы и Челябинска¹⁹⁷. Да и безлюдные степи Алтая и Южной Сибири больше нуждаются в избыточном населении Центральной России, чем деградирующие заводы Среднего Урала¹⁹⁸. Последнее слово оставалось за правительством.

В свою очередь правительство, раздираемое общественными и собственными противоречиями, долгое время также не могло прийти к однозначному решению, смотря по тому, куда больше будет склоняться общественное мнение.

К концу 1884 г. отношение к проектам Транссибирской магистрали стало медленно склоняться в сторону нового проекта. И хотя образованное общество продолжало настаивать на проекте Богдановича¹⁹⁹, но деловые круги России всё больше склонялись к Самаро-Златоустовскому варианту²⁰⁰. Сильной стороной их позиции была сравнительная дешевизна, простота проекта и... неудачная финансовая политика либерала Н.Х. Бунге²⁰¹, которому никак не удавалось ликвидировать бюджетный дефицит, и Россия каждый финансовый год оканчивала с многомиллионными долгами. Нельзя не отметить и роли Уфимского городского головы Д.С. Волкова, который буквально умолял правительство построить железную дорогу от Самары до Уфы и Златоуста, указывая, что 14 южно-уральских горных завода находятся на последнем издыхании и только ЭТА дорога сможет вновь возратить их к жизни²⁰². Но ещё более жестокий удар проекту Богдановича нанёс... Нижегородский биржевой комитет, заявивший, что эта дорога противоречит интересам ярмарочной торговли и грозит превратить Нижний Новгород в заурядное торжище²⁰³. Такого удара «в спину» казанцы уже выдержать не могли²⁰⁴. Последовавшие вскоре опровержения в прессе не могли изменить ситуации: в лагере сторонников проекта Е.В. Богдановича произошёл раскол²⁰⁵.

Наконец, после частичной смены состава правительства вопрос вновь был вынесен на окончательное разрешение в Комитет министров, судьбоносные заседания которого состоялись 18 декабря 1884 и 2 января 1885 г. Обновлённый Комитет министров с неохотой согласился на сооружение линии Самара-Уфа и производство изысканий от Уфы до Златоуста и в то же время решил продолжить строительство Уральской железной дороги от Екатеринбурга

до Челябинска²⁰⁶. Свою лепту в такое решение внёс председатель Государственного совета великий князь Михаил Николаевич, указавший на огромное значение для страны казенных артиллерийских заводов Златоустовского округа. 6 января 1885 г. это решение утвердил Александр III²⁰⁷.

Таким образом, в споре о Сибирской дороге появилась новая территория – Уфимская губерния. Чем же она могла заинтересовать общественные, правительственные и деловые круги России?



Рис. 57. Уфимская губерния в 1865 г.

Уфимская губерния была выделена из состава Оренбургской губернии в 1865 г. В тот момент её территория равнялась 107 038 – 107 506 вер.² (~122 015,7 км²), население – 1 291 018 чел. Губерния состояла из 6 уездов: Уфимского, Стерлитамакского, Белебеевского, Мензелинского, Бирского и Златоустовского²⁰⁸.

Социально-экономические показатели Уфимской губернии с середины XIX в. выглядят следующим образом.

Население губернии в 1851 г. составило 956 447 чел., в 1858 – 1 124 755 чел.²⁰⁹, в 1874 г. – 1 498 182 чел.²¹⁰ и к 1887 г. оно возросло до 1 914 197 чел.²¹¹ Население губернского города также возрастало с 10 660 чел. в 1855, до 12 498 – в 1862-м, 1863 г. показал 16,5 тыс. жит.²¹², 1874-й – 21 920 чел.²¹³, а 1879-й – уже 23 197 чел.²¹⁴

Земледелие в Уфимской губернии не было главным занятием местного населения, но всё же играло существенную роль. Это было связано с горным характером местности районов Златоустовского, Стерлитамакского и Уфимского уездов и низкой рентабельностью земледелия. По сведениям Большого энциклопедического словаря обработка земли велась «самым примитивным способом первобытными орудиями труда». Урожаи были редки: губерния страдала от частых засух, поздних весенних и ранних осенних заморозков²¹⁵. Средняя урожайность 60-х гг. XIX в. достигала 4 855 тыс. четвертей (~ 8 млн. пуд)²¹⁶, урожай же 1882 г. составил 40 506 597 пуд.²¹⁷ Тем не менее, если в 1865 г. валовой сбор хлебов составлял 9 224 631 пуд., то в 1875 г. – уже 45 506 511 пуд.²¹⁸ Однако наибольшей проблемой крестьян и купцов было не количество собранного урожая, а возможность выгодной продажи его излишков. Так что даже когда в 1894 г. в губернии собрали богатый урожай, девать его было некуда, цены на хлеб упали очень низко и он попросту сгнил²¹⁹.

Земельные угодья губернии на 1882 г. распределялись так: леса – 5 385 895 дес., безлесья – 4 930 034 дес., неудобий – 473 990 дес. Особенностью Уфимской губернии было то, что большая часть земель, пригодных для земледелия, принадлежала башкирам, имевшим статус государственных крестьян. Это вело к тому, что русским поселенцам всеми правдами и неправдами приходилось приобретать эту землю

у башкир. Большинство башкир не знали земледельческой культуры и, поскольку для кочевого скотоводства у многих из них наличных земель не хватало, то они не знали, что с ней делать и распродавали её за бесценок русским, чему

содействовал указ от 26 января 1876 г. о свободной продаже башкирских земель. Правительство, спасая положение, в 1882 г. запретило скупку башкирских земель и часть из уже приобретённых русскими земель была возвращена. Это породило форму долгосрочной аренды земель, что фактически означало одно и то же²²⁰.

Обилие лугов и кочевые традиции поддерживали башкирское скотоводство, где количество скота в 1882 г. исчислялось в 2 445 785 голов²²¹. Луга же содействовали развитию пчеловодства и выработке знаменитого в будущем башкирского мёда, производство которого достигало значительных размеров (некоторые пасеки насчитывали по несколько сот и даже тыс. ульев), хотя и велось башкирами на примитивном уровне²²².



Рис. 58. Так выглядели первые башкирские пасеки второй половины XIX в.

Большое количество лесных угодий, также принадлежавших башкирам, способствовало развитию лесозаготовок, которыми по простоте дела в сравнении с земледелием, в основном, и занимались сами башкиры, за бесценок продавая лес русским купцам. С целью упорядочивания лесного пользования, правительство 10 февраля 1869 г. издало указ «О размежевании башкирских дач для населения башкир-

вотчинников и их припущенников и о порядке продажи и отдачи в обратное содержание общинных башкирских земель». В соответствии с этим указом 839 553 дес., преимущественно лесных территорий, было отведено в казённый запас, а остальное – передавалось в безраздельное пользование башкир. Как и полевые угодья, леса в массовом порядке были подвергнуты вырубке и продаже в виде стройматериалов, а вскоре под рубку пошли и казённые леса²²³.

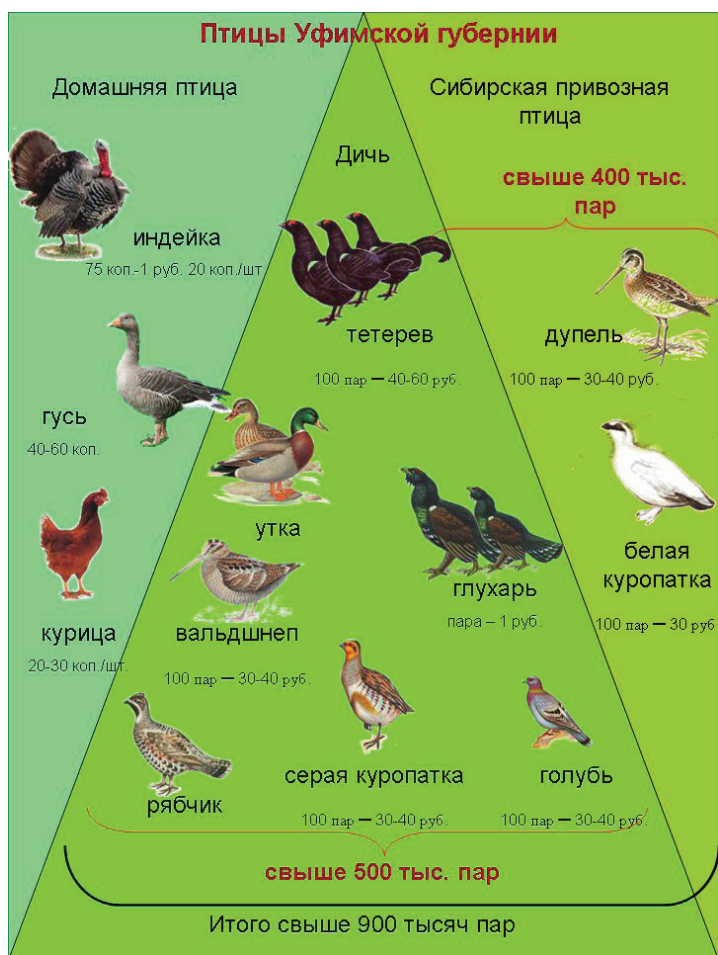


Рис. 59. Стоимость и вывоз дичи в Уфимской губернии в 70-х гг. XIX в.

В ещё не вырубленных лесах процветала охота. По сообщению Справочной книжки Уфимской губернии за 1882-1883 гг., из губернии ежегодно вывозилось свыше 500 тыс. пар разной дичи, а вместе с транзитной сибирской – более 900 тыс. пар. Сама Уфа ежегодно потребляла до 10 тыс. пар разной дичи: глухарей, рябчиков, местных серых и сибирских белых куропаток, вальдшнепов, тетеревов, дупелей, прочих уток, вяхирей (диких голубей). Дичь продавалась недорого: 100 пар тетеревов – 40-60 р., дупелей, вальдшнепов и серых куропаток – 30-40 р., белых куропаток – 30 р., пара глухарей – 1 р., в то время как курица стоила 20-30 коп./шт., гусь – 40-60 коп., индейка – 75 коп. – 1 р. 20 коп./шт.²²⁴



Рис. 60. Башкирский охотник

Положение в горнозаводской промышленности Уфимской губернии было ненамного лучше, чем в Оренбургской. И хотя Уфимская губерния обладала мощным Бакальским месторождением железных руд, по качеству не уступавшим лучшим шведским и венгерским образцам (содержание железа в бакальской руде определяется в 64-65 %; разведанный запас – свыше 1,5 млрд. пуд.), горная добыча и производство год от г. падали. Главнейшая причина этого явления виделась в невыгодности условий сбыта заводских изделий из-за отсутствия надёжных путей сообщения. За неимением в губернии железных дорог и из-за мелководья рек заводские грузы отправлялись преимущественно во время весеннего половодья²²⁵.

В начале XIX в. на территории губернии действовало 20 горнозаводских заведений, в т. ч. 11 медеплавильных (Шильвинский, Иштерьяковский [в Мензелинском уезде], Шаранский, Верхне- и Нижне-Троицкие, Усень-Ивановский [в Белебеевском уезде], Воскресенский, Верхоторский, Богоявленский, Архангельский [в Стерлитамакском уезде], Благовещенский) и 8 чугунолитейных и железоделательных заводов: Катав-Ивановский, Усть-Катавский, Симский, Миньярский (в Уфимском уезде), Минский, Юрюзань-Ивановский (или Юрюзанский), Златоустовский и Саткинский заводы в Златоустовском уезде, в которых, согласно X ревизии, проживало 46 824 душ муж. пола и которым принадлежало до 2 млн. дес. земли. В связи с активным техническим прогрессом в Европе и сложными техническими затруднениями на Урале ещё до отмены крепостного права прекратили работу 6 заводов: Верне- и Нижне-Троицкие, Усень-Ивановский – в 40-е гг., Шаранский – в 1850 г., Шильвинский и Иштерьяковский – накануне 1861 г.²²⁶. К 1886 г. встали Воскресенский, Верхоторский, Богоявленский и Архангельский медеплавильные заводы. Оставшиеся чугунолитейные заводы либо перепрофилировались в сталелитейные и рельсопрокатные, либо вовсе прекращали выпуск военной продукции, либо сократили своё производство. После отмены крепостного права мно-

гие крестьяне остались при заводах (41 360 душ), но некоторая их часть (~11,6 %) решила выйти из горнозаводского сословия и поселиться на башкирских землях или в Сибири. В результате в 1883 г. на заводах осталось только 22 533 душ муж. пола (77 805 чел.), а остальные полностью порвали с заводским прошлым и превратились в обычных крестьян²²⁷.

На темпы падения производства указывают данные за 1881-1882 гг. Так, в 1882 г. выплавка металлов, в сравнении с 1881 г. сократилась на 196 370 пуд. 35,5 фунт., чугуна – на 396 131 пуд 17 фунт., выковано железа – на 796 038 пуд. 10 фунт., стали и других изделий – на 118 408 пуд. 27 фунт., производство артиллерийских снарядов – на 18 584 пуд. 16,5 фунт., белого оружия – на 24 311 пуд. – и это во время тяжёлого Текинского похода М.Д. Скобелева и политических осложнений с Англией и Афганистаном²²⁸! Спасая положение, правительство разместило на Катав-Ивановском заводе крупный заказ на производство рельсов, который в 1882 г. был выполнен в объёме 449 680 пуд.²²⁹ Кроме того, в 1884 г. заводы Симского горного округа получили крупный заказ на мостовые конструкции для железных дорог²³⁰. В результате из 14 крупных горнозаводских предприятий, числившихся в прошении уфимского городского головы Д.С. Волкова²³¹, 3 (Илекский, Минский и Теченский) не работали уже в 1880 г.

Роль транспортных магистралей Уфимских губерний выполняли реки Белая, а также её притоки Сим, Уфа, Юрюзань, Ай, Дёма, Чермасан и другие. Кроме того, вдоль северной и северо-западной границы губернии протекала Кама с прекрасными условиями для судоходства, а также её судоходные притоки Буй, Зай и Ик²³². Всего в Уфимской губернии было 3 484 вер. судоходных путей, в т. ч. 417 вёр. только для леса в плотах, 2 139 вёр. для гружёных судов, причём 928 вёр. – в обе стороны. Пароходы могли использовать 867 вёр. речных путей²³³.

Особое значение имела р. Белая, впадающая в Каму, и соединяющая центр губернии и Уфу с Центральной Рос-

сией. В 1857 г. специальная комиссия офицеров Казанского корпуса путей сообщения по распоряжению правительства провела исследование реки Белой на всем ее протяжении и пришла к выводу о возможности судоходства по ней²³⁴. И хотя первые пароходы в виду Уфимской пристани появились уже в 1858 г., но, вследствие сложности фарватера, подводных камней, обилия мелей и отсутствия пристаней пароходство по реке долго не имело успеха, а в 1863 г. и вовсе прекратилось²³⁵. Лишь буксир «Надежда» остался на реке, поддерживая надежду и веру в пароходство. Только в 1870 г. на реке установилось регулярное пароходное сообщение на протяжении от устья до Уфы, а иной год и выше по течению²³⁶.



Рис. 61. Уфимская пристань

Началом установления регулярного пассажирского сообщения считается открытие в 1870 г. компанией купцов Попова, Полетаева и Исаева «Бельского пароходства». В навигацию 1871 г. пароходы компании сделали следующие рейсы: пароход «Иоанн» – 20 рейсов от Уфы до Казани и обратно; пароход «Михаил» по этому же маршруту – 25 рейсов; пароход «Павел» – 6 рейсов, в том числе один рейс от Нижнего Новгорода до Уфы, четыре –

от Бирска до Казани и обратно, один рейс от Казани до Уфы. Пароход «Уфимец» в эту навигацию ходил до Стерлитамака, Казани, Свияжска и других пунктов. За провоз пассажиров, багажа и грузов компания получила в общей сложности около 51 тыс. р., имея в своём распоряжении 5 пассажирских пароходов. К концу XIX в. пароходство располагало 57 паровыми судами разного назначения (пассажирские, буксирные, грузовые и др.). Такой успех не мог оставить равнодушными волжские пароходства. В том же 1871 г. компания «Самолет» с 8 мая по 21 июля двумя пароходами «Бывалый» и «Товарищ» организовала рейсы от Уфы до Елабуги два раза в неделю и далее передавала пассажиров на пермские пароходы своего общества, сумев сделать 22 рейса²³⁷.

С ростом объемов перевозок и увеличением интенсивности движения на реках появилась необходимость в создании органа, регулирующего безопасность движения и организацию перевозок на территории водного пространства. Это была 5-я Уфимская судоходная дистанция Пермского отделения Казанского округа путей сообщения, образованная в г. Уфе в период с 1876 по 1880 гг.²³⁸

Но даже в начале 90-х годов XIX в. пароходство на реке Белой оставляло желать много лучшего. Пароходы были по современным понятиям маломощные, в среднем машина развивала 25 л. с. По Белой они ходили довольно легко, а на Уфимке некоторые перекаты преодолевались по несколько часов. И это всех вполне устраивало: за скоростью тогда никто не гнался. Ф.И. Шаляпин, в сентябре 1890 г. плававший в Уфу, вспоминал: «На реке Белой наш пароход начал раза по два в день садиться на мель на перекатах, и капитан довольно бесцеремонно предлагал пассажирам второго и третьего класса «погулять по берегу»²³⁹.

Всё же в 1865 г. по всем рекам губернии с 58 пристаней было отправлено грузов на 3 403 583 р., а к концу 70-х гг. XIX в. только по реке Белой перевозилось уже свыше 5,5 млн. (в 1876 г. – 5 741,8 тыс. пуд.) пудов грузов²⁴⁰.

Но военное производство Златоустовского и Катавских заводов не могло опираться на прихоти природы и сезонность водных путей – ему требовалось надёжное железнодорожное сообщение²⁴¹.

§4. Строительство Самаро-Уфимской, Уфа-Златоустовской и Златоуст-Челябинской линий и объединение их в Самаро-Златоустовскую железную дорогу (1885-1893 гг.)

Вслед за утверждением головного участка Сибирской железной дороги последовала разработка текущих вопросов строительства новой линии. 8 января 1885 г. К.Н. Посьет на заседании Комитета министров предложил предварительный маршрут всей предполагаемой к постройке магистрали от станции Кинель на Уфу и Златоуст до одного из пунктов строящейся Екатеринбургско-Тюменской линии²⁴².

Дорогу решено было строить за счёт государства. В этом отношении министр путей сообщения встретил энергичную поддержку председателя департамента государственной экономии Государственного Совета А.А. Абазы²⁴³, в прошлом министра финансов 1880-1881 гг., одного из авторитетных сторонников «проекта Богдановича» и, следовательно, противника К.Н. Посьета.



Рис. 62. Государственный контролёр (1871-1874 гг.);
председатель департамента экономии государственного
совета (1884-1892 гг.); председатель Комитета финан-
сов (1890-1892 гг.) А.А. Абаза

Выступив ещё в начале 80-х гг. после работы комиссии графа Э.Т. Баранова²⁴⁴ решительным сторонником казённого железнодорожного строительства, К.Н. Посьет утвердил уфимскую линию как ветку к строящейся за казённый счёт Екатеринбургско-Тюменской железной дороге. Принимая такую ответственность в крайне больном для России вопросе экономного железнодорожного строительства, министр путей сообщения выразил уверенность в том, что подведомственные ему чины приложат все старания к достижению возможных в этом отношении сбережений в пользу государственного казначейства. В своём ответном слове председатель департамента государственной экономии Государственного Совета заявил, что деятельность частных железнодорожных предпринимателей в настоящий момент лишена всякой инициативности и ограничивается распоряжением казённых средств и притом нередко безо всякой ответственности. Строительство Самаро-Уфимской линии за счёт государства тем более уместно, что в виду правительства нет никаких предложений со стороны частных, вполне финансово самостоятельных предпринимателей²⁴⁵. В этом мнении Абаза встретил полную поддержку министра финансов Н.Х. Бунге.

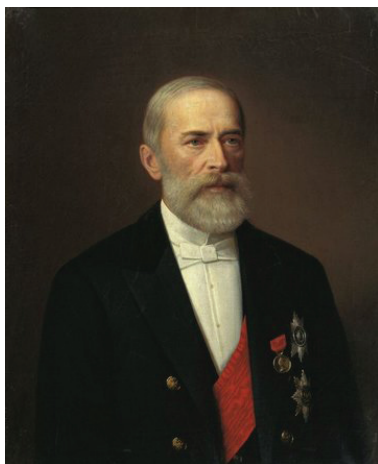


Рис. 63. Министр финансов (1882-1886 гг.) Н.Х. Бунге.
Работа художника И.А. Тюрина 1887 г.

В данном случае А.А. Абаза весьма предвзято представил дело, так как уже с 1882 г., когда был поднят вопрос о строительстве линии от Самары на Уфу, акционерное общество Оренбургской железной дороги стало предлагать правительству самые выгодные условия постройки этой дороги от любого пункта своей линии до Уфы. Правительство все эти обращения оставило без ответа²⁴⁶.

Комитет министров одобрил предложение министра путей сообщения и даже предложил ему обратиться в Госсовет за сверхсметной субсидией на проведение окончательных изыскательных работ новой дороги. В то же время сохранение названия «Сибирской», за вновь строящейся магистралью, было признано безосновательным, а участки этой дороги решено было называть по конечным пунктам, начиная с Самаро-Уфимской линии²⁴⁷.

В ответ на многочисленные ходатайства самарцев и уфимцев правительство летом 1885 г. произвело окончательные изыскания по обследованию района прокладки предполагаемой линии, вставшие в 97 531 р. 39 коп. По результатам этих изысканий Н.Н. Пирогов²⁴⁸ составил правительственный доклад, в котором указывал, что в данном районе нет сколько-нибудь значительных заводов и промышленных заведений, нет хоть сколько-нибудь значительных торговых или промышленных центров, нет даже рудных или каменноугольных участков, к которым можно было бы направить новую линию. По его мнению, будущая дорога могла рассчитывать только на хлебные грузы Бугурусланского и Бугульминского уездов. Предположенный объём грузоперевозок составлял 10 млн. пуд. хлебных и около 0,5 млн. пуд. других сельскохозяйственных грузов, на что достаточно было 57 8-колёсных и 19 6-колёсных товарных паровозов, 632 товарных вагона, 200 платформ и 53 классных пассажирских, арестантских и багажных вагонов²⁴⁹. Исходя из этих расчетов, Пирогов рекомендовал строить «такой путь, сооружение которого потребовало бы возможно меньшие затраты»²⁵⁰.

Министерство путей сообщения решило отказать самарцам в сооружении дороги от Самары с необходимостью строительства параллельно Оренбургской железной дороге второй линии, а также возведения в Самаре ещё одного вокзала. Вместо этого К.Н. Посьет предложил обратиться в правление Оренбургской железной дороги с предложением купить участок дороги, от ст. Батраки до ст. Кинель, вместе с Сызранским мостом. Также было отклонено ходатайство Самарского и Бугульминского земств о пересмотре Самаро-Уфимского проекта и смене направления дороги с Бугурусланского на Бугульминское, с не меньшими к тому выг.ми. Правительству хватило критики первоначального проекта, чтобы подвергать себя новым нападкам!

В апреле 1886 г. было начато строительство Самаро-Уфимской железной дороги, проект которой был разработан инженером Л.А. Классовским²⁵¹. Строительство дороги было возложено на начальника работ с определённым штатом служащих при содействии Временного управления казённых железных дорог. Контролировать все операции по постройке был призван представитель местного Государственного контроля «в порядке, установленном для ревизии операций по казённым железным дорогам». Состав управления определялся утверждёнными штатами. Управление работ разделялось на технический и счётный отделы, канцелярию, санитарную и материальную службы, службу по отчуждению имущества и временному движению. Таким образом, правительство предприняло вторую попытку взять дело железнодорожного строительства в свои руки!

Начальником работ был назначен уже знакомый нам инженер, теперь уже статский советник К.Я. Михайловский²⁵². За время, прошедшее с момента строительства Оренбургской железной дороги, этот человек получил огромный опыт железнодорожного строительства и большую извест-

ность в правительственных кругах как интеллигентный, честный и компетентный инженер. Его помощником был назначен инженер, коллежский советник В.Н. Жуков, технический отдел возглавил инженер С.А. Мухлинский²⁵³. Работы по сооружению Самаро-Уфимской железной дороги производились преимущественно подрядным хозяйственным способом. Это значит, что найм рабочей силы и заготовку материалов производило Временное управление железной дороги, а непосредственно работы выполнялись производственными артелями²⁵⁴.

Во время строительства казённое управление столкнулось с недостатком рабочей силы, необходимостью её найма в других губерниях и назначению высокой оплаты летних работ. Почти на всём своём протяжении Самаро-Уфимская железная дорога проходила по безлесной, степной местности, что вынуждало строителей завозить лес по рекам из других районов. Из строительных материалов близ линии имелся лишь камень-известняк. Даже песок для балласта приходилось подвозить за 2-35 версты.

Длина дороги составила 453 версты; количество отчуждённой земли – 4 169 дес. 307 саж². Стоимость всех работ была определена в 24 856 636 р. или 54 685 р. на версту пути.

За это время объём произведённых земляных работ в обыкновенном и каменном грунте составил 1 284 840 саж³. или, в среднем, 2 831 саж³. на версту пути. Во время строительства было уложено:

- каменных труб отверстием 0,5-2,5 саж. – 80 шт.;
- мостов малых отверстием 1-10 саж. – 207 шт.;
- мостов больших отверстием 10-30 саж. – 11 шт.;
- мост через реку Белую отверстием 300 саж. (проект Н.А. Белелюбского), длиной 322 саж. в 6 пролётов – 1.



Рис. 64 Мост через реку Белую

Во всех мостах пролётные части металлические суммарным весом 352 516 пуд. Всего каменной кладки на линии – 12 096 саж³. или на версту пути – 26,7 саж³. Из выдающихся сооружений следует отметить мост через р. Белую, постройки инженера П.В. Вилейшиса²⁵⁵ (проект Н.А. Белелюбского). Все опоры моста на кессонных основаниях, опущенных на 8,14 саж. ниже горизонта уровня вод. Для прохода судов

нижний пояс моста выше горизонта высоких вод на 6 саж. Здесь была применена параболическая система, разработанная немецкими инженерами Гофманом и Мадерсбахом ещё в 1837 г. Это более экономичная конструкция мостовой фермы, однако, из-за переменных растягивающих и сжимающих напряжений, довольно нестабильна. Полное решение этой проблемы разработал Н.А. Белелюбский: поперечные балки на поясах он предложил соединять шарнирами, вследствие чего нагрузка на них будет передаваться равномерно. Эта система расположения поперечных балок с устройством независимых от поперечной балки распорок горизонтальных связей получила название «русской», и одними из первых мостов, где она была использована, были мосты через реки Белую и Уфу (3 пролёта)²⁵⁶. Стоимость моста составила 2 306 074 р. 93 коп.

На путях, как и на Оренбургской линии, уложены стальные рельсы весом 24 и 22,5 фунт./погон. фут. (средний тип), всего – 2 134 745,09 пуд., часть из которых вместе со скреплениями поступила с Катав-Ивановского завода. Как главный, так и разъездные пути – забалластированы (песок и гравий).

Телеграф устроен в 2 провода на 47 аппаратов.

Для помещения путевой стражи, дорожных мастеров и рабочих артелей построено 233 сторожевых дома и 47 казарм. Для размещения служащих устроены жилые дома (80 шт.) и помещения в верхних этажах пассажирских зданий II класса, общей площадью 2 770,62 саж.² или – по 6,12 саж.² на версту пути.

На дороге устроено 25 станций, в т. ч. 2 ст. – II класса, 3 ст. – III кл., 18 ст. – IV кл. и 2 ст. 5 класса. Площадь помещений пассажирских зданий составила 1.427 саж.² из них – 865 саж.² – для пользования публики и 562 саж.² – для станционной службы. Все станции снабжены мебелью, осветительными приборами, приборами для взвешивания и штемпелевания, а также пожарными инструментами. На 23 станциях устроено водоснабжение, рассчитанное на движение 12 пар поездов в сутки. На больших станциях вода проведена в пассажирские и паровозные здания и мастерские.



Рис. 65. Уфимский вокзал

При станциях и жилых домах устроены служебные конторы и пассажирские платформы. Товарные платформы были устроены лишь там, где с самого начала ожидался массовый приток грузов (это – ст. Кинель, Черкасская, Бугуруслан и Уфа) – в остальных местах они были только намечены «по выяснению в них надобности».

Дорога была снабжена подвижным составом с расчётом на движение одного товарно-пассажирского и двух товарных поездов в сутки. Всего подвижного состава на дороге: 6-ти колёсных паровозов – 31 шт., 8-ми колёсных – 29; вагонов: пассажирских I и II кл. – 6 шт., II кл. – 8, III кл. – 12, товарных с почтовым отделением – 5, арестантских – 4; товарных крытых – 640, платформ – 160, всего – на 3 519 504 р. 28 коп. Паровозы – частью из казённого запаса, частью – с Уральской горнозаводской дороги. С неё же были присланы и товарные вагоны. Пассажирские вагоны были заказаны на Коломенском заводе. Для подвижного состава построены 6 паровозных сараев на 43 стойла; вагонное депо построено не было.

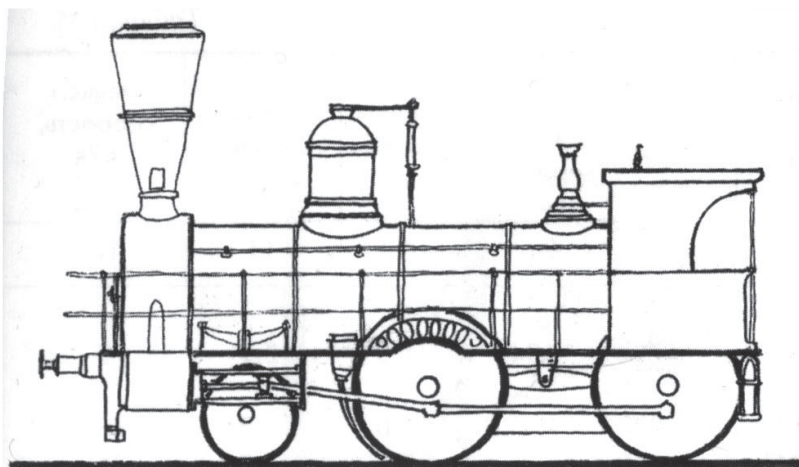


Рис. 66. Паровоз серии А Воткинского завода 1-2-0

Для ремонта подвижного состава построены мастерские: большие – в Уфе (площадь – 1245,92 саж.²) и малые – при коренных депо в Кинеле (площадь – 68 саж.²), Абдулино (площадь – 68 саж.²) и Уфе (площадь – 45 саж.²), рассчитанные на ремонт как Самаро-Уфимской, так и Уфа-Златоустовской линий. Все здания мастерских кирпичные, крытые железом; в сборочной, литейной, колёсной, рессорной и кузницах стропила железные, в остальных цехах – деревянные; мастерские снабжены достаточным количеством станков и инструментов.

Для оказания медицинской помощи и наблюдением за санитарным состоянием помещений линия была разделена на 6 санитарных участков с отдельным участковым врачом. Для лечения больных было устроено 6 больниц и 9 приёмных покоев на 220 коек. Содержание санитарной части обошлось в 150 601 р. 78 коп., частично, согласно договорённости, покрытых подрядчиками (66 036 р. 5 коп.)

Все материалы для работ и снабжения, все машины и подвижной состав были изготовлены в России и из русских материалов, в том числе и на Уральских заводах.

Самаро-Уфимская железная дорога обошлась государству в 23 821 737 р. 71 коп., или 52 227 р. на версту пути²⁵⁷ и 93 человека, погибших от болезней, несчастных и криминальных случаев²⁵⁸.

С весны 1888 г. началось временное движение по некоторым участкам дороги. В июне того же г. в Уфе было сформировано эксплуатационное Управление казённой Самаро-Уфимской железной дороги и назначен её первый начальник – инженер Игнатий Александрович Марский, а 8 сентября 1888 г., в присутствии министра путей сообщения К.Н. Посыета, состоялось её торжественное открытие²⁵⁹. По случаю открытия дороги Александр III направил телеграмму, адресованную министру: *«Сердечно радуюсь открытию Самаро-Уфимской железной дороги, в особенности тому, что исключительно русские материалы употреблены на её постройку. Благодарю Вас и всех деятелей, трудящихся в этом деле; прошу передать тоже и жителям городов Самары, Уфы и Бугуруслана Моё спасибо за выраженные ими чувства и благоволение ко Мне и Моей семье»*²⁶⁰.

Это было одно из последних торжественных мероприятий, на котором присутствовал К.Н. Посьет в качестве министра путей сообщения. 17 октября 1888 г. в районе ст. Борки Курско-Харьковско-Азовской ж.д. потерпел крушение императорский поезд. Обстоятельства катастрофы сыграли против министра, и он с позором был уволен в отставку²⁶¹. Посьет положил начало экономного и экономически оправданного казённого железнодорожного строительства и полного выкупа частных железных дорог.



Рис. 67. Крушение царского поезда на станции Борки 17 октября 1888 г.

Успешность постройки Самаро-Уфимской магистрали побудила правительство и далее строить железные дороги за казённый счёт. Но у этой политики был крупный недостаток – острый бюджетный дефицит, при котором у государства и без того не хватало денег, а необдуманное железнодорожное строительство грозило крахом всей казённой финансовой системы. Уже в 1886 г. казначейство выплачивало по железнодорожным обязательствам до 64 млн. р. Из 21 тыс. вер. частных железных дорог, только 3 240 вер. покрывали все свои расходы, а долги остальных дорог государству по гарантиям и ссудам превысили 1 млрд. р.²⁶² В конце концов Александр III 31 декабря 1886 г. сместил Н.Х. Бунге²⁶³ и на его место назначил нового министра финансов И.А. Вышнеградского, обладавшего «обширным промышленным, финансовым и административно-практическим опытом»²⁶⁴, экономившего везде и на всём и беспощадно взыскивавшего долги и недоимки²⁶⁵.

Дальнейшим продолжением линии в Сибирь стал участок Уфа-Златоуст, утверждённый в 1885 г. Подробные изыскания линии, проведённые в 1886-1887 гг., показали огромный объём необходимых работ, что и отразилось на её сметной стоимости – 23 395 570 р. или в 79 037 р. на версту пути. Подвижной состав линии определили в 16 6-колёсных и 10 8-колёсных товарных паровозов, 340 товарных, 24 пассажирских, 5 багажных и 3 арестантских вагонов²⁶⁶. Работы по строительству этой линии начались уже весной 1888 г. Дорога проходила по горной местности. Постройка этой дороги была сопряжена с ещё большими трудностями в горной местности, при отсутствии сообщений вдоль линии, пришлось возводить значительное количество искусственных сооружений в твёрдом горном грунте. Всё же к сентябрю 1890 г. дорога была готова и 8 сентября того же года – сдана в эксплуатацию.

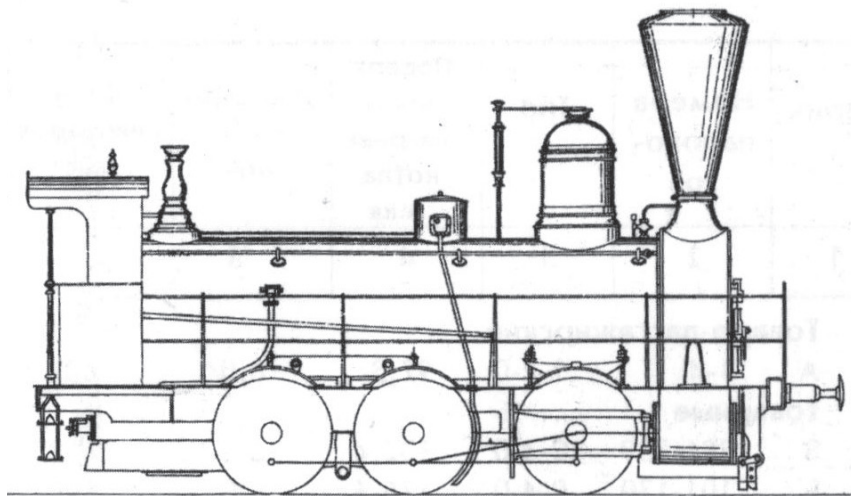


Рис. 68. Паровоз серии В Воткинского завода 0-3-0

Результаты постройки Уфа-Златоустовской железной дороги оказались ещё более успешными, чем Уфимской линии. Сумма затрат по постройке не превысили 18 969 869 р. или 53 444 р. на версту пути. Длина главного участка составила 299,68 вер. Линия включала в себя 16 станций с 32 вер. станционных путей²⁶⁷. Ещё в августе 1890 г. участок Уфа-Златоуст был соединён с Самаро-Уфимской линией в одну магистраль под общим названием Самаро-Златоустовской железной дороги²⁶⁸. С вводом в действие нового участка подвижной состав новоиспечённой железной дороги увеличился на 11 паровозов, 22 пассажирских и 121 товарный вагон²⁶⁹.

Ставший 30 марта 1889 г. министром путей сообщения А.Я. Гюббенет уже в июне 1889 г. представил в Комитет министров два проекта продолжения Самаро-Златоустовской железной дороги до одного из пунктов ещё не начатой Средне-Сибирской магистрали²⁷⁰. Однако все они были отклонены И.А. Вышнеградским как чрезвычайно дорогостоящие и в данный момент бессмысленные. Министр финансов добился высочайшего повеления о резком снижении государственных расходов и ограничении чрезвычайных казённых расходов в течение 1890-1894 гг. до 300 млн. р., или по 60 млн. р. в год. Для распределения этой суммы среди всех государственных ведомств было создано особое совещание во главе с А.А. Абазой, который смог выделить на железнодорожное строительство в 1890 г. всего 2,5 млн. р., а в 1891 – только 7 миллионов. 11 мая 1890 г. Комитет министров утвердил положение о начале строительства Златоуст-Челябинской линии. Но ввиду того, что предварительная стоимость линии была определена в 7 954 378 р.²⁷¹, Комитет министров, согласившись с мнением министра государственных имуществ М.Н. Островского, разрешил строительство только до станции Миасс, т.е. всего на 61 версту²⁷².



Рис. 69. Министр путей сообщения (1888-1891 гг.) А.Я. Гюббинет

На этой почве между министерствами разгорелась настоящая война. А.Я. Гюббинет, как и К.Н. Посьет, был столь же убеждённым сторонником казённого железнодорожного строительства и всемерного расширения сети русских железных дорог, особенно в направлении Сибири. Зато И.А. Вышнеградского не устраивал безудержный рост государственных расходов, особенно военных и железнодорожных, не позволявший свести казённые расходы с доходами, а также бардак, творящаяся в железнодорожной отчётности и тарифах²⁷³. Для наведения порядка в финансовых делах железнодорожного транспорта при Министерстве финансов в марте 1889 г. был создан Департамент железнодорожных дел, директором которого стал один из сподвижников И.А. Вышнеградского — Сергей Юльевич Витте...



Рис. 70. Министр финансов (1887-1892 гг.) И.А. Вышнеградский

Овдовевший, 40-летний С.Ю. Витте, недавно появившейся в столице, оказался резким и довольно дерзким человеком, и поэтому петербургским бонзам хотелось составить себе собственное представление о возможности ладить с новым директором вновь образованного подразделения. В то время Витте говорил о разнузданности путейцев, об оторванности Петербурга от России, о глупости и тупости тех, кто не верил в Россию, о Новом Завете русской экономики, которую только такой царь как Александр III, и такой министр, как Вышнеградский, могли подарить погрязшей в рутине стране. Говорил он много и хорошо... «Его надо сделать министром» – таков был вердикт закулисных кругов Петербурга²⁷⁴.



Рис. 71. Министр финансов (1892-1903 гг.) С.Ю. Витте

Таким образом, Министерство путей сообщения, одно из влиятельнейших, благодаря многомиллионным подрядам, министерств второй половины XIX в., превратилось, по сути дела, в транспортный филиал могущественного Министерства финансов, даже в финансово-хозяйственной части зависящий от главка²⁷⁵.

Зная о желании императора поскорее построить Транссиб и надеясь реабилитировать своё ведомство (Вышнеградский ведь не сможет отказать императору!²⁷⁶), А.Я. Гюббинет предложил строить Сибирскую дорогу с двух концов одновременно: с запада от Миасса до Челябинска и далее на восток и в связи с тревожными сообщениями о намерении китайцев строить дорогу в Манчжурии с востока – от Владивостока до Хабаровки-на-Амуре и далее – на запад²⁷⁷. Комитет министров и царь поддержали Гюббинета и утвердили 15 и 28 февраля 1891 г. проект сооружения сплошной сибирской линии

с двух концов. Желая подчеркнуть важность этого строительства, Александр III 17 марта 1891 г. повелел наследнику цесаревичу Николаю Александровичу по прибытии во Владивосток приступить к закладке Уссурийской железной дороги, что и было исполнено 27 мая 1891 г.²⁷⁸

Тем временем сторонники «проекта Богдановича» в лице Пермской губернской и Екатеринбургской городской Дум вновь направили в Министерство путей сообщения ходатайство о строительстве Транссиба от Тюмени, а не от Челябинска. Своё предложение они мотивировали тем, что сооружение Транссиба от Челябинска лишит Уральскую горнозаводскую дорогу значения транзитной, а обжитый Томский край – прямого железнодорожного сообщения. Однако министр А.Я. Гюббинет отклонил это ходатайство, мотивировав свой отказ значительным удлинением линии и большей перспективностью линии Челябинск-Омск-Каинск (ныне город Куйбышев Новосибирской области). С целью спрямления транссибирского пути он также высказался за проведение дороги южнее Томска, что должно было сократить путь на 86 вёрст, а на Томск проложить специальную ветку. Спеша избавиться от муторных общественных дебатов, Витте добился согласия Комитета министров на начало строительных работ уже в 1892 г., тем более что этот год выдался неурожайным и местное население, по его мнению, нуждалось в материальной поддержке²⁷⁹.

Между тем к сентябрю 1892 г. был построен 151-верстовый участок линии Златоуст-Челябинск и 22 октября он был сдан в эксплуатацию. Стоимость этой линии составила 5 971 949 р. 1 января 1893 г. предварительное формирование Самаро-Златоустовской железной дороги было завершено. В связи с отсутствием в Уфе подходящих помещений управление вновь открытой магистрали было переведено в Самару. Вместе с тем была решена и проблема выхода Сибирской магистральной линии к Волге и препятствующей этому частной Оренбургской железной дороги. Она была выкуплена в казну

и включена в состав Самаро-Златоустовской линии. Для того чтобы понять, как это произошло, необходимо обратиться к работе этой дороги за период с 1877 по 1893 гг.

Пуск в эксплуатацию Оренбургской железной дороги с восторгом приветствовался местной общественностью и деловыми кругами.²⁸⁰ Согласно отчётам правления этой дороги, в течение 1877-1888 гг. объёмы грузоперевозок колебались в пределах 16 722 166 (1888 г.) – 31 293 829 пуд. (1884 г.) Перевозки пассажиров составляли 232 974 (1877 г.) – 382 366 чел. (1882 г.) В соответствие с этими колебаниями менялась и чистая прибыль дороги, исчисляемая в 17 912 (1888 г.) – 1 198 896 р. (1885 г.) Всего за 12 лет было перевезено более 305 млн. пуд. груза, свыше 4 403 тыс. пассажиров и получена прибыль в 8 264 тыс. р.²⁸¹ Таким образом, мы видим отчёты вполне успешной эксплуатации.

Очевидно, что понижение прибыли дороги после 1886 г. нужно связывать с конкурирующим влиянием Самаро-Уфимской магистрали. Но не следует забывать, что все колоссальные расходы, связанные со строительством Волжского моста и организацией временных переправ через Волгу данное акционерное общество полностью несло за свой счёт, поддерживать которые можно было лишь из собственной прибыли.

Однако конец 80-х – начало 90-х гг. стали для дороги временем фатальных неудач. Помимо конкуренции строящейся Самаро-Златоустовской железной дороги и притязаний правительства на участок Батраки-Кинель, акционерное общество Оренбургской железной дороги было замучено исками Самарского земства по уплате денег за путь и станцию, устроенные на городской земле, и претензиями города о постройке ветви к волжским пристаням, предусмотренной, выданной обществу Оренбургской дороге, концессией²⁸². Кроме того, в полосе отчуждения дороги в 1889-1892 гг. произошёл страшный голод, заметно сокративший доходы дороги. Отчёт 1892 г. показал доход в 2 579 215 р., а расход по эксплуатации – 2 989 942 р. и, таким образом, финансовый дефицит составил 410 727 р., без учёта процентных выплат по своим ценным бумагам²⁸³.

В правительстве к этому времени также произошли немаловажные изменения, имевшие непосредственное влияние на судьбы Заволжского и Южно-уральского региона. Успех финансовой политики И.А. Вышнеградского, которому не только удалось ликвидировать бюджетный дефицит страны (последними г.ми дефицитного бюджета были 1887 и 1888), но и получать доходы (в 1892 г. – 45,2 млн. р.), предопределили исход министерской борьбы: новым управляющим министерства путей сообщения Российской империи, вместо А.Я. Гюббинета, в феврале 1892 г., становится С.Ю. Витте²⁸⁴.

Сергей Юльевич, будучи на посту управляющего министерством, оказался не меньшим поборником казённого строительства железных дорог, чем его предшественники и, вскоре между двумя сотрудниками вспыхнули разногласия²⁸⁵. В 1891 г. И.А. Вышнеградский хотел завершить серию конверсионных займов, призванных снизить процентные выплаты за границу, и для создания устойчивого платёжного баланса и успеха операции ему необходим был экспортный хлеб. Иван Алексеевич не поверил, когда ему доложили о масштабах начинавшегося в Центрально-Черноземном, Поволжском и Южно-Уральском регионах голода, и что он, скорее всего, не только не получит оттуда никакого хлеба, но, наоборот, должен будет высылать туда продовольственную помощь. Выделение продовольственной помощи означало подрыв платёжной способности России за границу и крах всей финансовой системы И.А. Вышнеградского, которую он вынашивал и лелеял все эти четыре года. Иван Алексеевич не мог сразу же отказаться от своей мечты, и это промедление наряду с непопулярностью его политики²⁸⁶ привели Вышнеградского к болезни и отставке²⁸⁷. Новым министром финансов и заведующим всей экономикой России в конце 1892 г. стал С.Ю. Витте.

С момента появления в правительстве Витте участь Оренбургской железной дороги была предрешена. Чудо русской инженерной мысли, величайшее техническое сооружение, стоимостью 7 млн. р. – волжский мост имени царя-освободи-

теля Александра II, стал славой и гибелью магистрали. Ещё в январе 1886 г. на заседаниях Комитета министров Н.Х Бунге выступил с предложением выкупа у Оренбургской железной дороги участка Сызрань-Кинель вместе с волжским мостом, но у министра финансов тогда не нашлось лишних 12 447 846 р., требуемых акционерами дороги²⁸⁸. Компромиссные варианты параллельного участка Сызрань-Кинель или льготного провоза грузов по этому участку Оренбургской линии категорически отвергались А.А. Абазой²⁸⁹, так что железнодорожному ведомству оставалось лишь одно: уговаривать акционеров всё-таки продать этот участок²⁹⁰. Именно в таком положении и застал это дело С.Ю. Витте.

Превосходно зная все уязвимые места железнодорожной хозяйственной отчётности, учитывая масштабы голода и успех притязаний Самарской городской думы, а также прекрасно понимая, что если сейчас выкуп дороги не состоится, то через год Оренбургская дорога даст такой прирост прибыли, что на её выкуп не хватит никаких денег (а по успешности эксплуатации, Оренбургская ж.д. в 1885 г. занимала первое место среди дорог, открытых одновременно с ней²⁹¹), Витте, 20 мая 1892 г. подготовил все бумаги по экстренному выкупу линии²⁹², который должен быть завершён к январю 1894 г.²⁹³ Предлогом для такого решения была бездоходность магистрали, постоянно требующая казённых доплат²⁹⁴. Спорить с всемогущим министром было бессмысленно²⁹⁵.

22-24 декабря 1892 г. была образована Комиссия по приёму в казну Оренбургской железной дороги. Во исполнение §7 инструкции Управляющего МПС эта комиссия под руководством инженера А. Шульца 28-29 мая и 2-5 июня 1893 г. произвела подробный «осмотр и освидетельствование дороги со всеми её устройствами» и 1 сентября 1893 г. завершила свою работу²⁹⁶. Однако в последний день её работы Государственный контролёр заявил о большом числе замечаний (читай – недостатки) как по отчёту эксплуатации за 1892 г., так и по передаточному балансу дороги на сумму в 168 144 р. 4 коп.

и недостатке на складах ещё на 23 265 р. 7 коп., всего – на 263 550 р. 10 коп. Причём отчёты по эксплуатации за 1877-1890 гг. не вызвали никаких подозрений, а все недочёты были зачислены по 1891-1892 гг.²⁹⁷ На этом основании господа И.И. Губонин, С.С. Поляков, М.А. Варшавский и другие вынуждены были расстаться со своими 5 %-ми акциями и обменять их на 4 %-ные облигации очередного государственного займа по курсу 10 акций за 1 облигацию, получив за 100-рублёвую акцию вместо принятых в то время 92-93 р., – 78 р. 85 коп., а всего – на 9 853 300 р. Впоследствии правительство выкупило все облигации Общества, заменив их на выплату 4 %-ной ренты²⁹⁸. И хотя дальнейшие разбирательства показали беспочвенность всех претензий (уже в 1894 г. сумма недостачи была понижена до 84 155 р. 45 коп., приходящихся на недостачу угля на главном складе в Самаре, где уголь – 1 697 225 пуд. – долгое время – свыше 6 лет – хранился без покрытия на земляном полу), а в 1897 г. все эксперименты показали допустимость таких потерь вследствие выветривания угольной пыли и его просачивания в землю, что было неизвестно Управлению дороги, но было уже поздно, никаких компенсаций акционеры больше не получали²⁹⁹.

На все протесты акционеров³⁰⁰ от правительства всегда следовал ответ, что дорога, в сущности, была сооружена за счёт облигационного капитала, данного правительством, а акции концессионеры получили в награду за свою предприимчивость; что досрочный выкуп дороги состоялся вследствие крайне неудовлетворительного хозяйничанья самих акционеров и исключительно ради их же собственного блага, «а вовсе не потому, что правительство нуждалось в ней для каких-нибудь высших государственных целей»³⁰¹.

По словам Мигулина: «...выкуп частных железных дорог при С.Ю. Витте является одной из самых блестящих страниц в истории наших финансов (наряду с конверсионными операциями 1893-1898 гг. и реформой денежного обращения

1895-1899 гг.). Далее обращают на себя внимание чрезвычайная точность и подробность расчётов, сопровождавших доклады министерства финансов о выкупе железных дорог: взвешивались все результаты перехода той или другой дороги в казну и т.д. Чрезвычайно важно, что расчёты и соображения эти публиковались во всеобщее сведение, чем предоставлялась полная возможность обсуждений условия выкупа, – порядок, впервые применённый у нас при С.Ю. Витте и не практиковавшийся ни при Н.Х. Бунге, ни при И.А. Вышнеградском. Такое уважение и доверие к общественному мнению со стороны финансового ведомства необходимо приветствовать и вменить в крупную заслугу С.Ю. Витте, показавшего себя и здесь истинно крупным государственным человеком, не боявшимся критики своих действий. В целом, условия, на которых дороги были выкуплены в казну, оказались вполне выгодными для государственного казначейства, иногда более даже выгодными, чем можно было определить по уставу (вне особых соглашений), а сам выкуп, сосредоточив в руках казны огромную рельсовую сеть весьма важных дорог, принёс крупные финансовые выгоды, дал новый источник государственных доходов. С прежним порядком вещей, когда частные железные дороги лежали на государственном казначействе тяжким бременем, было покончено»³⁰². Благодаря широкому использованию прессы, в кругах столичного общественного мнения было создано впечатление, что выплаты, произведённые железнодорожным акционерам, чрезмерны и в частности акционерам Оренбургской дороги выплатили лишних 1 450 700 р. Более того, министерство финансов всегда шло навстречу любым претензиям акционеров и «беспрекословно жертвовало интересами государственного казначейства в пользу интересов интернациональных спекулянтов»³⁰³.

Таким образом, 1 января 1893 г. на картах Российской империи появилась новая казённая Самаро-Златоустовская железная дорога с Оренбургской ветвью, общей протяжённостью 1410 вёр., стоимостью 86 243 074 р. или 61 165 р. на версту пути³⁰⁴.

Заключение

1893 год стал первым годом нового, доселе невиданного экономического и социально-политического роста Российской империи. Во главе с императором Александром III, имея в качестве министра финансов Сергея Юльевича Витте, Россия решительными темпами стала набирать обороты экономического бума, успешным отражением которого стало появление десятков промышленных предприятий и компаний, технические совершенствование оборудования и производства, внедрение усовершенствованных орудий и машин в сельском хозяйстве и, конечно, строительство Транссиба и других железнодорожных линий. «Новым Заветом» экономической политики С.Ю. Витте было желание сделать Россию «проезжей» путём создания мощной сети железных дорог. Железные дороги призваны были поднять все захолустные и экономически мало востребованные углы России, усилить торгово-экономические связи центральных и окраинных регионов империи и дать мощный стимул к развитию всех смежных отраслей русской промышленности. Вот как эту связь выразил советский историк П.И. Лященко: «По техническим нормативам того времени на версту железнодорожного строительства требовалось до 5 тыс. пуд. рельсов и креплений и до 200 пуд. труб, балок и стрелок. В переводе на чугун и в расчете на всю длину нового железнодорожного строительства в 1895-1900 гг. это выражалось в сумму свыше 15 млн. пуд./год. (в отдельные годы и до 32 млн. пуд. [1899]). Помимо этого строящиеся дороги требовали новых паровозов, вагонов и прочего. Кроме того, железнодорожное строительство было связано с потреблением столь же большого количества кирпича, цемента, леса. Это выражалось в быстром увеличении спроса и развитии производства этих отраслей промышленности. Наконец, увеличение железнодорожного движения вызывало усиленное потребление железнодорожного топлива, каменного угля, нефти. Эти отрасли промышленности также активно

развивались»³⁰⁵. Поэтому необходимо было сделать так, чтобы строительство российских железных дорог содействовало развитию всех отраслей русской, а не иностранной промышленности. Как известно, в годы «железнодорожной горячки» частные Российские общества во имя своей прибыли и экономии на затратах предпочитали закупать все эти материалы за границей (даже вплотную подступившая к Уральским заводам Оренбургская дорога преимущественно закупала иностранные материалы и более 50 % – подвижного состава – см. выше Отчёт осмотра Оренбургской дороги)³⁰⁶. Новый министр финансов решил не только возобновить спрос на все вышеперечисленные материалы для железнодорожного строительства, но и сделать это, пусть дорого и менее качественно, но на российских заводах, тем более что прекращение «железнодорожной горячки» поставило многие российские заводы на грань выживания и для их оживления требовались новые масштабные заказы.

Начав строительство Транссиба, Витте сыпал этими заказами направо и налево, иногда с большими переплатами³⁰⁷, лишь бы русские заводы работали, модернизировали производство и превращались в современные конкурентоспособные предприятия. По подсчётам Государственного контроля на строительстве этой линии было вдвое переплачено за дорогие, но русские материалы³⁰⁸. Именно так Витте хотел развить в России наиболее прибыльные или, по крайней мере, жизненно необходимые производственные отрасли и вырваться в число ведущих экономических держав мира!

В дальнейшем Витте вводил всё новые прогрессивные экономические преобразования и новшества, касающиеся, прежде всего, железнодорожного дела. Ещё будучи директором Департамента железнодорожных дел, Витте проводил одно нововведение за другим. В 1889-90 гг. появился новый провозной таможенный тариф, новый

хлебный тариф и другие дифференциальные тарифы, ставящие стоимость провоза грузов в обратной пропорции к повёрстному расстоянию их следования. Проводился целый комплекс мероприятий, призванных ужесточить государственный контроль отчетности частных железных дорог³⁰⁹. В 1890 г. Витте ввёл в России поясной пассажирский тариф, идея которого была заимствована им у австрийцев (второе его название – австро-венгерский пассажирский тариф), по сути, повторявший товарный дифференцированный тариф. Реформа пассажирского тарифа достигла огромного успеха: количество перевезённых пассажиров возросло с 55 632 в 1894 г. до 10 570 тыс. – в 1900, выручка – с 57 255, до 88 327 тыс. р., а валовой доход на версту пути – на 2 159 р. или 15 % – результат очень впечатляющий, так как реформа не только не привела к убыткам, но, наоборот, дала ему новые прибыли! И хотя пассажирские перевозки продолжали оставаться убыточными, но убыток русских железных дорог не шёл ни в какое сравнение с убытками зарубежных дорог. Так, в 1896 г. на 1 пассажиро-версту при самых низких тарифах приходилось убытков: у нас – 0,21 коп., в Австро-Венгрии – 0,48 коп., в Германии – 0,33 коп., в США – 0,48 коп. Этот тариф позволял активнее привлекать пассажиров к пользованию вагонами II класса, не страшиться дороговизны дальних поездок (стоимость билета для пассажиров, отправлявшихся на расстояние свыше 3 000 вёрст понижалась вдвое), поднять доходы дорог с пассажирских перевозок, снизить злоупотребления и нарушения в пассажирских перевозках³¹⁰. Благодаря этому пассажирскому тарифу стали создаваться прибыльные, сугубо пассажирские, маршруты и пригородные пассажирские поезда³¹¹, на которых применялись придуманные в это время вагоны IV класса³¹², или рабочие поезда³¹³.

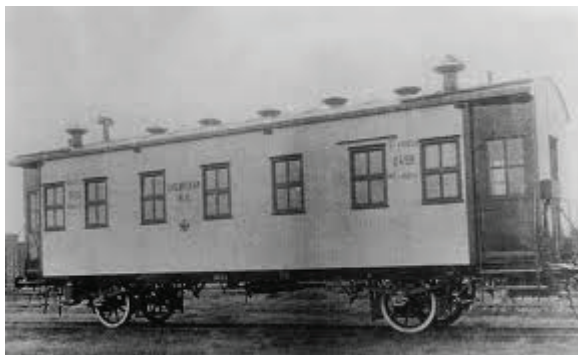


Рис. 72. Двухосный вагон IV класса

Наконец для скорых и курьерских поездов за дополнительную плату были введены плац-карты, дающие право не только для сидения, но и для сна. Нужно сказать, что в Европе большинство вагонов было устроено по системе не сообщающихся друг с другом купе и ни один вагон, кроме специальных вагонов общества *Wagons-lits*, не имел приспособлений для сна, тогда как в России все вагоны были проходными (как и в США), с приспособлениями для ночного отдыха (в США таких ещё не было) и при наличии плац-карты³¹⁴ этим можно было воспользоваться, когда четырёхместный диван преобразовывается в распоряжение двух пассажиров³¹⁵.



Рис. 73. Вагон Транссибирского экспресса

Другим нововведением стали правила перевозки скота. Согласно новым правилам 1892 г., расчёт количества скота в вагонах производился не по весу, а по количеству (тогда-то и стала появляться знаменитая надпись на товарных вагонах, обозначавшая их вместимость: «40 человек или 8 лошадей»!)³¹⁶.

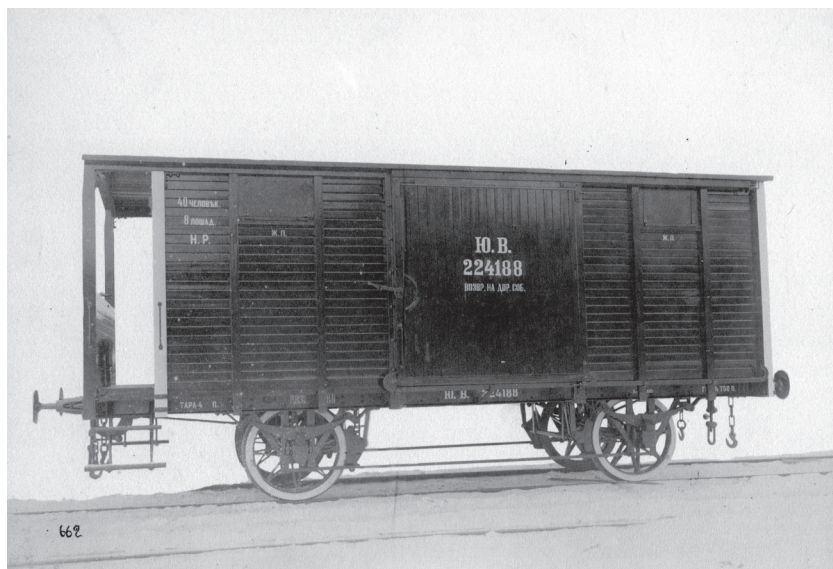


Рис. 74. Товарный двухосный вагон

Это позволило избежать излишних злоупотреблений, многократно облегчило расчёт необходимого количества вагонов и стоимость транспортировки живого скота, а специально составленные расписания остановок³¹⁷ обеспечивали своевременное кормление и водопой животных, а также уборку в вагонах³¹⁸. Поштучный расчёт скота позволил довольно комфортно размещать скот и до минимума снизить его транспортный травматизм, хотя ещё в годы русско-японской войны начальники эшелонов продолжали жаловаться на ранения лошадей, связанные с небрежной работой машинистов³¹⁹. В это же время более активно стали использоваться и вагоны-ледники, изобретённые ещё в 1862 г.³²⁰

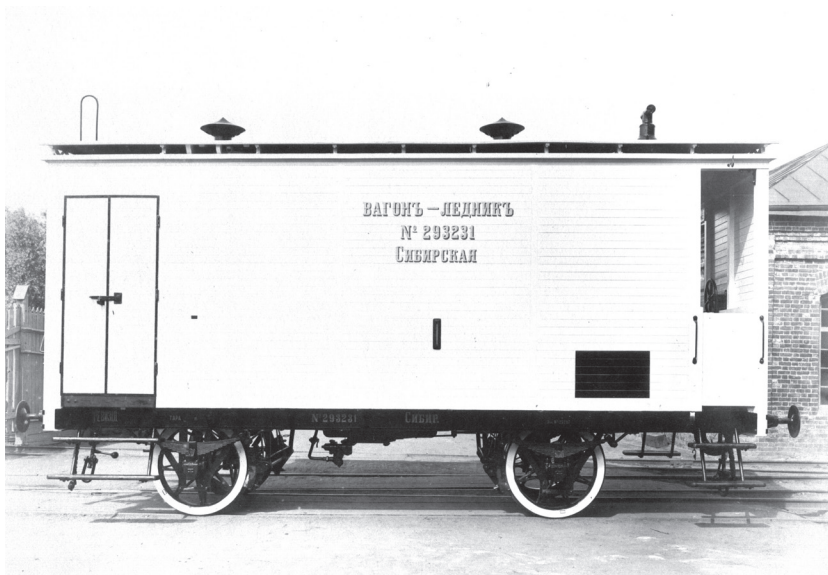


Рис. 75. Вагон-ледник

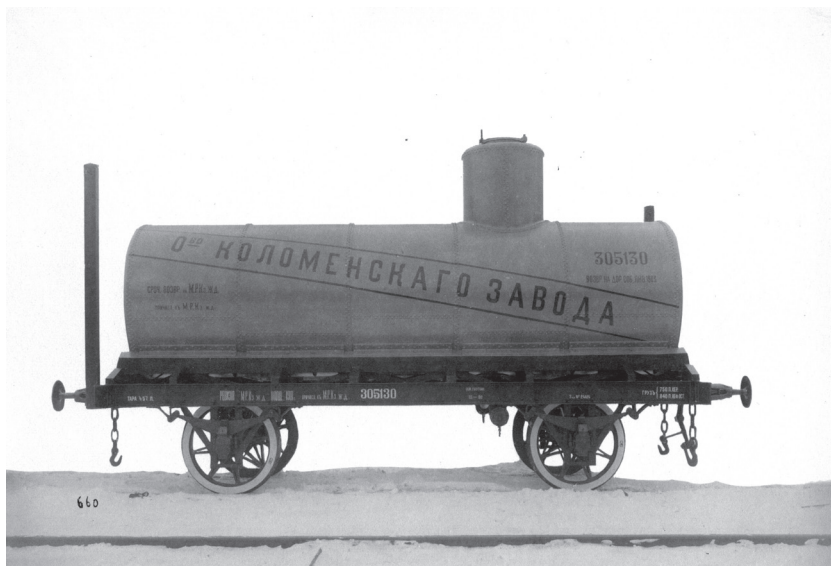


Рис. 76. Вагон-цистерна конца XIX в.

По мнению П.И. Лященко, такая политика оказала особенно глубокое влияние на развитие товарного обращения и рынка, впервые вовлекая в рыночный оборот ранее не затронутые им районы, увеличила его размеры и коренным образом изменила не только технику, но и всю экономику рынка³²¹.

Помимо многочисленных тарифов, сюда нужно отнести и «особый способ сооружения ветвей к существующим железным дорогам», предложенный Витте в 1895 г.. Суть этого способа заключалась в постройке ветвей преимущественно к рудникам, заводам или к крупным лесным дачам на средства частных лиц или промышленных обществ с отдачей ветви, по окончании её постройки, в собственность и эксплуатацию дороги примыкания. Вложенные в сооружение ветви деньги возвращались предпринимателям постепенно из чистого дохода, полученного от перевозок по ветви и по дороге примыкания грузов, отправляемые по ветви и прибывающие на неё³²². Чуть раньше, в 1892 г., на железнодорожном конгрессе в Петербурге был решён вопрос о правилах и стандартах строительства узкоколейных линий, когда строителям рекомендовалось придерживаться ширины колеи в 600 (узкоколейки Дековилля), 750 и 1000 мм.

Для развития железнодорожной экономической инициативы и мелкого торгового бизнеса 14 июня 1888 г. правительство разрешило железнодорожной администрации широко применять ссудно-складочно-комиссионную деятельность. Железным дорогам (казённым и частным) было предоставлено право выдачи денежных ссуд и авансов, ассигнуемых для этих целей из Государственного банка под залог перевозимых ими различных грузов (прежде всего, хлебных). Разрешалось устраивать особые зернохранилища (элеваторы) для хранения экспортного хлеба на срок до 6 мес. за плату не свыше 1/3 коп./пуд./мес. Позже эти правила неоднократно пересматривались и уточнялись³²³.

Став, по сути, министром путей сообщения, Витте завершил своё изучение железнодорожного дела, начатое ещё на путях акционерного общества Одесских железных дорог.

Полученные таким образом знания он использовал не только для министерских правил и распоряжений, но и для создания принципиально новой железнодорожной стратегии, заключавшейся в выкупе в казну частных железных дорог. Поводом для достаточно бесцеремонных действий Витте послужила злополучная катастрофа императорского поезда 17 октября 1888 г. Л.Ф. Шухтан в своей книге «Наша железнодорожная политика» так описывает эту стратегию: «Граф Витте никогда не стремился к выкупу всех частных дорог... Политика его в отношении казённых и частных железных дорог заключалась в следующем. Выкупались в казну линии громадного государственного значения, как коммерческого, так и стратегического,.. а также линии, ведущие своё дело неудовлетворительно и линии малой протяжённости»³²⁴.

1893 год стал первым годом всех этих грандиозных экономических преобразований, крупномасштабного железнодорожного строительства, «славного десятилетия русской промышленности» и даже началом «золотого века русской промышленности».



Рис.77. Начало «Золотого века русской промышленности»

Библиографический список

Источники

Архивы

1. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ)

Ф. 102. – Департамент полиции МВД. 1880-1917.

1 делопроизводство. Оп. 1 Д. 27, 45.

2. Российский государственный исторический архив (РГИА)

Ф. 20. – Департамент торговли и мануфактур Министерства Финансов.

Оп. 13а Д. 203.

Ф. 37. – Горный департамент Министерства Финансов, с 1873 г. – Министерства Государственных Имуществ, с 1905 г. – Министерства Промышленности и Торговли.

Оп. 3 Д. 1060. Оп. 74 Д. 3650. Оп. 79 Д. 12.

Оп. 40 Д. 222, 275. Оп. 75 Д. 85.

Оп. 44. Д. 2107. Оп. 76 Д. 2.

Ф. 58. – Геологический комитет.

Оп. 2 Д. 575.

Ф. 229. – Канцелярия Министерства Путей Сообщения.

Оп. 2/1906 (1916) Д. 1650 (860).

Оп. 4/1908 (1910 – 1913) Д. 1206, 1208 (414, 716).

Ф. 262. – Техническо-инспекторский комитет железных дорог Министерства Путей Сообщения.

Оп. 1 Д. 1306, 1541, 5587.

Ф. 265. – Уфа – Златоустовская железная дорога.

Оп. 2 Д. 863.

Ф. 268. – Департамент железнодорожных дел Министерства Путей Сообщения.

Оп. 1 Д. 455 – 457, 622, 623, 1185, 1466,
Оп. 2 Д. 26.
Оп. 3. Д. 1117.
Ф. 273. – Управление железных дорог России.
Оп. 12 Д. 364, 828.
Ф. 398. – Департамент земледелия Министерства Земледе-
лия и Государственных Имуществ.
Оп. 2 Д. 139.
Ф. 1276. – Совет Министров.
Оп. 1 Д. 67.
Ф. 1284. – Департамент общих дел Министерства Внутрен-
них Дел.
Оп. 46 Д. 211.
Оп. 69 Д. 333.
Ф. 1287. – Хозяйственный департамент Министерства Вну-
тренних Дел.
Оп. 7 Д. 1811.

3. Филиал Российского государственного архива научно- технической документации в Самаре (ФРГАНТД)

Ф. – Р-66. Проекты мостов и земляного полотна Самаро –
Златоустовской и Куйбышевской железной дороги 1875-1962
гг.

Оп. 1–4 Д. 1 – 12, 15, 20 – 25, 29, 31 – 37, 40, 268, 269, 272 –
275, 277, 751, 752.

Ф. – Р-787. Проекты железных дорог Российской империи
и СССР 1890-1934 гг.

Оп. 1-4 Д. 49, 50, 53, 56, 57, 162, 183, 184, 186, 188 – 191,
321, 322, 333, 334, 349, 367, 410, 411, 444.

Оп. 2-4 Д. 1200 – 1205, 1205а -з, 1206 – 1209, 1209а – в,
1212, 1221 – 1225, 1258, 1259, 1306, 1307, 1355 – 1382, 1397
– 1399, 1405 – 1409, 1414а – г, 1428, 1429, 1548, 1550, 1551,
1553 – 1560, 1565 – 1569, 1571 – 1573, 1576 – 1581, 1628, 1629.

4. *Центральный государственный исторический архив Республики Башкортостан (ЦГИАРБ)*

Ф. – И-9. Уфимское губернское правление 1865-1918.

Оп. 1. Д. 1675.

Ф. – И-11. Канцелярия Уфимского губернатора 1865-1917.

Оп. 54 Д. 343.

Ф. – И-187. Уфимское губернское жандармское управление 1883-1917.

Оп. 1. ДД. 15-17, 22, 38, 64-68, 70, 108-113.

5. *Государственный архив Оренбургской области (ГАОО)*

Ф. – 10. Канцелярия Оренбургского губернатора 1769-1878.

Оп. 1483. Д. 225а, 298.

Ф. – 21. Оренбургское губернское жандармское управление 1871-1917.

Оп. 4. Д. 7.

Оп. 7. Д. 4.

Ф. – 164. Оренбургский губернский статистический комитет 1861-1918.

Оп. 1. Д. 1а.

6. *Центральный Государственный архив Самарской области (ЦГАСО)*

Ф. 3. – Канцелярия Самарского губернатора 1851-1896 гг.

Оп. 25 Д. 18. Оп. 55 Д. 29. Оп. 130 Д. 61, 214, 231. Оп. 228 Д. 14.

Оп. 26 Д. 26. Оп. 57 Д. 10. Оп. 131 Д. 13, 45. Оп. 233 Д. 1789.

Оп. 40 Д. 16. Оп. 58 Д. 8. Оп. 195 Д. 6, 7, 9-12. 1858, 1914,

Оп. 43 Д. 5. Оп. 61 Д. 7, 10, Оп. 196 Д. 4-8. 1922, 1940,

Оп. 44 Д. 3, 6. Оп. 62 Д. 12 – 14. Оп. 204 Д. 97, 168. 1942, 2190,

Оп. 45 Д. 2. Оп. 110 Д. 22. Оп. 205 Д. 119. 2221, 2243, 1

Оп. 46 Д. 6. Оп. 113 Д. 3. Оп. 209 Д. 37. 2262, 2546.

Оп. 48 Д. 5. Оп. 120 Д. 53. Оп. 220 Д. 4.

Оп. 50 Д. 6. Оп. 122 Д. 1. Оп. 223 Д. 94.

Оп. 53 Д. 1, 2. Оп. 127 Д. 39. Оп. 227 Д. 16-18.

Ф. 5. – Самарская губернская земская управа.

Оп. 1 Д. 171, 232, 233, 237, 237а, 298.

Ф. 9. – Прокурор Самарского окружного суда. 1870-1917.

Оп. 2. Д. 8.

Ф. – 148. Контроль Самаро-Златоустовской железной дороги 1886-1918 гг.

Оп. 1 Д. 1-86, 88-90, 92-95, 97, 98, 100, 101, 103-114, 731-743, 745, 746, 748, 750-760, 762-766, 779, 780.

Ф. – 153. Самарская городская управа 1870-1918 гг.

Оп. 9 Д. 469, 591, 705. Оп. 36 Д. 702, 945, 1273, 1312, 1322.

Оп. 10 Д. 93, 231, 508. Оп. 41 Д. 65, 78.

Оп. 22 Д. 11, 12.

Ф. 156. – Управление Самаро-Златоустовской железной дороги 1883-1917 гг.

Оп. 1 Д. 1-207.

Оп. 2 Д. 1-8.

Оп. 3 Д. 1, 2.

Ф. – 215. Самаро-Уфимская железная дорога 1887-1889 гг.

Оп. 1 Д. 1-3, 5, 5а, 6.

Ф. – 372. Самарская уездная земская управа 1864-1918.

Оп. 1 Д. 75, 92, 96, 163, 165, 169, 193, 261, 286, 300, 325а, 326, 414а, 439, 457, 459а, 465, 477, 490, 659, 660, 692 – 697, 699, 701.

Ф. – 465. Самарское городское жандармское управление.

Оп. 1 Д. 1616, 2727,

Ф. – 468. Самарское губернское жандармское управление.

Оп. 1 Д. 212, 239, 239а, 241, 244, 247, 256а, 279, 305, 357, 361, 367, 368, 384, 408, 415, 450, 490, 493, 495, 536, 544, 545, 562, 564, 565, 567, 595, 598, 602, 604, 608, 618, 639, 657, 675, 678, 806, 835, 896, 922, 986, 1019, 1225а, 1238, 1241, 1336, 1593, 1594, 1631, 2047, 2181, 2222, 2286, 2352, 2378а, 2471.

Ф. – 469. Самарское районное охранное отделение.

Оп. 1 Д. 2, 30, 46, 2047.

Ф. – 470. Самарское жандармское управление железных дорог.

Оп. 1 Д. 106, 556, 605, 606, 630, 657, 662, 664, 664а, 689, 739, 779.

Ф. – 472. Помощник начальника Самарского губернского жандармского управления в Самарском и Бугурусланском уездах.

Оп. 1 Д. 205, 281.

Ф. – 815. Головкин Константин Павлович.

Оп. 1 Д. 1 – 3, 5 – 7.

Оп. 2 Д. 1.

Ф. – 4940. Струков Олег Сергеевич.

Оп. 1 Д. 2, 3, 10-16, 19, 20, 22 – 27. Оп. 4 Д. 13.

Оп. 2 Д. 4-11. Оп. 5 Д. 3, 4, 25, 32.

Оп. 3 Д. 14.

7. Объединённый государственный архив Челябинской области (ГАЧО)

Ф. И – 3. Челябинская городская управа 1730-1917.

Оп. 1 Д. 663.

Ф. И – 37. Окружной инженер Миасского горного округа 1843-1917.

Оп. 1. Д. 56, 72, 75, 80.

Опубликованные источники

Законодательные акты

1. Полный свод законов Российской империи (ПСЗ). ПСЗ. Собр. 2. Т. XVIII. С-Пб. 1845. № 16999.

2. ПСЗ. Т. XIX. Отдел I. 1874 г., С-Пб., 1876. № 53305.

3. ПСЗ. Собр. 2. Т. XLIX. Отд. I. С-Пб. 1876.

4. ПСЗ. Собр. 2. Т. XLVIII. Отд. 2. С-Пб., 1876.

Статистические и документальные обзоры

5. Балашов, В. Правила по ссудным, складочным и коммиссионным операциям русских железных дорог с указанием всех, относящихся к этим операциям такс и сборов. – М., 1908.

6. Блюх, И. С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. – В 5 т. – Т. 1. – Постройка и эксплуатация железных дорог / И. С. Блюх. – С-Пб., 1878.

7. Краткий обзор развития и деятельности Самаро-Златоустовской железной дороги за двадцатипятилетие 1888-1913 гг. – М., 1914.

8. Материалы к истории вопроса о Сибирской железной дороге. – С-Пб., 1891.

9. Путеводитель по Уралу. Екатеринбург. – 1899.

10. Рабочее движение в России в XIX в. Сборник документов и материалов. / Под ред. А.М. Панкратовой. – Т. II. – Ч. 2. – М., 1952.

11. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Настольная книга для русских людей. / Под ред. В.П. Семёнова. – Т. 5. – Урал и Приуралье. – С-Пб., 1914.

12. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Настольная книга для русских людей / Под ред. В.П. Семёнова. – Т. 6. – Среднее и Нижнее Поволжье и Заволжье. – С-Пб., 1901.

13. Самарский спутник на 1890 год. – Самара, 1889.

14. Соединение России с Сибирью: (Краткий свод данных для направления Самаро-Уфимского). – СПб., 1884.

15. Столпянский, П. Н. Город Оренбург. Материалы к истории и топографии города. – Оренбург, 1908.

Адрес-календари и справочные книги

16. Адрес-календарь и справочная книжка Самарской губернии на 1877 г. – Самара: Губернская типография, 1876.

17. Адрес-календарь и памятная книжка самарской губернии на 1888 г. – Самара: Губернская типография, 1887.

18. Адрес-календарь и памятная книжка самарской губернии на 1889 г. – Самара: Губернская типография, 1888.

19. Адрес-календарь Самарской губернии на 1870 г. – Самара: Губернская типография, 1869.

20. Адрес-календарь Самарской губернии на 1876 г. – Самара: Губернская типография, 1875.

21. Адрес-календарь Самарской губернии на 1877 г. – Самара: Губернская типография, 1876.

22. Большой энциклопедический словарь общедоступных сведений по всем отраслям знаний / под ред. С. Н. Южакова. – В 20 т. – Т. 14. – С-Пб.: Просвещение, 1904. – 794 с.

23. Большой энциклопедический словарь общедоступных сведений по всем отраслям знаний / Под ред. С. Н. Южакова. – В 20-ти т. – Т. 17. – С-Пб.: Просвещение, 1904. – 794 с.

24. Большой энциклопедический словарь общедоступных сведений по всем отраслям знаний / Под ред. С. Н. Южакова. – В 20 т. – Т. 19. – С-Пб.: Просвещение, 1904. – 794 с.

25. Брокгауз, Ф.А., Ефрон, И.А. Энциклопедический словарь. – Т. XX. – С-Пб., 1897.

26. Брокгауз, Ф.А., Ефрон, И.А. Энциклопедический словарь. – Т. XXII. – Кн. 43.. – Ярославль. 1992.

27. Брокгауз, Ф.А., Ефрон, И.А. Энциклопедический словарь. – Т. XXXV. – Кн. 69.. – Ярославль. 1993.

28. Железнодорожный транспорт. Энциклопедия / Гл. ред. Н. С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. – 559 с.

29. Житков, С.М. Биографии инженеров путей сообщения. – Вып. II. – СПб. 1893 г. – 94 с.

30. Листовский, А. С. Пароходство на реке Белой // Календарь и справочная книжка Уфимской губернии на 1876 г. – Уфа: Губернская типография, 1876. – С. 5-84.

31. Памятная книжка Западной Сибири на 1881 г. – Омск: Типография Окружного Штаба, 1880. – 394 с.

32. Памятная книжка Оренбургской губернии на 1865 год. – Оренбург: Губернская типография, 1864.

33. Памятная книжка Самарской губернии на 1863-1864 гг. – Самара: Губернская типография, 1864.

34. Памятная книжка Уфимской губернии на 1889 г. – Уфа: Губернская типография, 1889.

35. Самара-Куйбышев 1586-1986: хроника событий / Под ред. Я.Г. Пылявского. – Куйбышев: Куйбышевское книжное изд-во, 1985. – 368 с.

36. Справочная книжка и адрес-календарь Уфимской губернии на 1896 г. – Уфа: Губернская типография, 1895.

37. Справочная книжка Уфимской губернии. Сведения числовые и описательные, относятся к 1882-83 гг. – Уфа: Губернская типография, 1883.

38. Справочник железнодорожных станций СССР. – В 2 т. – М.: Транспорт, 1981.

39. Энциклопедия железнодорожного транспорта СССР. – М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. – 559 с.

40. Уфимский календарь на 1876 г. – Вып. 1. – Уфа: Губернская типография, 1875.

Ведомости, отчёты, доклады

41. Боричевский, И.П. Предположения частных лиц об устройстве железных дорог, поступившие в Главное управление путей сообщения и публичных зданий до 1860 г. // Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий. – Т. 39. – Кн.1. 1863.

42. Доклад Ликвидационной комиссии обществу Оренбургской железной дороги чрезвычайному общему собранию акционеров 22 сентября 1894 г. – С-Пб., 1894.

43. Доклад Ликвидационной комиссии обществу Оренбургской железной дороги общему собранию господ акционеров 3 июня 1897 г. – С-Пб., 1897.

44. Доклад председателя Саратовской губернской земской управы М.Л. Михайлова-Рославлева отделу статистики Императорского русского географического общества в заседании 9 марта 1867 г. // Известия Императорского русского географического общества за 1867 г. – Т. III. – С-Пб., 1868.

45. ЖСГД за 1879 г. Самара. 1879-1880.

46. ЖСГД за 1880 г. Самара. 1880-1881.

47. ЖСГД за 1881 г. Самара. 1881-1882.

48. ЖСГД за 1882 г. Самара. 1882-1883.
49. ЖСГД за 1883 г. Самара. 1883-1884.
50. ЖСГД за 1884 г. Самара. 1884-1885.
51. ЖСГД за 1885 г. Самара. 1885-1886.
52. ЖСГД за 1886 г. Самара. 1886-1887.
53. ЖСГД за 1887 г. Самара. 1887-1888.
54. ЖСГД за 1888 г. Самара 1888-1889.
55. ЖСГД за 1889 г. Самара. 1889-1890.
56. ЖСГД за 1890 г. Самара. 1890-1891.
57. ЖСГД за 1891 г. Самара. 1891-1892.
58. ЖСГД за 1892 г. Самара. 1892-1893.
59. ЖСГД за 1893 г. Самара. 1893-1894.
60. Журнал Главного Управления путей сообщения и публичных зданий. – Т. 39. – С-Пб, 1863.
61. Журнал осмотра Оренбургской железной дороги Комиссией по приёму её в казённое управление в мае и июне-месяце 1993 г. – С-Пб., 1993.
62. МПС Временное управление казённых железных дорог. Приложение к отчёту по постройке Самаро-Уфимской железной дороги 1885-1888. [Начальник работ – инженер К. Михайловский, главный бухгалтер – Б.Поорт] Б.г., Б.м.
63. МПС Временное управление казённых железных дорог. Технический отдел. План направления линий от города Златоуста до Челябинска и от города Екатеринбурга к Миассу и Челябинску. Б.м., 1891.
64. Объяснительная записка и приложение к представлению г. министра путей сообщения в Комитет Министров о Сибирской железной дороге 1 июня 1874 г. № 4751. – [СПб., 1874].
65. Основные условия и общий план постройки Златоуст-Челябинской линии. – С-Пб., 1889.
66. Отчет Комиссии по исследованию направления Уральской железной дороги // Горный журнал. – Ч. 2. – № 4. – 1871.
67. Отчет о заседаниях IV Отделения Комитета Общества для содействия русской промышленности и торговли по воп-

росу о Сибирской железной дороге / Общество для содействия русской промышленности и торговли. – СПб., 1884.

68. П.Е. Три проекта Уральской железной дороги // Содействие русской торговле и промышленности. – 1868. – № 74. Передовая статья.

69. По вопросу об изыскании способов к безотлагательно-му сооружению участка Сибирской железной дороги между Екатеринбургом и Тюменью: В Комитет министров / Министерство финансов. Особая канцелярия по кредитной части. Отделение 6. [СПб., 1880].

70. Приложение к Всеподданнейшему отчёту Оренбургского губернатора за 1884 г. – Оренбург, 1884.

71. Приложение к Всеподданнейшему отчёту Оренбургского губернатора за 1881 г. – Оренбург, 1881.

72. Расписание хода поездов с 15 октября 1907 г. Литер Ф. – Самара, 1907.

73. Россия. Министерство финансов. Департамент железнодорожных дел. Краткий очерк развития нашей железнодорожной сети за десятилетие 1904-1913 гг. – С-Пб., 1914.

74. Список лиц, окончивших курс наук в институте инженеров путей сообщения императора Александра I с 1811 по 1882 г. – СПб., 1883.

75. Чернышев, Ф.Н. Предварительный отчет об исследованиях на западном склоне Урала // Известия Геологического комитета. – Т. 3. – 1884.

76. Ядринцев, Н.М. Культурное и промышленное состояние Сибири: Доклад Н.М. Ядринцева (по случаю торжества 300-летия Сибири). – СПб., 1884.

Периодическая печать

А. Журналы

77. Вестник Смышляевских чтений. – Вып. 1. – Пермь, 1994.

78. Всемирная Иллюстрация. 1876 г., № 381, 1881 г. № 668.

79. Всемирная Иллюстрация. 1888 г., т. XXXIX.

80. Железнодорожный транспорт. 1991. № 5.

81. Нива. 1870 г., № 37.
82. Недельная Хроника Восхода. 1888 г., № 15, 16 и № 22.
83. Не сибирская и сибирская железные дороги // Восточное обозрение. 1882. 29 апр. (N 5).
84. Нижегородский ярмарочный листок. 1869.
85. Новая железная дорога // Сибирь (Иркутск). – 1882. – N 21.
86. Новое Время. 1888 г., № 4350.
87. Нужны ли Сибири железные дороги? // Сибирь (Иркутск). – 1882. – N 4.
88. О постройке железной дороги через Нижний Новгород к Тихому океану // Северная пчела. – 1857. – №№ 83, 158 и 271.
89. П. Е. Три проекта Уральской железной дороги // Деятельность. 1868. № 150. Передовая статья.
90. Рогачевская, М. А. Выдающийся государственный деятель России – Сергей Юльевич Витте // ЭКО. Всероссийский экономический журнал. – 2002. – № 2.
91. Романов, Д. Проект железной дороги от Амура к заливу Де-Кастри // Северная Пчела. – 1858. – №№ 249, 251-253.
92. Софронов, А. О Сибирской железной дороге // Северная пчела. 1858. № 135.
93. Сравнительные выводы проекта Пермско-Уральской железной дороги [И. И. Любимова с проектами гг. Рашета и Богдановича] // Деятельность. – 1869. – № 27.
94. Степанов, В. Л. Иван Алексеевич Вышнеградский // «Отечественная история». – 1993. – № 4.
95. «Сын Отечества» 1890 г. № 268.
96. Транспортное строительство. 1965. № 8.
97. Худяков, В.А. Возрождение // Бельский речник № 5. Уфа, 2003.
98. Шаров, В.И. Судоходная инспекция // Бельский речник № 3. Уфа, 2003.
99. Шувалов, М. В. История проектирования и строительства систем водоснабжения и канализации в Самаре / М. В. Шувалов, Д. В. Астраханцев, А. А. Кирсанов, М. Н. Сопыряев // Водоснабжение и санитарная техника. – 2001. – № 9.

Б. Газеты

100. Алабин, П.В. Первый паровозный свисток в Самаре // Самарские губернские ведомости. – 1875. – 20 августа. – № 66.
101. Алексеев, В. Оренбургская чугушка // Волжская коммуна. – 2004. – 11 июня.
102. Алексушин, Г.В. «Царь» и «Царица» в путешествии «По Волге» // Самарские губернские ведомости. – № 4. – апрель. – 2001.
103. А.Щ. Предположение о необходимости Екатеринбургской ж.д. // Тобольские губернские ведомости – 1857. – № 16.
104. Богданович, Е. Сибирская дорога – злоба дня // Новое Время. – 1884. – 17 октября.
105. Вестник Самаро-Златоустовской железной дороги. – Самара. – 1926.
106. Завальный, А. Н. «Тогда, в минувшие г...» // Самарские известия. – 1991. – 5 апреля.
107. Записка Тюменской депутации об Уральско-Сибирской железной дороге // Заря. – 1886. – 8 мая.
108. Пермские губернские ведомости. – 1868. – №№ 103, 104.
109. [Л. Д. С.] К вопросу о Сибирской железной дороге: [Письмо в редакцию] / Волжский вестник. – 1884. – № 78.
110. Московские Ведомости. – 1884. – 23 марта.
111. Московские Ведомости. – 1890 г. – № 276.
112. Несколько слов о железной дороге от Самары до Оренбурга // Самарские губернские ведомости. – 1857. – № 32.
113. Новости. – 1890. – № 272.
114. О проекте Пермско-Тюменской железной дороги // Пермские губернские ведомости. – 1861. – № 37.
115. Оренбургский листок. – № 44. – 1876.
116. Оренбургские губернские ведомости. – 1879. – № 9.
117. Орлов, М. Г. Записка о железной дороге, соединяющей Обский и Камский бассейны // Ирбитский ярмарочный листок. – 1881. – N 9.
118. Пермско-Уральская дорога // Русские ведомости. – 1869. – № 59.

119. П. Е. Три проекта Уральской железной дороги // Биржевые ведомости. – 1868. – № 86.

120. Рашет, В. О развитии в России горной промышленности и механического искусства посредством устройства железной дороги в центре уральской горной промышленности и при помощи тарифных учреждений // Тобольские губернские ведомости. – 1862. – №№ 2-5.

121. Романов [Д.]. О Сибирской железной дороге // Иркутские губернские ведомости. – 1858. – №№ 49, 50.

122. Романов, Д. О Сибирской железной дороге: (Ответ на статью [Сафронова] в № 135 «Северной пчелы») // С.-Петербургские ведомости. – 1858. – №№ 266-268.

123. Романов, Д. Проект железной дороги от Амура к заливу Де-Кастри // Иркутские губернские ведомости. – 1858. – №№ 38, 40.

124. Санкт-Петербургские ведомости. – 1838. – 7 ноября.

125. С берегов Амура. Изыскания пути железной дороги между р. Амуром и Де-Кастри // С.-Петербургские ведомости. – 1858. – N 211.

126. Уфимские губернские ведомости. – 1876. – № 32.

127. Щетинин, В. Начало // Красный октябрь. – 1974. – 1 октября.

В. Воспоминания

128. Витте, С. Ю. Воспоминания. – В 3 т. – М., 1960.

129. Шаляпин, Ф. И. Повести о жизни. – Пермь. 1965.

Г. Сборники научных публикация

130. Алексеев, В.В. Оренбургская чугушка // Краеведческие записки. Вып. XII. – Самара, 2005.

131. Роднов, М.И. Уфа и Самара: контакты регионов. К постановке проблемы / М.И. Роднов, А.В. Егоров, С.Ю. Семёнова // Краеведческие записки. Вып. VIII. – Самара: Книжное издательство, 1996. – С. 141-145.

132. Сорокин, Ю.К. Создание Самаро-Златоустовской железной дороги / Ю.К. Сорокин // Краеведческие записки. Вып. II. – Куйбышев: Книжное издательство, 1971. – С. 72-73.

133. Целиков, С.А. С.Ю. Витте и И.А. Вышнеградский // «Платоновские чтения». Вып. IX. – Самара: СамГУ, 2004.

Литература

134. Августынюк, А. Стальные магистрали [Текст] / А. Августынюк. – Л.: Молодая гвардия, 1951. – 234 с.

135. Алабин, П.В. Записка о Сибирской железной дороге Самаро-Уфимского направления / П.В. Алабин. – СПб.: Тип. Сев. телеграф. агентства, 1884. – 49 с.

136. Алабин, П.В. Двадцатипятилетие Самары как губернского города. Историко-статистический очерк / П.В. Алабин. – Самара: Губернская типография, 1877.

137. Алабин, П.В. Трёхвековая годовщина города Самары / П.В. Алабин. – Самара: Губернская тип. 1887.

138. Алексушин, Г.В. Самарские губернаторы. – Самара: Самарский дом печати, 1996. – 320 с.

139. Акманов, А.И. Земельная политика царского правительства в Башкирии (2-я пол. XVI – нач. XX вв.) / А.И. Акманов. – Уфа, 2000.

140. Ананьич, Б.В. Сергей Юльевич Витте и его время / Б.В. Ананьич, Р.Ш. Ганелин. – С-Пб.: Дм. Буланин, 1999.

141. Анфилофьев, Б.А. Очерки развития железнодорожно-го транспорта: учеб. пособие. Ч. I. / Б.А. Анфилофьев. – Самара: СамИИТ, 1991.

142. Армфельдт, Г. Путь к Тихому океану / Г. Армфельдт. – С-Пб., 1873.

143. Архангельский, Н.А. Город Самара // Классики Самарского краеведения / Н.А. Архангельский. – Самара. Б.и., 2002. – 237 с.

144. Балашев, И. О сравнении двух направлений Сибирской железной дороги / И. Балашев. – СПб.: Типо-лит. П.И.Шмидта, 1884. – 2 л. [4 с]. – 34 см <СПб., 22 ноября 1884 г.>

145. Бассон, В. Железные дороги и военное время. Составлено по опыту Австро-Прусской войны 1866 г. / В. Басон. – С-Пб., 1870.

146. Богданович, Е.В. О Сибирской железной дороге и о развитии уральского горного промысла / Е.В. Богданович. – СПб.: Печ. В.Головина, 1866. – [2] + 34 с.

147. Богданович, Е. Проект Сибирско-Уральской железной дороги / Е. Богданович. – С-Пб., 1868. – 42 с.: 1 карт.

148. Борисов, Т. Сообщения о направлении Сибирской железной дороги. Уполномоченного от Шуйского земства и города Иваново-Вознесенского Тимофея Борисова / Т. Борисов. – М., б.и. 1875. – 8 с.

149. Бугульминский, Н. Сибирская железная дорога с точки зрения государственно-экономической купца Милютин / Н.Б-ий (Нестор Бугульминский). – Казань: Тип. В.М. Ключникова, 1884. – [2] + 20 с.

150. Бунатян, Г.Г. Город муз: Литературные памятные места города Пушкина / Г.Г. Бунатян. – СПб.: Лениздат, 2001. – 366 с.

151. Варушон-Ярусевиц. Австро-Венгерский пассажирский поясной тариф и результаты его применения / Варушон-Ярусевиц. – С-Пб., 1891.

152. Витчевский, В. Торговая, таможенная и промышленная политика России со времён Петра Великого до наших дней: Перевод с немецкого / В. Витчевский; Под ред.: Ю.Д. Филипов; Пер.: А.В. Бауде. – С.-Пб.: Д.А. Казицын и Ю.Д. Филипов, 1909. – 372 с.

153. Волков, Д.С. О направлении Сибирской железной дороги: Записка уполномоченного от Уфимского губернского земства и города Уфы, уфимского городского головы Волкова / Д.С. Волков. – СПб.: Тип.Э.Арнгольда, 1884. – 50 с.

154. Волков, Д.С. Погибающий город и изуродованная магистральная линия: Записка уполномоченного Уфимского губернского земства и г. Уфы, уфимского городского головы Волкова: (По поводу проектированного обхода г. Уфы Самаро-Уфимской дорогой) / Д.С. Волков. – СПб.: Тип. Э.Арнгольда, 1885. – 66 с.: 1 л. карт.

155. Всеволожской, А. Разбор брошюры г. Богдановича «Проект Сибирско-Уральской железной дороги» / А. Все-

воложской; Из «Перм. губ. ведом.», 1868, №№ 51, 52, 53, 54, 55. – Пермь: Тип. Пермского губернского правления, 1868. – 56 с. – 18 см

156. Высочайше утвержденная магистральная линия Сибирской железной дороги: Записка, составленная уполномоченными Казанского земства, Думы и Биржи г. Казани. – Казань: Типо-литография В.М. Ключникова, 1883. – 58 с. – 32 см

157. Гадзяцкий, К. Сибирская железная дорога / К. Гадзяцкий. – С-Пб.: Постоянная комиссия народных чтений; Типография М. Акинфиева и И. Леонтьева, 1898. – 30 + [1] с. На обл. автор не указан.

158. Гиацинтов, Н.Е. Правительство и частная железнодорожная промышленность в России в царствование императоров Николая I и Александра II / Н.Е. Гиацинтов. – С-Пб., 1902.

159. Головачев, А.А. История железнодорожного дела в России / А.А. Головачев. – С-Пб.: Типография Р.Голике, 1881. – 404 с.

160. Головной участок Сибирской железной дороги. – СПб.: б.и., 1884.

161. Гудков, Г.Ф. Из истории Южноуральских горных заводов XVIII-XIX вв. Историко-краеведческие очерки. – Ч. 1. / Г.Ф. Гудков, З.И. Гудкова. – Уфа: Китап, 1985. – 424 с.

162. Добролюбов, Н.А. Собрание сочинений. – В 9 т. – Т. 7. Статьи и рецензии. 1861 / Н.А. Добролюбов. – М. – Л.: Гослитиздат, 1963. – 235 с.

163. Записка депутаций уполномоченных от губернских земских собраний Самарской и Уфимской губерний и городских дум Самарской и Уфимской: О сооружении железной дороги от Самары чрез Уфу и Златоуст в Екатеринбург. [Алабин, Субботин, кн. Белосельский-Белозёрский] – СПб.: Типо-литография К.Ф. Далина, 1881. – 47 с. (Без тит.л., опис. по обл.). – 28 см Дозв. ценз.: СПб., 6.02.1881. Подп. в кон. текста: Алабин (от Самар. губ. зем. собр. и гор. думы), Субботин (от Самар. гор. думы), кн. Белосельский-Белозерский (от Уфим. губ. земства) и др.

164. Записка о выгоднейшем направлении Сибирской железной дороги. – СПб.: Типография Гогенфельден и Ко, 1881 (ценз.). – 12 с. – 31 см (Без тит.л. и обл.).

165. Записка о Нижегородско-Казанской железной дороге, составляющей первое звено большой Сибирской линии. – С-Пб.: б.и. 1870. – 27 с.

166. Из истории феодализма и капитализма в Башкирии. Уфа: Башкирский филиал АН СССР, 1971. – 353 с.

167. История Урала в период капитализма / под ред. Д.В. Гаврилова. – М.: Наука, 1990. – 503 с.

168. Калининчев, В.П. Великий Сибирский путь. Историко-экономический очерк / Предисловие. Н.С. Конарева. / В.П. Калининчев. – М.: Транспорт, 1991. – 238 с.

169. Камско-Волжский край и Сибирская железная дорога. – Казань: Типо-литография М.А. Гладышевой, 1884. – 12 с. – 21 см Дозв. ценз. Казань, 22.04.1884.

170. Кандауров, С.П., Малая родина большого города. (Очерки истории Самарского района г. Самары) / С.П. Кандауров, В.Н. Курятников. – Самара: СамВен, 1996. – 271 с.

171. Канун десятилетия высочайше утверждённой Сибирской железной дороги и агитация против неё. Казань: Типография В.М. Ключникова, 1884. – [4] + 12 с. – 21 см Дозв. ценз. Казань, 13.07.1884.

172. Керсновский, А.А. История русской армии. – В 4 т. / А.А. Керсновский. – М.: ГОЛОС, 1993.

173. Кислинский, Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. – Т. I. – Куломзин (Гл. ред.) / Н.А. Кислинский. – С-Пб.: Канцелярия Комитета Министров, 1902. – 706 с.

174. Козырев, А.И. Из истории Южно-Уральской железной дороги. Краткий историко-экономический очерк / А.И. Козырев. – Челябинск: Южно-Уральское книжное издательство, 1957.

175. Крейнис, З.Л. Очерки истории железных дорог. – Кн. 3. – Великий российский путь из Санкт-Петербурга

до Владивостока / З.Л. Крейнис. – Государственное образовательное учреждение «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте». – М., 2010. – 492 с.

176. Кропачев, М. По вопросу о выборе направления для Сибирской железной дороги / М. Кропачев. – СПб.: Тип. Штрауфа, 1884.

177. Лаверычев, В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России 1861-1900 / В.Я. Лаверычев. – М.: Мысль, 1974. – 252 с.

178. Ламин, В.А. Ключи к двум океанам. Под редакцией академика А.П.Окладникова / В.А. Ламин. – Хабаровск: Книжное издательство, 1981. – 256 с.

179. Лебединский, А.И. Краткий очерк развития железнодорожного дела в России и за границей / А.И. Лебединский. – Одесса: Типография Исаакович и Бейленсон, 1901. – 15 с.

180. Лопатто, А.Э. Н.А. Белелюбский – жизнь в творчестве / А.Э. Лопатто. – М., 1975.

181. Ляшенко, Л.М. Царь-освободитель. Жизнь и деятельность Александра II / Л.М. Ляшенко. – М.: ВЛАДОС, 1994. – 240 с.

182. Лященко, П.И. История народного хозяйства в СССР. – Т. 1. / П.И. Лященко. – М.: Социально-экономическое издательство, 1939. – 675 с.

183. Марков, Е.Л. Россия в Средней Азии: очерк путешествия... // Путешествие в прошлое. Самарский край глазами современников. Сост. А.Н. Завальный, Ю.Е. Рыбалко. – Самара: Книжное издательство, 1991. – 288 с.

184. Мигулин, П.П. Наша новейшая железнодорожная политика / П.П. Мигулин. – Харьков: б.и. 1903.

185. Мигулин, П.П. Наша новейшая финансовая политика. Железнодорожные займы 1893-1902 гг. / П.П. Мигулин. – Харьков: Типо-литография «Печатное дело» кн. К.Н. Гагарина, 1903. – 360 с.

186. Мильман, Э. История первой железнодорожной магистрали на Урале / Э. Мильман. – Пермь: Пермское книжное издательство, 1975. – 191 с.

187. Милютин, И. Сибирская железная дорога с точки зрения государственно-экономической / И. Милютин. – С-Пб.: б.и. 1884. – 36 с.: 1 л. карт. – 34 см

188. Молоствов, В. Сибирская железная дорога: Возражение противникам и защита Нижегородско-Екатеринбургского направления / В. Молоствов, И. Алафузов – СПб.: Типография Северного Телеграфного Агентства, 1884 [ценз.]. – 67 с.: 1 л. табл. – 35 см

189. Мордовцев, Д. О важности соединения Среднего Поволжья с центральной Россией и Южными морями / Д. Мордовцев. – Б.м., Б.г.

190. Моргун, А.Г. От крепости Самара до города Куйбышев / Г.А. Моргун. – Куйбышев: Книжное издательство, 1986. – 224 с.

191. Напорко, А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР / А.Г. Напорко. – М.: Транспортное железнодорожное издательство, 1954. – 286 с.

192. Наякшин, К.Я. Очерки из истории Среднего Поволжья / под ред. В. И. Лебедева / К.Я. Наякшин. – Куйбышев: Книжное издательство, 1955. – 214 с.

193. Несколько слов по вопросу о Сибирской железной дороге. – М.: б.и. 1882. – 123 с. – 23 см.

194. Несколько слов по вопросу о Сибирской железной дороге: 2-е изд., дополненное разбором условий Самарско-Уфимского направления Сибирской железной дороги. – М.: Типография В.М.Фриша, 1882. – 148 с.: 1 карта. – 23 см.

195. Нижний или Самара? Основания для решения вопроса о Сибирской дороге. – М.: Товарищество «Печатня С.П.Яковлева», 1884. – 29 с.: 1 л. карт. – 22 см, 1884.

196. О Сибирской железной дороге. – [СПб.], 1882.

197. Оггер, Г. Магнаты... начало биографии / Г. Оггер. – М.: Прогресс, 1985. – 344 с.

198. О направлении Сибирской железной дороги. Публичные прения в обществе для содействия русской промышленности и торговли. – С-Пб.: Типография И.И.Глазунова, 1870. – 215 с. – 22 см.

199. Осокин, Н.А. К вопросу о Сибирской железной дороге. Муромско-Казанская линия: / Записка профессора Н.А.Осокина / Н.А. Осокин. – СПб. Типография Ключникова, 1884 (ценз. дозв.: Казань, 15.09.1884). – 18 + [1] с.: табл. – 32 см.

200. Очерки истории строительной техники России XIX – начала XX вв. / под ред. Г.М. Людвиг. – М.: Наука, 1964.

201. Разбор Саратовско-Тамбовской земской железной дороги. – С-Пб., 1868.

202. Раков, В.А. Локомотивы отечественных железных дорог. 1845-1955. – Изд. 2., перераб. и доп. / В.А. Раков. – М: Транспорт, 1995. – 564 с.

203. Реки России и Сибири. Несколько слов о направлении Сибирской железной дороги. – Казань, 1884.

204. [Романов Д.И.] Софийско-Александровская железная дорога: Проект Романова Д.И. – СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1859. – 12о – [2] + 91 с.: 1 л. карт. – 18 см.

205. Романов И.А. Из истории Самарского края и рабочего посёлка Тимашево. Историко-краеведческий очерк. / И.А. Романов - Кинель. Б.и. 1997.

206. Рыбаков, Д. Наши пути сообщения: Экономический очерк / Сост.: Д. Рыбаков и В. Белов / Д. Рыбаков, В. Белов. – СПб.: Типография. Г. Дюнтца, 1882. – [2] + 268 с.: 2 л. карт.

207. Рязанов, А.Ф. Оренбургский край. Исторический очерк / А.Ф. Рязанов. – Оренбург: Издание журнала «Вестник Просвещенца», 1928. – 142 с.

208. Саблер, С.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем. Исторический очерк. (К 10-летию Комитета Сибирской ж.д., 1893-1903) / Сост. С.В.Саблером и И.В.Сосновским; / под главной редакцией статс-секретаря Куломзина. – СПб.: Государственная типография, 1903. – [2] + VIII + II + 451 + [12] с.: 27 л. ил., карт., диагр. – 25 см С 2 фототипиями, 32 автотип., 2 карт., 6 диагр., профилями пути и графиками.

209. Самарская летопись. – В 3 т. – Т. 1. – Самарский край с древнейших времён до начала XX века / под ред. П.С. Кабытова, Л.В. Храмкова. – Самара: Самарский дом печати, 1993.

210. Самые знаменитые железнодорожники России. / Сост. Т.Л. Пашкова, В.А. Михайлов. – М.: Вече, 2005. – 320 с.

211. Сафронов, А.Я. О Сибирской железной дороге / А.Сафронов. – [СПб.]. Типография Н. Греча, ценз. 1858. – 12 с. (Без тит.л. и обл.). – 17 см.

212. Сафронов, А.Я. Ответ на замечания Г. Романова о Сибирской железной дороге / А. Сафронов. – [СПб.]. Типография Н.Греча, ценз. 1859. – 48 с. – 17 см.

213. Семёнов, В.Г. Губернаторы Оренбургского края / В.Г. Семёнов, В.П. Семёнова. – Оренбург: Оренбургское книжное издательство, 1999 г. – 400 с.

214. Синельник, А.К. История градостроительства и заселения Самарского края / А.К. Синельник. – Самара: Издательский дом «Агни», 2003. – 228 с.

215. Соловьёва, А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века / А.М. Сольвьёва. – М.: Наука, 1975. – 316 с.

216. Спицкий, В.В. История развития речного транспорта Республики Башкортостан. Башкортостан. Строительство и недвижимость. / В.В. Спицкий. – Екатеринбург, 2005.

217. Тищенко, В.Н. Паровозы железных дорог России. 1837-1890 гг. / В.Н. Тищенко. – Ч. II. – Сергеев О.А. / Локо-транс, 2008. – 272 с.

218. Туннер, П. фон. Горнозаводская промышленность России и в особенности её железное производство. [Текст] / Составлен на основании данных, полученных при обзоре С.-Петербургской выставки и при посещении главнейших заводов Урала в 1870 г. П. фон-Туннером / П. фон Туннер. – СПб.: Типография В. Демакова, 1872. – XVI, [2], 246, [2], IV л. черт. с. ; 23 см.

219. Усманов, Х.Ф. Столыпинская аграрная реформа в Башкирии / Х.Ф. Усманов. – Уфа: Башкирское книжное издательство, 1958. – 173 с.

220. Хачатуров, Т.С. Железнодорожный транспорт СССР / Т.С. Хачатуров. – М.: Транспортное железнодорожное издательство, 1952. – 262 с.

221. Цыбин, В.М. Пароход на Волге / В.М. Цыбин. – Издательство и книжный дом «Пароход». – Саратов, 1996. – 368 с.

222. Чупров, А.И. Из прошлого русских железных дорог. Статьи 1874-1895 гг. / А.И. Чупров. – М., 1909.

223. Шубин, И.А. Волга и волжское пароходство. История развития и современного состояния судоходства и судостроения / И.А. Шубин. – М.: Транспечать НКПС, 1927. – 916 с.

224. Шушканов, Н. Беглые. Из жизни рабочих Златоустовского завода / Н. Шушканов. – Свердловск, 1936.

225. [Ядринцев Н.М.] Записка Западно-Сибирского отделения Императорского русского географического общества. – Кн. II. Поездка по Западной Сибири и в Алтайский горный округ Н.М. Ядринцева. – Омск: б.и., 1880.

Диссертации

226. Аксёнов, А. В. Оренбурго-Ташкентская железная дорога и её роль в развитии капитализма в Средней Азии. [Текст]: Дисс....канд. ист. наук. / А.В. Аксёнов. – М., 1955.

227. Алеврас, Н.Н. Аграрная политика правительства на горно-заводском Урале в последней трети XIX – начале XX вв. [Текст]: Дисс... докт. ист. наук. – Н.Н. Алеврас. – Челябинск, 1997.

228. Борзунов, В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX – начала XX вв. [Текст]: Дисс... докт. ист. наук. / В.Ф. Борзунов. – Томск, 1972.

229. Глуховский, В.Ф. Динамика развития торговли на Южном Урале в 1861-1917 гг. Дисс. канд. ист. наук. Канд. дисс. / В.Ф. Глуховский. – Оренбург. 1999.

230. Лазуткин, А.А. Стабилизация финансовой системы Российской империи в министерство Ивана Алексеевича Вышнеградского (1887-1892). Дисс... канд. ист. наук / А.А. Лазуткин. – Москва, 1994.

231. Лапаева, М.Г. Развитие хозяйства Оренбургской области 1875-1996 гг. Дисс... докт. ист. наук / М.Г. Лапаева. – М., 1997.

Примечания

¹ См.: Сергей Целиков. Самарский вектор Транссиба / Куйбышевский железнодорожник. №№ 43 от 8 ноября и 44 от 11 ноября 2005 г.

² Предварительное движение началось 27 сентября 1836 г. на участке Царское Село – Павловское, протяжённостью 3,5 версты. По такому поводу министр финансов Е.Ф. Канкрин отметил: «В других государствах железными дорогами связывают важные промышленные пункты, у нас выстроили такую в трактир!» – намёк на фешенебельный Павловский вокзал с роскошным рестораном. См.: Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 3. Великий Российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток. М., 2010. С. 53.

³ Вот как рассказывал об одной из первых поездок по Царскосельской железной дороге Е.А.Карамзин своему сыну Андрею Карамзину 29 сентября 1836 г.: «...в воскресенье все – от двора до последнего простолюдина – отправились посмотреть пробу паровых карет на дороге в Павловск. ...Подъехали все четыре повозки, разделенные на два состава – в каждом по одной закрытой и по одной открытой, составляющие одно целое; пара не было, каждый состав тащили две лошади, запряженные одна за другой, гусем, в каждом составе помещалось около ста человек, лошади шли галопом. Проба эта была устроена для того, чтобы показать удобство и легкость такого способа передвижения; говорят, что к середине октября все будет готово, и кареты будут уже ходить паром, это очень интересно».

В ясную, но очень холодную пог. 3 ноября 1836 г. на перегоне Царское Село – Павловск был испытан первый паровоз, изготовленный в Ньюкасле на заводе Тимоти Гакворта. Английское судно «Барбара» в октябре доставило паровоз в разобранном виде морем из Англии в Кронштадт, оттуда по заливу, Обводному каналу и на лошадях в Царское Село. Затем в Петербург прибыли 4 повозки (вагона) бельгийской

постройки двух типов: «шарабан» и «вагон». Позже были доставлены комфортабельные повозки: два «дилижанса» и два «берлина», также изготовленные в Бельгии. Они частями были перевезены в Царское Село.

Сборка первых паровозов и вагонов и их проверка проводилась в царскосельских мастерских, которые и стали первым паровозным депо в России.

На пятницу 6 ноября 1836 г. были назначены первые поездки с паровозной тягой. «...Не можем изобразить, как величественно сей грозный исполин, пыша пламенем, дымом и кипящими брызгами, двинулся вперед... Стоявшие по сторонам дороги зрители изумлялись, видя величественное, ровное, легкое, притом скорое движение машины...»

Поездки были бесплатными, желающих находилось много и поэтому в каждый вагон набивалось до 50 человек. Толпы людей стояли вдоль пути, большую скорость развивать было опасно, и паровозы вели поезд со скоростью 20-24 версты в час.

На обратном пути Ф. Герстнер, желая продемонстрировать возможности нового транспорта, развил неслыханную в то время скорость, покрыв весь путь в 21,5 версты за 27 мин.

Средняя скорость поезда составляла 48 верст в час, а на отдельных участках она достигала 60 верст в час. «Санкт-Петербургские ведомости» на другой день писали: «Шестдесят верст в час, страшно подумать... Между тем вы сидите спокойно, вы не замечаете этой быстроты, ужасающей воображение; только ветер свистит, только конь пышет огненную пену, оставляя за собой белое облако пара. Какая же сила несет все эти огромные экипажи с быстротою ветра в пустыне; какая сила уничтожает пространство, поглощает время? Эта сила – ум человеческий!». См. Крейнис З.Л. Указ соч. С. 37-71; Бунатян Г.Г. Город муз: Литературные памятные места города Пушкина. – СПб., 2001; «Санкт-Петербургские ведомости», 1838, 7 ноября.

⁴ Крейнис З.Л. Указ соч. С. 79-80.

⁵ Ещё во время первого приезда в С-Петербург в 1834 г. Ф. Герстнер предложил построить железную дорогу Москва –

С-Петербург, но встретив скептическое отношение к возможностям эффективной работы железных дорог в условиях русского климата, предложил построить небольшую пробную железную дорогу, которая могла бы рассеять все эти сомнения. Лучше всего это можно было бы сделать под непосредственным «оком высшего руководства», т.е. по линии столицы России: от Санкт-Петербурга до царской резиденции в Царском Селе. См. Крейнис З.Л. Указ. соч. С. 39-42.

⁶ Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. С-Пб. 1881. С. 14.

⁷ Головачев А.А. Указ соч. С. 17.

⁸ Ляшенко Л.М. Царь-освободитель. М., 1994. С. 39.

⁹ Гиацинтов Н.Е. Правительство и частная железнодорожная промышленность в России в царствование императоров Николая I и Александра II. С-Пб., 1902. С. 8.

¹⁰ См. Лебединский А.И. Краткий очерк развития железнодорожного дела в России и за границей. Одесса. 1901.

¹¹ Лященко П.И. История народного хозяйства в СССР. Т. 1. М., 1939. С. 408.

¹² Напорко А.Г. Очерки развития железнодорожного транспорта СССР. М., 1954. С. 59; Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975. С. 118.

¹³ Большой энциклопедический словарь общедоступных сведений по всем отраслям знаний. Под ред. С.Н. Южакова. В 20-ти ТТ. Т. 17. С-Пб., 1904. С. 14-15.

¹⁴ Алабин П.В. Двадцатипятилетие Самары как губернского города. Самара. 1877. С. 335.

¹⁵ Шубин И.А. Волга и Волжское пароходство. История развития и современное состояние судоходства и судостроения. М., 1927. С. 403.

¹⁶ Пароход В.А. Всеволжского в 1816 г. прошёл по Каме только до Казани.

¹⁷ Даже при условии успешных испытаний в 1820 г. парохода «Волга», построенного Бердом на р. Мологе. См. Шубин И.А. Указ. соч. С. 401.

¹⁸ Шубин И.А. Указ. соч. С. 402.

¹⁹ Внимательный зритель, наверное, всё-таки обратит внимание на то, что образы репинских бурлаков, на последнем издыхании тянущих лямку, полностью противоречат структуре организации и управления бурлацкого труда, сохранившейся в русских экономических заметках XIX в. Мало того, что этот тяжёлый труд в избытке всегда находил желающих за него взяться, сами бурлаки организовали целый свод правил найма, оплаты и выполнения такой работы, так ещё у них хватало сил на нападения и поломку конкурентов-пароходов, по логике вещей призванных облегчить их труд! См. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Под ред. П.П. Семёнова. Т. 6. Среднее и Нижнее Поволжье и Заволжье. С-Пб., 1901; Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. М., 1927.

²⁰ П.П. Мельников, министр путей сообщения России в 1865-1869 гг. считал бурлацкий промысел «безвыгодным и безнравственным»: См. Цыбин В.М. Пароход на Волге / В.М. Цыбин. – Саратов. 1996.

²¹ Насколько поразительно различны художественные образы репинских мужиков-бурлаков и реальные фотографические натуры женщин-бурлачек.

²² См Шубин И.А. Указ. соч.

²³ Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Т. 6. С. 274.

²⁴ См. Шубин И.А. Указ. соч. С.414.

²⁵ См. Цыбин В.М. Пароход на Волге / В.Н. Цыбин. – Саратов. 1996 . С. 21.

²⁶ Немирович-Данченко В.И. По Волге. Очерки и впечатления летней поездки / В.И. Немирович-Данченко. – С-Пб., 1877. С. 68-69.

²⁷ Шубин И.А. Указ. соч. С. 415-416.

²⁸ Цыбин В.М. Указ. соч. С. 111.

²⁹ Шубин И.А. Указ. соч. С. 404.

³⁰ Цыбин В.М. Уаз. Соч. С. 2-23.

³¹ РСЗ. Собр. 2. Т. XVIII. С-Пб. 1845. № 16999.

³² Шубин И.А.П. Указ. соч. С. 406-407.

³³ В Самарской историографии бытует мнение о том, что первый пароход причалил к самарской пристани в 1843 и даже в 1846 г. (См. Моргун А.Г. От крепости Самара до города Куйбышев. Куйбышев. 1986; Шувалов М.В., Астраханцев Д.В., Кирсанов А.А., Сопыряев М.Н. История проектирования и строительства систем водоснабжения и канализации в Самаре // Водоснабжение и санитарная техника. 2001. №9; Самарская летопись. В 3 тт. Т. 1. Самарский край с древнейших времён до начала XX века. Под ред. П.С. Кабытова, Л.В. Храмкова. Самара. 1993. – здесь это единственная дата прибытия парохода к самарской пристани – 1846 год), (Кандауров С.П., Курятников В.Н. Малая родина большого города. Самара 1996; Самара-Куйбышев 1586-1986: хроника событий. Куйбышев 1985; Самарский спутник на 1890 год. Самара, 1889 – 1843 год). Однако в свете представленных данных было бы правильней указывать на наиболее раннюю дату начала волжского (а около того и самарского) пароходства – 1820 год: Синельник А.К. История градостроительства и заселения Самарского края. Самара. 2003. С. 43; и, даже 1818 год.

³⁴ Алексушин Г.В. Пароходное общество «Кавказ и Меркурий». Дисс. на соиск. уч. ст. канд. ист наук. Самара. 1995. С. 49.

³⁵ Вот небольшой фрагмент из воспоминаний о Волге и ходивших по ней пароходах известного кораблестроителя академика А.Н. Крылова (1863-1945): «Мои самые ранние воспоминания относятся к пароходам, ходившим по Волге в 1870-1880-х гг. (т.е. от 60 до 70 лет тому назад). В начале 1870-х гг. на Волге работали пассажирские пароходы обществ «Самолет», «По Волге», «Кавказ и Меркурий». Все пароходы были однопалубные, носовая часть палубы была открытая и предназначалась главным образом для груза. Над кормовой частью возвышался на бортовых стойках спардек, именовавшийся мостиком, куда допускались лишь пассажиры 1-го и 2-го классов. Пароходы были колесные, машины – большей частью с качающимся цилиндром, постройки бельгийской фирмы «Кокериль».

В 1871 или 1872 г. на Волге появился первый двухпалубный пароход «Александр II», американской системы с обширной, почти во всю его длину, двухэтажной надстройкой, в которой были расположены пассажирские помещения. Отопление на этом пароходе было нефтяное, видимо, какой-то весьма несовершенной системы, ибо из труб валило облако черного дыма, которое стлалось за пароходом по воде, образуя как бы дымовую завесу, если применить теперешний термин. Хотя на этом пароходе пассажирские помещения, в особенности 3-го класса, были много удобнее, нежели на прочих пароходах, первые два г. он не пользовался доверием публики; про него ходили разные легенды: то ли, что его ветром опрокинет, то ли, что на нем нефть взорвется, и т.п.; поэтому его избегали.

Но затем предприимчивый коммерсант А.А. Зевеке сразу поставил на линию Нижний Новгород-Астрахань пять пароходов американской системы и на линию Нижний Новгород-Рыбинск тоже четыре или пять. Эти пароходы верхнего плеса были с одним задним колесом. Зевеке сбил цену за перевозку пассажиров, его пароходы приобрели доверие публики, и к концу 1880-х гг. все остальные общества вынуждены были работать также пароходами американского типа».

³⁶ См. Някшин К.Я. Очерки из истории Среднего Поволжья. Куйбышев. 1955. С. 83.

³⁷ См. Алабин П.В. Двадцатипятилетие Самары как губернского города. Самара. 1877. Приложение. Таблица А.

³⁸ См. Архангельский Н.А. Город Самара // Классики Самарского краеведения. Самара. 2002. С. 244.

³⁹ См. Алабин П.В. Указ. соч. Приложение. Таблица А.

⁴⁰ Адрес-календарь Самарской губернии на 1870г. Самара. 1869. Ч. I. С. 42.

⁴¹ Адрес-календарь Самарской губернии на 1877г. Самара. 1876. Ч. I. С. 5.

⁴² Алабин П.В. Указ. соч. С. 359.

⁴³ Все данные без скобок: Памятная книжка Самарской губернии на 1863-1864 гг. Самара. 1864. Отдел III. С. 7.

⁴⁴ Все данные в скобках: Адрес-календарь и справочная книжка самарской губернии на 1877г. Самара. 1876. Отдел I. С. 11.

⁴⁵ Алабин П.В. Указ. соч. С. 426.

⁴⁶ Мордовцев Д. О важности соединения Среднего Поволжья с центральной Россией и Южными морями. Б.г., Б.м. С. 12.

⁴⁷ Там же. С.385.

⁴⁸ Там же. С. 471.

⁴⁹ Там же. С. 471. Британский инженер-изобретатель Уильям Говард в 1850 г. уже пробовал вспахивать землю, используя для этого локомобиль. Тракторы тех времен, конечно, отличались от привычных сегодня машин, но они были весьма востребованы в сельском хозяйстве. Так, во второй половине XIX века на английских полях выполняли различные работы уже почти 2000 тракторов. Внедрение машинной техники в сельское хозяйство происходило значительно медленнее, чем в промышленность. Сельскохозяйственные машины и орудия (одно- и многолемешные плуги, культиваторы, разрыхляющие почву или уничтожающие сорняки, сеялки, жатвенные машины, сноповязалки) были рассчитаны, как правило, на конную тягу. С 50-х годов XIX в. получили некоторое распространение паровые тракторы, или, как их тогда называли, «самодвижущиеся локомобили» и «паровые плуги», одним из наиболее видных изобретателей которых был англичанин Джон Фоулер. Однако систематически применялись в сельском хозяйстве в это время лишь локомобили, использовавшиеся при молотье и некоторых других работах.

⁵⁰ Там же. С. 468.

⁵¹ Адрес-календарь Самарской губернии на 1870 г. Самара. 1869. Ч. I. С. 49-50.

⁵² Например, строго запрещалось ловить рыбу в период нереста с 15 мая по 15 июля. Преследовалось и свободное, «нелицензионное» рыболовство. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Настольная книга для русских людей. Под ред. В.П. Семёнова. Т. 5. Урал и Приуралье. С-Пб., 1914. С. 232-233.

- ⁵³ Алексушин Г.В. Самарские губернаторы. Самара. 1996. С. 79.
- ⁵⁴ Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Настольная книга для русских людей. Т. 5. Урал и Приуралье. С-Пб., 1914. С. 162.
- ⁵⁵ Указ. соч. С. 158.
- ⁵⁶ Глуховский В.Ф. Динамика развития торговли на Южном Урале в 1861-1917 гг. Канд. дисс. Оренбург. 1999. С. 32.
- ⁵⁷ Лапаева М.Г. Развитие хозяйства Оренбургской области 1875-1996 гг. Докт. дисс. М., 1997. С. 18.
- ⁵⁸ Глуховский В.Ф. Указ. соч. С. 81.
- ⁵⁹ Там же. С. 61.
- ⁶⁰ История Урала в период капитализма. Под ред. Д.В. Гаврилова. М., 1990. С. 95.
- ⁶¹ Большой энциклопедический словарь общедоступных сведений по всем отраслям знаний. Под ред. С.Н. Южакова. Т. 14. С-Пб., 1904. С. 451.
- ⁶² Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Т. 5. Урал и Приуралье. С-Пб., 1914. С. 316 – 317.
- ⁶³ Там же. С. 318.
- ⁶⁴ Гудков Г.Ф., Гудкова З.И. Из истории Южноуральских горных заводов XVIII-XIX вв. Ч. 1. Уфа. 1985. С. 143.
- ⁶⁵ Шушканов Н. Беглые. Из жизни рабочих Златоустовского завода. Свердловск. 1936. С. 79.
- ⁶⁶ Гудков Г.Ф., Гудкова З.И. Указ. соч. С. 334.
- ⁶⁷ Там же. С. 411.
- ⁶⁸ Большой энциклопедический словарь. Под ред. С.Н. Южакова. Т. 14. С-Пб., 1904. С. 451.
- ⁶⁹ Глуховский В.Ф. Указ. соч. С. 33.
- ⁷⁰ Вязига – добывалась из позвоночного столба осетровых рыб. Это ни что иное, как спинная струна, или хорда (*chorda dorsalis*) позвоночника, которая у осетровых рыб сохраняется на всю жизнь в виде непрерывного шнура из довольно плотной пузырчато-клеточной ткани, облеченная слоем волокнистой соединительной ткани (скелетородный слой) с заключенными в нем хрящевыми частями (верхние и нижние дуги).

Для получения визиги делали при распластовании рыбы небольшой разрез в хрящевом позвоночнике, всовывали в него палец, поддевали визигу и вытаскивали её целиком, в виде длинной ленты. Обмыв её, отделяли наружный мягкохрящевой слой (оболочку хорды), не годный в пищу, крепко придавливали ленту визиги к краям бочки, в которой её мыли. Затем эти ленты просушивали в особых строениях, в виде башенок со стенками, состоящими из узких досок, между которыми оставались щелевидные отверстия, дюйма два шириною, чтобы ветер продувал сохнущую визигу. Когда она высыхала, ленты эти связывали в пучки по 12 штук белужьей и по 20 осетровой, сомовой и севрюжьей визиги. Визига при варке в воде сильно разбухала и в таком виде, мелко изрубленная, и использовалась в качестве начинки для пирогов, при варке ухи, куда иногда добавлялась для вязкости и густоты. Визига готовилась на рыбных промыслах Каспийского и Азовского морей; цена её в Астрахани колебалась в пределах 34-36 р. за пуд; в Петербурге визига стоила около 40 р. пуд.

⁷¹ Памятная книжка Оренбургской губернии на 1865 год. Оренбург, 1864. С. 32.

⁷² Вот что писал о транспортировке уральских грузов П. фон Туннер: «Как скоро весной начнут таять снега, необходимо в течение трёх-четырёх дней произвести всякую нагрузку, чтобы не пропустить благоприятного уровня воды, которая спадает так же быстро, как и прибывает. Поэтому весной собираются тыс.и рабочих из окрестностей, чтобы скорее нагрузить металлы во вновь построенные барки и спустить их по реке, направляя между множества камней, мелей и изворотов. Для этого на каждой барке находится от 45 до 50 человек рабочих. Стоимость доставки груза до Нижнего Новгорода обходится в 17-18 коп./пуд. Туннер П. фон. Горнозаводская промышленность России и в особенности её железное производство. С-Пб., 1872. С. 40-41; Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Т. 5. С-Пб., 1914. С. 349.

⁷³ Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Под ред. В.П. Семёнова. Т. 5. Урал и Приуралье. С-Пб., 1914. С. 352.

⁷⁴ Глуховский В.Ф. Указ. соч. С. 36.

⁷⁵ Там же. С. 134.

⁷⁶ Там же. С. 185.

⁷⁷ Бассон В. Железные дороги и военное время. Составлено по опыту Австро-Прусской войны 1866 г. С-Пб., 1870.

⁷⁸ Военный поход в Среднюю Азию был направлен на прекращение набегов хивинцев на подвластную России территорию, обеспечение спокойствия и торговли в степных областях и освобождение захваченных русских пленных. Начальство над экспедиционным отрядом было возложено на командира отдельного оренбургского корпуса, генерал-адъютанта В.А. Перовского, который избрал путь на крепость Илецкую защиту и далее через Усть-Урт на Хиву.

Выступление было назначено в ноябре 1839 г.. Накануне летом было устроено два становища, которые могли бы служить опорными пунктами и складами продовольствия: первое – на реке Эмбе (500 вёрст от Оренбурга), второе – при речке Ак-Булак (150 вёрст от Эмбы). Экспедиционный отряд состоял из 3,5 батальонов пехоты и 3 полков уральских и оренбургских казаков (всего около 4 тыс. чел.), при 20 орудиях. Отряд выступил в начале ноября, четырьмя эшелонами; движение шло медленно из-за огромного верблюжьего транспорта (до 10 тыс. верблюдов). К концу месяца войска сосредоточились на реке Илек (150 вёрст от Оренбурга), а 19 декабря прибыли на первое становище. С самого начала ощущалось неудачное время выступления: морозы за все это время доходили до -30°C и более градусов. Стал ощущаться сильный недостаток в топливе и большие недочёты в тёплой одежде. С приближением к Эмбе выпал глубокий снег; отряду пришлось двигаться без дорог. В становище на Эмбе пришлось дать отдых на несколько дней. Между тем в Хиве уже знали о предпринятом походе, навстречу экспедиции были посланы

несколько отрядов хивинских войск. Один из них (до 2 тыс. чел.) 18 декабря произвёл нападение на занятое небольшим русским отрядом передовое становище у Ак-Булака, но был отбит после довольно упорного боя. Тем не менее трудности похода вынудили Перовского принять решение об отмене экспедиции. Обратный поход начался 4 февраля. 18-го февраля отряд в бедственном состоянии подошёл к Эмбинскому укреплению, потеряв за эти дни до 1800 верблюдов. На Эмбе была сделана вынужденная трёхмесячная остановка, так как потребовался сбор свежих верблюдов. Только 20 мая началось движение от Эмбы к Оренбургу, куда отряд вступил 2 июня, везя с собой 1200 больных и потеряв умершими свыше 1000 человек.

⁷⁹ В 1850 г. русские предприняли экспедицию за реку Или и в 1851 г. захватили укрепление Тойчубек, служившее опорным пунктом для кокандского хана. В 1854 г. на реке Алматы было построено укрепление Верное и весь Заилийский край вошёл в состав России. В 1852 г., по инициативе оренбургского губернатора В.А. Перовского, полковник И.Ф. Бларамберг с отрядом в 500 человек разрушил две кокандские крепости Кумыш-Курган и Чим-курган и штурмовал Ак-Мечеть, но был отбит.

В 1853 г. Перовский лично с отрядом в 2767 человек, при 12 орудиях двинулся на Ак-Мечеть, где было 300 кокандцев при 3 орудиях, и 27 июля взял её штурмом, переименовав в Форт-Перовский. В том же 1853 г. кокандцы дважды пытались отбить Ак-Мечеть, но 24 августа войсковой старшина К. Бородин с 275 людьми при 3 орудиях рассеял при Кум-суате 7000 кокандцев, а 14 декабря майор В.А. Шкуп, с отрядом в 550 человек при 4 орудиях разбил на левом берегу Сырдарьи 13000 кокандцев, имевших 17 медных пушек. После этого вдоль нижнего течения Сырдарьи были возведены укрепления Сырдарьинской линии Казалинск и Карамакчи.

⁸⁰ В 1860 г. из Сибири был направлен отряд под начальством полковника А.Э. Циммермана, разрушивший кокандские укрепления Пишпек и Токмак. В ответ Коканд-

ское ханство объявило священную войну (газават). В октябре 1860 г. кокандцы сосредоточились, в числе 20 тыс. человек, у укрепления Узун-Агач (56 вёрст от Верного), где были разбиты полковником Г.А. Колпаковским (3 роты, 4 сотни и 4 орудия), взявшим затем и возобновлённый кокандцами Пишпек, где на этот раз оставлен был русский гарнизон. В это же время были заняты и небольшие крепости Токмак и Костек.

В 1864 г. два отряда, один из Оренбурга, другой из западной Сибири, направились навстречу друг другу, оренбургский – вверх по Сырдарье на город Туркестан, а западносибирский – вдоль Александровского хребта. Западносибирский отряд в 2500 человек под начальством полковника М.Г. Черняева, вышел из Верного 5 июня 1864 г. и взял штурмом крепость Аулие-ата, а оренбургский, имея 1200 человек под начальством полковника В.Н. Верёвкина, двинулся из Форта-Перовского на город Туркестан, который был взят с помощью траншейных работ 12 июня.

Один из эпизодов боевых действий после взятия Туркестана получил известность как Иканское дело. 4 декабря 1864 г. комендант Туркестана полковник А.Н. Жемчужников выслал на разведку сотню уральских казаков под командованием есаула В.Р. Серова, усиленную одной пушкой. Возле кишлака Икан казачья сотня неожиданно наткнулась на главные силы кокандской армии, возглавляемые регентом Кокандского ханства муллою Алимкулом, направлявшимся брать Туркестан. Казаки были окружены и в течение двух дней (4 и 5 декабря) без пищи и воды держали круговую оборону, прикрываясь телами убитых лошадей. На исходе второго дня есаул В.Р. Серов дал команду сотне пробиваться самостоятельно, казаки выстроились в каре и с боем пробились через кокандское войско на встречу с высланным из Туркестана отрядом и вернулись в крепость.

Оставив в Аулие-ата гарнизон, М.Г. Черняев во главе 1298 человек двинулся к Чимкенту и вместе с оренбургским отрядом взял город штурмом 20 июля. Вслед за тем предпринят был штурм Ташкента (114 вёрст от Чимкента), но он был отбит.

Слухи о приближении войск бухарского эмира, побудили М.Г. Черняева занять 29 апреля небольшое кокандское укрепление Ниязбек, господствовавшее над водами Ташкента, а затем он с отрядом в 1951 человек при 12 орудиях, расположился лагерем в 8 верстах от Ташкента, где под начальством Алимкула сосредоточено было до 30 тыс. кокандцев при 50 орудиях. 9 мая Алимкул сделал вылазку, во время которой был смертельно ранен. Смерть его негативно отразилась на обороне Ташкента, в городе усилилась борьба различных группировок, а энергия в защите крепостных стен ослабела. Черняев решился воспользоваться этим и после трёхдневного штурма (15-17 июня) взял Ташкент, потеряв 25 человек убитыми и 117 ранеными; потери оборонявшихся были значительно выше.

8 мая 1866 под Ирджаром – урочищем на левом берегу Сырдарьи, лежащим между Чиназом и Ходжентом, произошло первое крупное столкновение русских с бухарцами, получившее название Ирджарская битва. Это сражение было выиграно русскими войсками. Победа открыла русскому войску путь на Ходжент и на Джизак, которые были взяты в том же 1866 г..

Отрезанный от Бухары, Худояр-хан принял в 1868 г. предложенный ему генерал-адъютантом К.П. фон-Кауфманом торговый договор, в силу которого русские в Кокандском ханстве, а кокандцы – в русских владениях, приобретали право свободного пребывания и проезда, устройства караван-сараев, содержания торговых агентств (караван-баши). Пошлины могли быть взимаемы в размере не более 2,5 % стоимости товара.

Практически одновременно с русско-кокандскими войнами начались и боевые действия с Бухарским эмиратом. Этому способствовали территориальные споры между Кокандом и Бухарой. Наср-Улла-хану, скончавшемуся в 1860 г. после тридцатичетырёхлетнего правления, наследовал его сын Сеид-Мозаффар-Эддин-хан, при котором Бухарский эмират потерял окончательно своё значение и самостоятельность, попав в вассальную зависимость от России. Мозаффар-хан, который, как и его отец, враждовал с Кокандом, одновременно

поддерживал там партию Худояр-хана. Это обстоятельство привело Мозаффар-хана к столкновению с Россией, которая в это время уже завоевала город Туркестан, Чимкент, взяла Ташкент и вообще заняла прочные позиции на Сыр-Дарье, на землях, принадлежавших прежде Коканду. Бухарский эмир потребовал очищения Россией завоёванной территории и конфисковал имущество проживавших в Бухаре русских купцов, а также оскорбил русскую миссию, посланную для переговоров в Бухару.

20 мая 1866 г. генерал Д.И. Романовский с 2-тыс.ным отрядом нанёс бухарцам у Ирджара, на левом берегу Сыр-Дарьи, сокрушительный удар, обратив армию эмира в паническое бегство, оставившее в руках победителя весь лагерь, богатую палатку эмира и артиллерию. Сам Мозаффар-Эддин лишь с большим трудом смог убежать в Джизак. Ирджарский погром страшно возбудил бухарцев, подстрекаемых муллами против эмира; большинство из них приписывали катастрофу его поспешному бегству и даже обвиняли эмира в тайном соглашении с Россией. Ввиду такого положения дел понуждаемый народом эмир должен был уступить общему желанию продолжать войну с русскими до последней крайности.

Между тем в октябре 1866 г. русские взяли крепость Ура-Тюбе, а вскоре после этого пал и Джизак. После этого туркестанским генерал-губернатором, генералом К.П. Кауфманом были предложены бухарскому эмиру условия мира, но последний, желая выгадать время, затягивал под разными предлогами переговоры и в то же время, войдя в сношения с мятежным Джурабаи в Шахри-сябзе, собирал войска для священной войны. В то же время бухарские отряды постоянно делали набеги на покорённую территорию и даже совершили ночное нападение на русский лагерь в Ключевом (под Джизаком).

Последовали ответные решительные меры против Бухары. 1 мая 1868 г. был отдан приказ двинуться на Самарканд. Ввиду этого у Джизака было собрано 25 рот пехоты, 7 сотен казаков и 16 орудий, всего 3500 человек и 1-го мая отряд

двинулся в Зарявшанскую долину. Бухарская армия в количестве 40-50 тыс. человек при 150 орудиях была расположена на Чанаиатинских высотах у Самарканда. Подойдя к Зарявшану и увидев массы бухарцев, расположившихся на горе и, по-видимому, решившихся защищать переправу, командующий отрядом приказал сообщить через присланного парламентаря, что если эмир не ответит свои войска через час, то русские возьмут позицию штурмом.

Между тем на правом фланге российских войск собирались массы бухарцев, так что генерал Кауфман принужден был послать полковника Н.К. Штрэндмана с 4 сотнями казаков и 4 орудиями, чтобы рассеять их. Невзирая на орудийный огонь с противоположных высот, казаки лихо атаковали бухарцев, сбили и гнали их на несколько верст.

Не дождавшись ответа и не видя никаких приготовлений к отступлению, генерал К.П. Кауфман двинул войска вперед двумя колоннами: генерал-майора Н.Н. Головачева и полковника А.К. Абрамова. Под сильным ружейным и орудийным огнем обе колонны перешли по грудь в воде несколько рукавов реки Зарявшан и пошли на приступ неприятельской позиции, которая вся изрыта была траншеями для стрелков. Российские войска бросились на длинные линии бухарцев в штыки и опрокинули их, захватив 21 орудие и много трофеев. Потери российских войск были всего до 40 человек убитыми и ранеными. На следующий день Самарканд сдался русским.

Для упрочения положения в долине Зарявшана генерал Кауфман отправил в разные места отряды для разгрома бухарских банд и для овладения некоторыми укрепленными пунктами. Наконец и сам командующий войсками принужден был двинуться 30 мая против эмира, оставив в Самарканде небольшой отряд: 4 роты пехоты, одна сапёрная рота, 2 орудия и 2 мортиры. Гарнизон состоял под командою майора Ф.К. Штемпеля и представлял силу в 658 штыков, считая, в том числе, больных и слабых, не взятых генералом Кауфманом с собой.

С уходом генерала Кауфмана, жители Самарканда, видя малочисленность оставленного гарнизона, легко поддались агитации мулл. Уже утром 1 июня на базаре шумела толпа, и летели в русских с крыш камни, а за городскими стенами собирались огромные толпы неприятеля, число которого простиралось до 65 тыс. человек.

Не имея возможности защищать город по незначительности своих сил, майор Ф.К. Штемпель отступил в цитадель и распорядился приведением её в оборонительное положение. В цитадель удалилось множество еврейских семейств и русские купцы (М.А. Хлудов, Трубчанинов, Иванов и другие). Купцы, а также известный художник Василий Верещагин, путешествовавший по Средней Азии, принимали деятельное участие в обороне цитадели.

2-го июля бухарцы с дикими криками, под звуки зурн и барабанов, ворвались в город и разошлись по всем направлениям. Вскоре они огромными толпами бросились на стены цитадели, цепляясь за них железными кошками. Особенно стремительное нападение произведено было на самаркандские ворота, которые удалось неприятелю поджечь; но их удалось отбить. Главные усилия неприятель обратил против бухарских ворот, которые были подожжены с помощью брошенных под них двух мешков с порохом. Прибывший на этот опасный пункт подполковник Назаров, оставшийся по болезни от похода, нашёл ворота и прилегающие постройки в огне. Стоявшее в воротах орудие неумолкаемо действовало картечью по толпам неприятеля, бросавшегося в ворота.

Не прерывавшиеся в течение целого дня штурмы прекратились с наступлением темноты, и ночь прошла спокойно. Для уведомления генерала Кауфмана об отчаянном положении осаждённых ночью был послан один преданный русским джигит, который для этого переоделся нищим.

На следующий день ожесточенные штурмы продолжались до 3 часов, но без особого успеха. К защите ворот и брешей в стене привлечены были больные и раненые. Вечером, около

6 часов, штурмы возобновились. Тяжёлые потери, понесённые обороняющимися, побудили коменданта, майора Штемпеля, принять решение: в случае необходимости отступить во дворец, который поэтому деятельно приводился в оборонительное положение. При невозможности устоять перед напором неприятеля в этом последнем оплоте решено было, по общему согласию, взорвать все на воздух, для чего в ночь на 4-е июня во дворец свезен был весь порох и снаряды. 4, 5 и 6 июня неприятель хотя и предпринимал частные приступы, но энергия его, видимо, ослабела. В виду этого наш гарнизон стал сам делать вылазки и жечь городские сакли.

7 июня от генерала Кауфмана было получено известие о том, что он идет на выручку форсированным маршем и защитники стали поздравлять друг друга с благополучным окончанием осады.

8 июня бухарские войска стали поспешно очищать город и последние его толпы были атакованы гарнизоном цитадели. Вскоре показались передовые казаки, а за ними и сам генерал Кауфман с отрядом вошёл в город и горячо благрил храбрый гарнизон, потерявший более трети своего состава, за геройскую защиту цитадели. В наказание жителей приказано было сжечь городской базар как главную часть города.

Вскоре после падения Самарканда была взята сильная крепость Катта-Курган, а 2 июня 1868 г. эмир потерпел окончательное поражение на Зерабулакских высотах и был вынужден просить у России мира. По мирному договору 23 июня 1868 г., Бухарское ханство должно было уступить России Самаркандское, Катта-Курганское, Пенджекентское и Ургутское бекства, из которых два первые представляют лучшие места и земли цветущей долины Зеравшана. Кроме того, бухарский эмир обязался уплатить 500 тыс. рублей военного вознаграждения, предоставить русским купцам свободу торговли в ханстве, защищать их имущество и личную безопасность, дозволить учреждение торговых агентств во всех

городах, взимать пошлину с ввозимых русских товаров не свыше 2,5 % их стоимости и предоставить русским купцам свободный проезд через ханство в другие земли.

Таким образом договор этот нанёс последний и решительный удар самостоятельности Бухарского ханства. С этого момента бухарский эмир беспрекословно исполнял желания русского правительства, которое, в свою очередь, оказывало ему поддержку во время смут и волнений, вспыхнувших в Бухарском ханстве после окончания войны с Россией.

В 1867 г. из вновь занятого края с присоединением территории прежней Сырдарьинской линии образована была Туркестанская область, военным губернатором которой назначен был Михаил Григорьевич Черняев. См. Керсновский А.А. История русской армии. Т. 2. М. 1993.

⁸¹ Управление путей сообщения было преобразовано в Министество в 1865 г.

⁸² Головачёв А.А. История железнодорожного дела в России. С-Пб., 1881. С. 253.

⁸³ Там же. С. 255 – 258.

⁸⁴ Там же. С. 308 – 315.

⁸⁵ Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика. Т. I. С-Пб., 1902. С. 264; Аксёнов А.В. Указ. соч. С. 49.

⁸⁶ Алексушин Г.В. Самарские губернаторы. Самара. 1996. С. 108.

⁸⁷ Военный инженер Дмитрий Иванович Романов был необычным человеком. Географ, историк, этнограф, человек, блестяще образованный и разносторонний, талантливый журналист, он был автором не только грандиозного проекта Амурского телеграфа, но и проекта дороги от побережья Татарского пролива (Де-Кастри) до крупного села на берегу Амура – Софийского. Его блестящие заметки об удивительной жизни русских людей на Дальнем Востоке привлекли внимание двух столичных изданий: газеты «Санкт-Петербургские ведомости» и «Голос» поручили ему быть их внештатным автором. Романов исключительно точно рассчитал протяженность всех ветвей Амурского телеграфа от Иркутска до бухт

Приморья и летом 1863 г. вместе с топографами и солдатами прошел пешком весь путь от Хабаровки до Владивостока. За успешное строительство Амурского телеграфа Романов представили к званию генерал-майора, но затем дали лишь пожизненную пенсию. Многообещающих красивых проектов вышло из-под пера Дмитрия Ивановича, если бы его жизнь не оборвалась во время Хивинского похода 17 апреля 1873 г. Понимая всю безысходность своего положения, смертельно больной лихорадкой Романов застрелился.

⁸⁸ Алексеев В.В. Оренбургская чугушка // Краеведческие записки. Вып. XII. Самара. 2005. С. 197. Он же. Волжская коммуна. 2004. 11 июня. С. 18. См. также: ЦГАСО. Ф. 5 Оп. 9. Д. 60. Л. 9, 107, 336об.; Столянский П.Н. Город Оренбург. Материалы к истории и топографии города. Оренбург, 1908. С. 13.

⁸⁹ Алабин П.В. Двадцатипятилетие Самары... Самара. 1876. С. 504.

⁹⁰ Несколько слов о железной дороге от Самары до Оренбурга // Самарские губернские ведомости. 1857. № 32.

⁹¹ Разбор Саратовско-Тамбовской земской железной дороги. С-Пб., 1868. С. 1.

⁹² Аксёнов А.В. Оренбургско-Ташкентская железная дорога и её роль в развитии капитализма в Средней Азии. Канд. дисс. М., 1955. С. 38-39.

⁹³ Алабин П.В. Указ. соч. С. 506.

⁹⁴ Там же. С. 507.

⁹⁵ Аксёнов А.В. Указ. соч. С. 43.

⁹⁶ Там же. С. 508 – 509.

⁹⁷ Кислинский Н.А. Указ. соч. С. 139; Аксёнов А.В. Указ. соч. С. 49.

⁹⁸ Кислинский Н.А. Указ. соч. Т. II. С-Пб., 1902. С. 155; Аксёнов А.В. Указ. соч. С. 49.

⁹⁹ Степанов В.Л. Иван Алексеевич Вышнеградский // «Отечественная история». 1993. № 4. С. 105, 106, 112.

¹⁰⁰ Добролюбов Н.А. Собрание сочинений. 9 ТТ. Т. 7. Статьи и рецензии. 1861. М. – Л., 1963. С. 428 – 460.

¹⁰¹ Было бы глубоким заблуждением думать, что подобное строительство было сугубо российским уделом. Строительство железных дорог, к примеру, в Германии, одним из крупнейших железнодорожных подрядчиков Бетелем Генрихом Штраусбергом характеризовали так: «Он строил так плохо, как это только было возможно, и брал за это так дорого, как это только можно было себе представить; при этом должны были сыпаться миллионы – и не только для него самого, но и для его сообщников и пособников. Он продавал за бесценок выпускавшиеся им самим акции и привилегированные облигации, если те встречали плохой приём на рынке, сбывал их по любой цене, но вновь и вновь выпускал новые. Он содержал литераторов, одаривал журналистов и назначал им пенсии; таким путём он заполучил в свои руки прессу. Проложенные им железные дороги имели ту кощунственную особенность, что их либо совсем нельзя было пускать в эксплуатацию, либо, будучи задействованы, они вскоре становились причиной несчастных случаев...» (Оггер Г. Магнаты... начало биографии. М., 1985. С. 166-167). В Соединённых Штатах Америки, поражающих тогдашний мир своими темпами железнодорожного строительства, железные дороги строились по предельно облегчённым проектам, так что по-настоящему магистральных линий там по сути дела и не было вовсе. (См. Лазуткин А.А. Стабилизация финансовой системы Российской империи в министерство Ивана Алексеевича Вышнеградского (1887-1892). Диссертация на соискание учёного звания кандидат исторических наук. МГУ Москва. 1994). Массовые железнодорожные перевозки по этим дорогам осуществлялись не за счёт интенсивности нагрузки железнодорожных линий, а за счёт их густоты. Такие железные дороги были очень податливы на изменения экономической конъюнктуры, а в случае кризисов – в массе разорялись. Даже в конце XIX в., когда американские тресты более-менее навели порядок в этой транспортной области, степень нагрузки их железных дорог оставалась одной из самых низких в мире – см. сравнительные характеристики дорог ниже.

¹⁰² Блюх И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. В 5 ТТ. Т. 1. Постройка и эксплуатация железных дорог. С-Пб., 1878. С. 53.

¹⁰³ Кислинский. Н.А. Указ. соч. Т. II. С-Пб., 1902. С. 155. См. также: Полный свод законов Российской империи (ПСЗ). Т. XIX. Отдел I. 1874 г., изд. 1876. № 53305. С. 396; Алексеев В.В. Указ. соч. С. 198. В данном случае автор (Алексеев В.В.) ссылается на первый Устав акционерного общества Оренбургской железной дороги, утверждённый царём 18 ноября 1873 г. и имеющий некоторые различия (например, срок эксплуатации дороги в первом варианте был определён в 20 лет) с Уставом от 22 февраля 1874 г.: ПСЗ. Собр. 2. Т. XLVIII. Отд. 2. С-Пб., 1876. С. 416; ПСЗ. Собр. 2. Т. XLIX. Отд. I. С-Пб. 1876. С. 212-226.

¹⁰⁴ Пётр Ионович Губонин родился в 1825 г. в деревне Борисово Федосьинской волости Коломенского уезда Московской губернии Российской империи в семье каменщика. Начиная работать каменщиком, занимался подрядами по каменным работам. Впоследствии вместе с инженером Садовским он получил подряд на постройку каменных мостов Московско-Курской железной дороги. Затем участвовал в строительстве Орловско-Витебской, Грязе-Царицынской, Лозово-Севастопольской, Уральской, Горнозаводской, Балтийской и других железных дорог. Губонин принимал участие в создании Волжско-Камского банка, Северного страхового общества, общества «Нефть» и других. Купил он также в Крыму известное имение Гурзуф, завел там обширное виноделие и стремился сделать из него европейский курорт. Губониным в Гурзуфе был построен Храм Успения Пресвятой Богородицы. Принимал Губонин ближайшее участие и в постройке в Москве храма Христа Спасителя и многих других благотворительных проектах. Дворянство было ему дано «в воздаяние пожертвований с 1870-1872 г., за устройство и обеспечение бывшей в сем г. политехнической выставки в Москве и во внимание к стремлению его своими трудами и достоянием содейство-

вать общественной пользе». По характеристике министра финансов России Витте, Пётр Губонин «представлял собой толстопуза, простого русского мужика с большим здравым смыслом, но почти без всякого образования». Состояние Губонина оценивалось примерно в 20 миллионов рублей. Пётр Ионович Губонин скончался 30 сентября 1894 г. в Москве, похоронен согласно его завещанию в Гурзуфе.

¹⁰⁵ Самуил Соломонович Поляков был одним из самых ярких представителей российских предпринимателей. Поляков, будущий тайный советник и железнодорожный строитель, род. 24-го декабря 1837 г., близ г. Орши, Могилевской губ., ум. 7-го апреля 1888 г. в С.-Петербурге. Происходя из небогатой еврейской семьи, Поляков, без образования, благодаря природному уму и энергии, сумел выбиться из бедности и составить себе крупное состояние в период раздачи в России железнодорожных концессий (1860-ые и 1870-ые годы). Главная деятельность Полякова, железнодорожная, началась с того, что он, арендуя землю у бывшего министра почт и телеграфов графа И.В. Толстого, при помощи последнего получил концессию на Козлово-Воронежско-Ростовскую дорогу. Затем им были учреждены общества для сооружения железных дорог: Курско-Харьково-Азовской, Грязе-Орловской; и Фастовской. Некоторые линии, несмотря на акционерную форму управления, были, можно сказать, прямо собственностью Полякова: такова, напр., Царскосельская железная дорога.

Во время Русско-турецкой войны 1877-1878 гг. Поляковым были выстроены железные дороги: Бендеро-Галацкая и Фратешты-Зимницкая, за небывалую быстроту постройки которых и прочность он получил высшую награду на Всемирной Выставке 1878 г. в Париже. В общем Поляков построил дорог до 2500 верст. Кроме железнодорожного строительства, Поляков выступал в роли учредителя промышленных (Общество Южно-Русской каменноугольной Промышленности) и кредитных предприятий (банки С.-Петербурга-Московский, Московский Земельный). Около 1867 г. Поляков основал на свои средства в Ельце первое техническое железнодорож-

ное училище имени императора Александра II, послужившее прототипом для других подобных технических училищ. Отчисление по 15 р. сбора с версты всех железных дорог на содержание этих железнодорожных училищ приписывается мысли и почину Полякова. Затем им было учреждено первое в России Горное училище на Корсунской копи учрежденного им Общества Южно-Русской Каменноугольной промышленности. Одновременно с этим Поляков пожертвовал значительную сумму на устройство классической мужской гимназии в г. Ельце. Им же была учреждена Криницкая школа в Острогском уезде, Воронежской губернии. В 1882 г. была открыта в С.-Петербурге, на пожертвованные Поляковым 200 000 р., Коллегия императора Александра II для студентов Императорского С.-Петербургского Университета. Общая сумма пожертвований Полякова достигает 2-3 миллионов рублей, между прочим на: Лицей цесаревича Николая, училище барона Дельвига, женские гимназии в западном крае, постройку здания для женской рукодельной школы, дома призрения и образования бедных детей, образование фонда общества ремесленного и земледельческого труда среди евреев России, затем – жертвы на главное управление общества Красного Креста, устройство еврейских частных школ, обучение в гимназиях Виленского учебного округа закону божью моисеевой веры, приют малолетних в Воронеже, постройку дома для гимназии в Воронеже, устройство театров, разные госпитали, приюты и др. благотворительные заведения. Последним по времени было значительное пожертвование П. на устройство еврейской богадельни в С.-Петербурге. За свою деятельность Поляков удостоился звания Коммерции Советника, затем чина действительного статского советника и, наконец, тайного советника. Кроме многих иностранных, имел русские ордена: Владимира 3 ст. и Станислава 1 ст., был почетным гражданином г. Ельца. См. «Нива» 1870 г., № 37; «Новое Время» 1888 г., № 4350; «Всемирная Иллюстрация» 1888 г., т. XXXIX, С. 339; «Недельная Хроника Восхода» 1888 г., № 15, ст. 342, № 16, ст. 366 и № 22, ст. 512-513; Сведения, сообщенные сыном С. С. Полякова.

¹⁰⁶ К 1900 г. Антон Моисеевич Варшавский при капитале 5 миллионов рублей владел ценными бумагами на 40 миллионов.

¹⁰⁷ Блиох И.С. Указ. соч. Т. 1. Постройка и эксплуатация железных дорог. С-Пб., 1878. С. 53.

¹⁰⁸ Адрес-календарь Самарской губернии на 1876 г. Ч. II. Самара. 1875. С. 165.

¹⁰⁹ Мордовцев Д. О важности соединения Среднего Поволжья с центральной Россией и Южными морями. Б.м., Б.г.

¹¹⁰ Лопатто А.Э. Н.А. Белелюбский – жизнь в творчестве. М., 1975.

¹¹¹ Головачов А.А. История железнодорожного дела в России. С-Пб., 1881.

¹¹² Там же. С. 165-166.

¹¹³ Андрей Фомич Стемпинский (1834-1888 гг.) – инженер путей сообщения, действительный статский советник, По окончании курса института инженеров путей сообщения (1857 г.) он поступил на службу в V (Ярославский) округ путей сообщения, где и оставался до 1866 г. затем принимал участие в постройке железных дорог: Курско-Харьково-Азовской (1866-1870 гг.), Козлово-Воронежско-Ростовской (1870-1872 гг.) и Лозово-Севастопольской (1872-1874 гг.), исполнял должность участкового инспектора при постройке Оренбургской ж.д., был начальником партии по описанию реки Волги и, наконец, помощником начальника работ по устройству новых приладожских каналов. В 1880 г. Стемпинский был назначен инспектором работ по устройству Либавского порта, причем принимал деятельное участие в составлении соответственных проектов. См. Житков С. Биографии инженеров путей сообщения, вып. II, СПб. 1893 г., С. 85-86. Список лиц, окончивших курс наук в институте инженеров путей сообщения Императора Александра I с 1811 по 1882 г., СПб. 1883, С. 121.

¹¹⁴ Николай Андреевич Кронеберг окончил Институт инженеров путей сообщения императора Александра I в Петербурге. В 1906 г. Действительный Статский Советник, член Совета Управления Ташкентской железной дороги в Москве.

¹¹⁵ Михаил Ипполитович Кербедз (1846-1910) окончил Петербургский институт инженеров путей сообщения в 1868 г. Во время русско-турецкой войны 1877-1878 гг. являлся начальником службы военных сообщений в тылу действующей армии. Общий объем военных перевозок составил тогда более 600 тыс. вагонов. Михаил Ипполитович решал вопросы бесперебойного снабжения русских войск всем необходимым, борьбой с небывалым весенним наводнением 1877 г., размывшим много вёрст железнодорожного полотна, прокладкой дополнительных рельсов на румынских железных дорогах европейской колеи.

Помимо контроля правильного строительства четвёртого участка Оренбургской ж.д. (от моста через реку Лебяжью до Оренбурга), М.И. Кербедз возглавлял один из шести участков строительства Самаро-Уфимской железной дороги в 1885-1888 гг. В конце своей трудовой деятельности М. Кербедз служил в Департаменте железных дорог инспектором по строительству новых магистралей. Он всегда с теплотой вспоминал о своей альма-матер, и неудивительно, что в 1900 г. поместил капитал в размере 22 тыс. р. в стипендиальный фонд Института инженеров путей сообщения для вознаграждения трем студентам в память о своих выдающихся отце и дяде. Это была одна из самых больших сумм из общего числа частных пожертвований институту.

¹¹⁶ Алексеев В. Оренбургская чугунка // Волжская коммуна. 2004. 11 июня. С. 18.

¹¹⁷ Там же. С. 18.

¹¹⁸ Щетинин В. Начало // Красный октябрь. 1974. 1 октября. С. 2.

¹¹⁹ Адрес-календарь Самарской губернии на 1876 г. Ч. II. Самара. 1875. С. 166.

¹²⁰ Городскую Думу не устраивала эта проложенная вдоль бечевника (полоса суши вдоль берегов водных объектов общего пользования. Каждый вправе (без использования транспорта) передвигаться и пребывать у таких объектов, заниматься рыболовством и причаливать на плавательных

средствах) реки Самары, в обход частных владений, ветвь. Эта многострадальная ветка будет камнем преткновения всей деловой дореволюционной жизни Самары. Её необходимость обуславливалась желанием быстрой транспортировки грузов с пароходов в поезда и обратно, что, видимо, с подачи Б.П. Обухова и было заложено во всех Уставах. Однако проблема оказалась куда сложнее, чем казалось на первый взгляд. Бечевник реки Самара был местом бесчисленных складов и амбаров, торговых бань и портомоен, с которых город имел неплохие доходы. Река Самара (в описываемое время её называли Самаркой), как и сейчас, была местом паломничества рыбаков, ребятишек, а позднее – революционеров и рецидивистов. Жители близлежащих домов то и дело ходили на реку за водой и туда же гнали на водопой свой скот, а в случае пожара это было незаменимое средство тушения и спасения от огня, и прокладка поперёк всех дорог железнодорожной линии едва ли радовала большинство самарцев, которые ещё могли стерпеть временную конно-железную дорогу, но когда министр путей сообщения граф К.Н. Посьет одобрил эту линию под постоянную, самарцы заволновались. На беду акционеров железнодорожная ветка оказалась затапливаемой весенним половодьем (сама Ра (Ра – в смысле Волга), говорили местные жители о самарском половодье), требовавшим крупных расходов на её ежегодное восстановление. Ветку приходилось прокладывать буквально по метру и к 1893 г. она так и осталась неготовой.

¹²¹ Это были первые из пяти танк-паровозов, заказанных обществом Оренбургской железной дороги. На маневровых работах они будут служить до 1910 г., пока в связи с ростом грузооборотов они не будут списаны. См. Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог. 1845-1955. Изд. 2. М., 1995. С. 508-509.

¹²² Зенгбуш Егор Иванович (19 апреля 1823-3 января 1878, Оренбург) – генерал-майор, командир Оренбургского казачьего войска (1865-75), оренбургский губернатор и наказной атаман Оренбургского казачьего войска (с 1875), президент церков-

ного совета евангелическо-лютеранской церкви в Оренбурге (с 1870 г.). Много внимания уделял повышению военной подготовки, улучшению быта оренбургских казаков. При нём 10 июля 1876 г. принято положение о военной службе Оренбургского казачьего войска и осуществлялось положение об обеспечении наследственными земельными участками генералов и офицеров. Развивал сеть станичных школ, считая, что «грамотный, толковый казак будет хороший воин и хороший хозяин». Награждён орденами Св. Анны 1-й, 2-й, и 3-й ст., Св. Станислава 2-й и 1-й ст., Св. Владимира 3-й ст. Семёнов В.Г., Семёнова В.П. Губернаторы Оренбургского края. Оренбург. 1999. С. 261.

¹²³ Рабочее движение в России в XIX в. Сборник документов и материалов. Под ред. А.М. Панкратовой. Т. II. Ч. 2. М., 1952, С. 70; Наякшин Очерки истории Среднего Поволжья. Куйбышев. 1955. С. 171.

¹²⁴ Аксёнов А.В. Оренбургско – Ташкентская железная дорога и её роль в развитии капитализма в Средней Азии. Канд. дисс. М., 1955. С. 52; Семёнов В.Г., Семёнова В.П. Губернаторы Оренбургского края. Оренбург. 1999. С. 261.

¹²⁵ Алексеев В. Оренбургская чугушка// Волжская коммуна. 2004. 11 июня. С. 18.

¹²⁶ А.Е. Струве был приглашён как известный в России покладистый мостостроитель, строивший быстро, недорого, качественно и не гнушавшийся применять передовые технологии.

Аманд Егорович Стру́ве (30 мая 1835-12 сентября 1898 гг.) – военный инженер, предприниматель, специалист в области мостостроения. Генерал-лейтенант (1896). Правнук Антона Себастьяна фон Струве, внук дипломата Густава Струве, сын управляющего лесными угодьями Королевства Польского Георга фон Струве, брат Густава и Генриха Струве.

Аманд Струве окончил военное инженерное училище и военную академию в Петербурге, совершенствовал свои знания за границей. Затем ушёл в запас, три г. работал инженером на строившейся тогда Московско-Нижегородской железной

дороге. Под руководством Струве были построены Коломенский мост (245,4 м) через Москву-реку, мосты через Оку в Коломне и Серпухове, а также знаменитые в то время Кременчугский (962 м) и Дарницкий в Киеве (1067 м) мосты через Днепр. Последний обошёлся заказчикам в 3,2 млн. р. За строительство моста 26 февраля (10 марта) 1870 г. приказом императора Александра II Аманд Струве был награжден двумя военными чинами – подполковника и полковника. Можно добавить, что в историю Киева ввиду беспрецедентных заслуг по техническому оснащению столицы вошел легендарный военный инженер Аманд Струве. В 1867 руководство в деле проектирования и возведения железнодорожного моста через Днепр было поручено ему. Ни одна колея железных дорог Европы не имела моста размером больше километра. Вместо привычных для того времени технологий молодой Струве использовал кессонный способ при возведении опор. Это был неслыханный риск, позволивший сэкономить ресурсы, время и деньги. Но предприятие увенчалось грандиозным успехом. Движение по мосту было открыто в феврале 1870 г.

¹²⁷ Версия Алексева В.В. о намеренном затягивании строительства моста и неоправданной экономии средств на его постройку не выдерживают серьезной критики.

Относительно затягивания времени строительства и несвоевременной заготовки стройматериалов нужно указать, что изыскательные работы по определению места второго моста через Волгу в районе Сызрани с перерывами длились с 1922 по 1949 г.(!), а постройка этого моста – с 1949 по 1957 гг. с решением тех же самых проблем и при куда более совершенных технологиях мостостроения.

Что касается А.Е. Струве, то неудача с волжским мостом обернулась для него катастрофой карьеры мостостроителя. К этому же времени относятся и происшествия при строительстве Литейного моста в С-Петербурге. В 1872 г. там был объявлен конкурс на строительство нового моста. Это положило начало странной традиции, которая потом «соблюдалась»

при строительстве Троицкого, Дворцового, Большоохтинского мостов: или все проекты признавались неудачными, или победителю отказывали в реализации проекта. В данном случае (при проектировании Литейного моста – С.Ц.) победитель был объявлен (английская фирма), но его проект в итоге был отклонён. За основу выбрали проект инженеров А.Е. Струве и А.А. Вейса, причем первый из них был членом конкурсной комиссии. Струве также настаивал на использовании чугуна немецкого и английского производства, игнорируя возможности отечественной сталелитейной промышленности. Мост был заложен 30 августа 1875 г. Строительство сопровождалось несчастными случаями: в 1876 г. в кессон прорвалась вода, погибли 5 рабочих; в 1877 г. в кессоне произошел взрыв, погибло ещё 9 рабочих. Мост был закончен 30 сентября 1879 г. На торжественном открытии моста А.Е. Струве был пожалован чин генерал-майора, а его помощники – инженеры Вратновский, Баторский, Мазинг и Альберт – получили награды. Это был последний мост новоиспечённого генерала А.Е. Струве. В 1882 г., после смерти своего брата Густава, Аманд Егорович взял на себя управление механическим и литейным Заводом инженеров братьев Струве.

¹²⁸ Владимир Ильич Березин (1841–1900) – выходец из дворянской семьи, воспитывался в Константиновском кадетском корпусе и Николаевской инженерной академии, где он вначале преподавал курс строительной механики. Уже вскоре теоретические знания Березин применил, участвуя в строительстве моста через Днепр, что на линии Курск-Киев. Затем принял участие в конкурсе проектировщиков современного Литейного моста. Увлечение мостостроением целиком захватило Березина, и в 1875 г. он уволился из армии и перешёл на службу в МПС, став производителем работ частного Общества Оренбургской железной дороги. Здесь судьба свела его с выдающимся инженером путей сообщения Н. Белелюбским, проектировавшим для этого общества уникальный мост через Волгу у Сызрани. Вместе с другими строителями этого

сооружения был награждён и В. Березин. Последующие годы он возводил другой сложный объект – спроектированный Белелюбским мост через Днепр у Екатеринослава.

В 1886 г. В. Березин уволился со службы в МПС и стал частным предпринимателем. Строил мосты через Десну и Сож на стратегической линии Брянск-Гомель. Затем на Уфа-Златоустовской железной дороге возводил переправы через реки Белую и Уфу. Более пяти лет провёл на первом участке Великого сибирского пути, где вместе с инженером Г. Будаговым строил мосты через Тобол у Кургана, Ишим у Петропавловска, Иртыш у Омска и Обь у Новониколаевска (ныне Новосибирск).

Порядком устав от непрерывной производственной деятельности и накопив при этом изрядный капитал, В. Березин приобрёл имение на побережье Крыма, между Гурзуфом и Аю-Дагом. В местности, носившей название Суук-Су, он запланировал строительство первоклассного курорта. Однако из-за преждевременной смерти осуществить задуманное не сумел. Это за него сделала его жена, а с 1937 г. этим курортом – вторым круглогодичным лагерем «Артека» – санаторием «Лазурный» – стали пользоваться дети.

¹²⁹ Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. Т. XX. С-Пб., 1897. С. 38.

¹³⁰ Марков Е.Л. Россия в Средней Азии: очерк путешествия... // Путешествие в прошлое. Самарский край глазами современников. Сост. А.Н. Завальный, Ю.Е. Рыбалко. Самара. 1991. С. 66.

¹³¹ Лопатто А.Э. Н.А. Белелюбский – жизнь в творчестве. М., 1975. С. 83.

¹³² Евгений Карлович Кнорр (Кнорре) (1848-1917) родился в Херсонской губернии. Среднее образование Евгений Карлович получил в Берлинской ремесленной школе. В 1870 г. окончил Высшую техническую школу в Цюрихском политехникуме в Швейцарии, получив звание «инженер-строитель». Работал техником по кессонным работам на постройке моста через Днепр у Кременчуга. С 1874 г. руководитель сборки

и установки металлических пролетных строений при возведении Волжского моста у Батраков (Сызрань). Разработал оригинальный метод подъема и шлюзования грунта. 1895-1899 руководитель строительства железнодорожного моста через реку Енисей в Красноярске. См. Самые знаменитые железнодорожники России. Сост. Т.Л. Пашкова, В.А. Михайлов. М., 2005. С. 140-141.

¹³³ Вестник Самаро-Златоустовской железной дороги. 1926. С. 39.

¹³⁴ Там же. С. 83.

¹³⁵ Транспортное строительство. 1965. № 8. С. 36.

¹³⁶ Самарский спутник на 1890 год. Ч. I. Самара. 1889. С. 153.

¹³⁷ Августынюк А. Стальные магистрали. Л., 1951. С. 37.

¹³⁸ **Жирным шрифтом** выделены наиболее трудные перегоны. На участке Смышляевка-Кинель железная дорога шла по другому маршруту, чем сейчас, и проходила рядом с маленьким селцом – Новые Студенцы, с населением в 174 человека, возникшим как населённый пункт в 1837 г. и расположенном на левом рукаве р. Большой Кинель. Недалеко от этого селения на железной дороге была построена станция Чарыковская, получившая название от участка земли землевладельца В.И. Чарыкова. Чарыковской станции сразу был присвоен III класс. На тот момент она имела 4 пути, несколько тупиков, простое пассажирское здание и низкую платформу в две сажени длиной, кладовые и служебные постройки, мастерские, станционную площадку длиной 400 сажень, несколько водоёмных зданий. В районе станции были установлены сторожевые будки с круглосуточным дежурством. В 1884 г., после смерти В.И. Чарыкова, станция стала называться Кинель.

¹³⁹ Журнал осмотра Оренбургской железной дороги. С-Пб., 1893. С. 2, 3, 7, 9, 11, 20, 32 – 34, 39.

¹⁴⁰ Оренбургский листок. № 44. 1876; Семёнов В.Г., Семёнова В.П. Указ. соч. С. 261-262.

¹⁴¹ Алабин П.В. Трёхвековая годовщина города Самары. Самара. 1887. С. 20.

¹⁴² Там же. С. 21 – 24.

¹⁴³ Там же. С. 90.

¹⁴⁴ Пароход назвали «Переворот». Построен в 1871 г. на Сормовском заводе для Камско-Волжского пароходного общества А.А. Зевеке, затем принадлежал обществам «Надежда» и «Русь». Он мог перевозить 810 пассажиров и 500 тонн грузов; его длина составляла 80,5 м, мощность машины – 800 л.с., что позволяло ему развивать скорость до 14 км/час. Название парохода, по всей видимости, вызывало неоднозначную реакцию в министерских кабинетах и в окружении царя, и вскоре он был переименован – сначала в «Колорадо», а затем в «Ориноко». Для своего времени пароход был хорош по всем показателям. Вся главная палуба была отведена под груз, поэтому первый ярус надстройки был закрыт только в оконечностях; в средней части бортовых стоек не было. Пассажирские помещения 1-го, 2-го и 3-го классов находились на второй палубе. Впервые пассажирам 3-го класса были предоставлены спальные места. При строительстве большое внимание было уделено планировке и отделке кают; в каждой из них были установлены умывальники. В средней части второго яруса между помещениями 1-го и 2-го классов находился салон, стены которого украшали перламутровые инкрустации. Через год был построен ещё такой же пароход – «Миссисипи». С 1877 г. пароходы американского типа появились на Каме, и первым из них был пароход «Березники».

¹⁴⁵ Приложение к Всеподданнейшему отчёту Оренбургского губернатора за 1884 г. Оренбург. 1884. С. 1.

¹⁴⁶ Рязанов А.Ф. Оренбургский край. Оренбург. 1928. С. 127.

¹⁴⁷ Ковалевский Михаил Евграфович (7 октября 1829–31 января 1884) – член Государственного Совета, видный судебный деятель. В 1849 окончил курс в Училище правоведения и поступил на службу в Сенат, затем был временно командирован к генерал-адъютанту М.Н. Анненкову, направленному для ревизии в Западную Сибирь. В 1862 г. был назначен членом-редактором комиссии, учрежденной при Государственной канцелярии для составления проектов законоположений

о преобразовании системы судопроизводства. В то же время Ковалевский продолжал служить в Сенате в должности обер-прокурора уголовных кассационных департаментов, с 1866 – общего собрания 1-го и кассационного департаментов Сената. В 1870 он был назначен сенатором, а в 1878 – первоприсутствующим уголовных кассационных департаментов. В 1880 Ковалевскому была поручена ревизия Уфимской и Оренбургской губ. и управления оренбургского генерал-губернатора по поводу башкирских земель. В 1881 он был назначен членом Государственного Совета, где служил до своей кончины.

¹⁴⁸ Семёнов В.Г., Семёнова В.П. Губернаторы Оренбургского края. Оренбург. 1999, С. 263; Рязанов А.Ф. Оренбургский край. Оренбург. 1928. СС. 127-128.

¹⁴⁹ Приложение к Всеподданнейшему отчёту Оренбургского губернатора за 1881 г. Оренбург. 1881. С. 1.

¹⁵⁰ Падёж скота в этот сезон составил 1 528 679 голов из 2 млн. голов общей численности скота в губернии. Аксёнов А.В. Указ. соч. С. 65.

¹⁵¹ Усманов Х.Ф. Столыпинская аграрная реформа в Башкирии. Уфа. 1958. С. 58.

¹⁵² Аксёнов А.В. Указ. соч. С. 65.

¹⁵³ Там же. С. 71.

¹⁵⁴ Лапаева М.Г. Указ. соч. С. 20.

¹⁵⁵ Валуев Петр Александрович (22 сентября 1814-27 января 1890), граф, государственный деятель. С 1845 г. – чиновник особых поручений при генерал-губернаторе Риги Е.А. Головине, в 1853 – курляндский губернатор, в 1858 – директор департамента Министерства государственных имуществ при М.Н. Муравьеве, в 1861 – министр внутренних дел, в 1868 уволен по болезни. В конце 1860-х – начале 1870-х Валуев – председатель правления Учетно-ссудного банка и Общества взаимного поземельного кредита. В 1870 г. подал Александру II записку «Мысли невоенного о наших военных силах», в которой развивал идею введения всесословной воинской повинности. В 1872-79 гг. Валуев, будучи министром государ-

ственных имуществ, руководил работой нескольких комиссий. В 1877 г. он был председателем Совета министров и Комиссии прошений. В 1878 г. Валуев был назначен председателем Особого совещания для изыскания мер к лучшей охране спокойствия и безопасности, в 1879-81 гг. – председателем Комитета министров, активно участвовал в разработке мер по борьбе с революционным движением. В 1880 г. был возведен в графское достоинство. В 1881 г. был уволен со всех должностей (кроме членства в Государственном Совете). Валуев был самым типичным выразителем течения, возобладавшего в высших сферах при проведении в жизнь «великих реформ». Начав государственную деятельность, по собственному выражению, «покорным орудием кн. В.А. Долгорукова и М.Н. Муравьева», противников крестьянской реформы, и в этом смысле составив для них записку против редакционных комиссий, Валуев и при введении земства, которое он называл «школой представительных учреждений», выступил с всеподданнейшим докладом (1862), заботившимся о «сохранении и ограждении» прав государства от «неуместных притязаний» общества и положенным в основание проекта Земского положения (1863). Ему же пришлось принимать Закон о печати (1865) – в духе, о котором свидетельствует следующая его печатная резолюция: «Общее правило, что нашу и даже всякую печать нельзя задобрить снисходительностью и послабляющими колебаниями, а можно держать в известных пределах только благоразумною твердостью».

Валуев добился передачи цензуры в ведение Министерства внутренних дел (1862), руководил разработкой «Временных правил о печати» (1865), создал правительственные газеты «Северная почта» (1862-68), «Правительственный вестник» (1869-1917), «Отголоски» (1879-80), выступая в них как публицист.

В конце царствования императора Александра II и начале – императора Александра III Валуев явился противником космополитических реформ гр. М.П. Лорис-Меликова, приведших к убийству Александра II. Оставив службу, Валуев

занился литературной деятельностью. Им были изданы романы «Лорин» (1882), «Черный бор» (1887) и «Княгиня Татьяна» (1891), а также «Сборник кратких благоговейных чтений на все дни г.» и статья «Религиозные смуты и гонения V–XVII веков».

¹⁵⁶ Богданович Е.В. О Сибирской железной дороге и о развитии уральского горного промысла. – СПб., 1866. Богданович Е. Проект Сибирско – Уральской железной дороги. С-Пб., 1868; Материалы к истории вопроса о Сибирской железной дороге. С-Пб., 1891. С. 228; Московские Ведомости. 1884. 23 марта. С. 1.

¹⁵⁷ Н. Муравьев, молодой и энергичный государственный деятель, командировал в 1857 г. военного инженера, штабс-капитана Д. Романова для проведения изысканий на территории между р. Амуром и побережьем Японского моря с поручением избрать направление для проведения обычной дороги, которую впоследствии можно было бы без больших трудностей превратить в железную. Н. Муравьев одним из первых поставил вопрос о необходимости государственного руководства в железнодорожном деле страны, об организации в России отечественной паровозостроительной и рельсопрокатной базы для обеспечения будущего строительства железных дорог. Он впервые предложил схему будущей железнодорожной сети России с центром в Москве общим протяжением 21 тыс. верст, которая была практически осуществлена только в 70-х гг XIX века. Ознакомившись с местностью, расположенной к югу от нижнего течения Амура, Романов составил проект проведения указанной ему дорога от мыса Джой на правом берегу Амура, где в 1858 г. был основан г. Софийск, до Александрийского поста на берегу удобной для стоянки судов бухты Де-Кастри. Учитывая отдаленность этой местности от Центра России и суровые климатические условия, Романов пришел к заключению, что наиболее выгодным для осуществления проекта было бы обратиться к акционерной компании с предоставлением ей права пользования дорогой в течение 99 лет, а также разрешить ей бесплатно пользоваться

лесом и иными строительными материалами, даровать в её собственность 100 тыс. десятин земли по обе стороны дороги и направить на строительство до 5000 казенных рабочих. Н. Муравьев довел результаты исследования до сведения великого князя Константина. В нём он подтвердил, что между р. Амуром и заливом Де-Кастри «будет проведена железная дорога, надобность в коей сделается настоятельной в весьма непродолжительном времени». См. О постройке железной дороги через Нижний-Новгород к Тихому океану // Сев. пчела. – 1857. – №№ 83, 158 и 271; Романов [Д.]. О Сибирской железной дороге // Ирк. губ. ведом. – 1858. – №№ 49, 50. Ламин В.А. Ключи к двум океанам. Хабаровск, 1981. С. 35; Энциклопедия железнодорожного транспорта СССР, Москва, 1994. – С. 90.

¹⁵⁸ Железнодорожный транспорт. 1991. № 5. С. 12.

¹⁵⁹ Журнал Главного Управления путей сообщения и публичных зданий. Т. 39, С-Пб, 1863. – С. 141-143.

¹⁶⁰ Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем. Исторический очерк. Под ред. Куломзина. С-Пб., 1903. – С. 3.

¹⁶¹ О постройке железной дороги через Нижний-Новгород к Тихому океану // Сев. пчела. – 1857. – №№ 83, 158 и 271; А.Щ. Предположение о необходимости Екатеринбургской ж.д. // Тобольские губернские ведомости – 1857. – № 16.

¹⁶² См. Романов [Д.]. О Сибирской железной дороге // Ирк. губ. ведом. – 1858. – №№ 49, 50; Романов Д. Проект железной дороги от Амура к заливу Де-Кастри // Ирк. губ. ведом. – 1858. – №№ 38, 40; Романов Д. Проект железной дороги от Амура к заливу Де-Кастри. Сев. Пчела. – 1858. – №№ 249, 251-253; С берегов Амура. Изыскания пути железной дороги между р.Амуром и Де-Кастри. // С.-Петербург. ведомости. – 1858. – № 211; [Романов Д.И.] Софийско-Александровская железная дорога: Проект Романова Д.И. – СПб.: Тип. Имп. Акад. наук, 1859. – 120 – [2] + 91 с.: 1 л. карт. – 18 см.

¹⁶³ Сафронов А.Я. О Сибирской железной дороге / А. Сафронов. – [СПб.]: Тип. Н.Греча, ценз. 1858. – 12 с. (Без тит. л. и обл.). – 17 см; Софронов А. О Сибирской железной дороге // Сев. пчела. – 1858. – № 135.

¹⁶⁴ Романов Д. О Сибирской железной дороге: (Ответ на статью [Сафронова] в № 135 «Северной пчелы») // С.-Петербург. ведом. – 1858. – №№ 266-268; Сафронов А.Я. Ответ на замечания Г. Романова о Сибирской железной дороге / А. Сафронов. – [СПб.]: Тип. Н.Греча, ценз. 1859. – 48 с. (Без тит.л. и обл.). – 17 см

¹⁶⁵ Справочник железнодорожных станций СССР. В 2 ТТ., Москва, 1981. – С. 134-136.

¹⁶⁶ В частности уральский инженер В.К. Рашет предложил проект Сибирской дороги. Собственно, дорога эта скорее была не Сибирской, а Уральской, поскольку горный инженер В. Рашет больше 10 лет занимал должность управляющего Нижне-Тагильским горным округом. Знание состояния горнозаводского дела на Урале привело Рашета к убеждению в необходимости «неотложно стремиться к соединению главных горных заводов Урала и постоянными обобщениями с расположенными на западной и восточной сторонах горнозаводского района системами рек Камы и Тобола». По мнению Рашета, для этого необходимо было построить железную дорогу от Перми, расположенной на Каме, до г. Тюмени на притоке Тобола – р. Туре. Дорогу предполагалось провести через крупнейшие месторождения железных руд. Помимо роста производительности горных заводов, рельсовый путь, по мысли Рашета, мог «породить в Сибири новые отрасли промышленности». Стоимость намечаемой линии была им определена в 25 млн. р., вероятное количество грузов – в 10-12 млн. пудов, пассажиров – в 250 тыс. в год. Для строительства железной дороги Рашет организовал акционерную компанию с участием крупнейших русских предпринимателей – В.А. Кокорева, А.А. Воронина, Д.Е. Бенардаки и А.В. Каншина. В 1862 г. эта компания получила разрешение правительства на изыскание и строительство дороги, однако Рашет вскоре передал все

права компании на строительство горнозаводской дороги П.И. Губонину. Борзунов В.Ф. История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX – начала XX вв. Докт. дисс. Томск. 1972. С. 223.

¹⁶⁷ О проекте Пермско-Тюменской железной дороги // Перм. губ. ведом. – 1861. – № 37. См. также Рашет В. О развитии в России горной промышленности и механического искусства посредством устройства железной дороги в центре уральской горной промышленности и при помощи тарифных учреждений // Тоб. губ. ведом. – 1862. – №№ 2-5.

¹⁶⁸ 15 января 1866 г. министр внутренних дел России П.А. Валуев дал письменное предписание чиновнику особых поручений при министре полковнику Е.В. Богдановичу «...немедленно отправиться в помянутые губернии и по предварительному совещанию с местными губернаторами посетить уезды, жители коих терпят нужду в продовольствии. Я надеюсь, что Вы примете, с надлежащею предусмотрительностью, все меры к точнейшему разъяснению действительных нужд населения и изыскания средств, для скорого предотвращения могущих быть от этого последствий...»

Уже 23 марта 1866 г. Евгений Васильевич Богданович в телеграмме из Екатеринбурга на имя министра внутренних дел сообщает: «...единственным надежным средством к предупреждению голода в Уральском крае в будущем была бы постройка железной дороги из внутренних губерний в Екатеринбург и далее до Тюмени. Такая линия, будучи впоследствии продолженною через Сибирь к китайской границе, получила бы важное международное коммерческое значение».

¹⁶⁹ Богданович Е.В. О Сибирской железной дороге и о развитии уральского горного промысла. – СПб., 1866.

¹⁷⁰ Пермско-Уральская дорога // Русские ведомости. – 1869. – № 59; Сравнительные выводы проекта Пермско-Уральской железной дороги [И.И. Любимова с проектами гг. Рашета и Богдановича] // Деятельность. – 1869. – № 27.

¹⁷¹ П.Е. Три проекта Уральской железной дороги // Биржевые ведомости. – 1868. – № 86; П.Е. Три проекта Уральской железной дороги // Деятельность. – 1868. – № 150. Передовая статья; П.Е. Три проекта Уральской железной дороги // Содействие рус. торговле и промышленности. – 1868. – № 74. Передовая статья; О направлении Сибирской железной дороги. Публичные прения в обществе для содействия русской промышленности и торговли. С-Пб., 1870.

¹⁷² Записка Тюменской депутации об Уральско-Сибирской железной дороге // Перм. губ. ведом. – 1868. – №№ 103, 104.

¹⁷³ Боричевский И.П. Предположения частных лиц об устройстве железных дорог, поступившие в Главное управление путей сообщения и публичных зданий до 1860 г. // Журн. Гл. упр. путей сообщ. и публ. зданий. – 1863. – Т. 39, кн. 1. – Неофиц. отд., 2-я паг.

¹⁷⁴ А.Всеволожской; Из «Перм. губ. ведом.», 1868, №№ 51, 52, 53, 54, 55. – Пермь: Тип. Перм. губ. правл., 1868. – 56 с.

¹⁷⁵ Григорий Петрович Гельмерсен (при рождении Георг фон Гельмерсен, нем. Georg von Helmersen; 1803-1885, гг.) – основоположник русской школы геологической картографии, генерал-лейтенант инженерного корпуса, горный инженер, директор Горного института с 1856 по 1872 год, академик Российской академии наук с 1850 г..

Родился в семье лифляндского барона на русской службе фон Гельмерсена 29 сентября 1803 г. в Дуксендорфе, вблизи Дерпта в Эстляндии. Первоначальное образование получил в Санкт-Петербурге в Главном немецком училище св. Петра (1808-1811). Затем учился в пансионе Муральта в Дерпте и после его окончания получил высшее образование в Дерптском университете, где и окончил в 1825 г. курс со степенью кандидата. В 1828 г. Гельмерсен поступил в Министерство финансов, а в 1830 г. был командирован за границу, где до конца 1832 г. занимался изучением геологии и горного дела в Берлине, Гейдельберге, Бонне и Фрейберге, а также посетил горную часть Германии, Австрии и Северной Италии. По воз-

вращении в Россию в 1834 г. был зачислен в Корпус горных инженеров, а через несколько месяцев Гельмерсен был командирован на Урал.

С этого времени начинается непрерывный ряд его путешествий с целью исследования геологического строения и полезных ископаемых России и зарубежья. К этому же времени относится начало его преподавательской деятельности. С 1838 г. Гельмерсен одновременно преподаёт геологию и геодезию в Горном институте. В 1841 г. он создал первую геологическую карту европейской части России. В 1842 г. Гельмерсен определен консерватором Геологического музея Академии наук; в 1844 г. он был избран адъюнктом по кафедре геодезии и палеонтологии; в 1847 г. избран экстраординарным, а в 1850 г. ординарным академиком АН России.

С 1838 г. читал свои лекции в Горном институте, одновременно являясь инспектором (1840 год) и с 1849 г. являясь управляющим музеем. С 1856 по 1872 год он работает директором Горного института. В 1882 г. Гельмерсен был назначен директором Императорского Геологического комитета, в организации которого он принимал самое деятельное участие.

В продолжение 60-ти лет своей научной и педагогической деятельности Гельмерсен принимал активное участие в изучении Урала, Алтая и горных районов Киргизии. Его имя связано с изучением каменноугольных месторождений Московского, Донецкого и Домбровского бассейнов. Им были изучены торфяники Курляндской губернии, бурогольные месторождения Киевской, Херсонской, Гродненской и Привислянских губерний, месторождения железных и медных руд Подмосковного края, Донецкого бассейна, Олонецкой и Санкт-Петербургской губерний, соляные озера, грязевые вулканы и источники нефти Таманского и Керченского полуостровов; месторождения янтаря на побережье Балтийского моря, Псковского озера и реки Нарова.

Его исследования позволили устроить первый в Санкт-Петербурге артезианский колодец. В 1842 г. ему была присуждена Демидовская премия Академии наук за составление первой геологической карты всей Европейской части России. Гельмерсен являлся почетным членом многих российских университетов и зарубежных научных сообществ, включая Лондонское, Венское, Берлинское географические общества. В память 50-летнего юбилея его научной деятельности была учреждена премия Академии наук имени Гельмерсена, выдаваемая за выдающиеся геологические труды, а сам ученый был награждён Орденом святого Александра Невского, одной из высших российских наград.

¹⁷⁶ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С. 21-22; Борзунов В.Ф. Указ. соч. С. 397-398.

¹⁷⁷ По мнению Борзунова В.Ф., причиной для принятия такого решения была сильная позиция сторонников «северного» проекта в Комитете, надеявшихся оттяжкой времени решить исход дискуссии о направлении Транссиба в свою пользу против проекта Е. Богдановича. Борзунов В.Ф. Указ. соч. С. 399.

¹⁷⁸ Отчет Комиссии по исследованию направления Уральской железной дороги // Горн. журнал. – 1871. – Ч. 2, № 4. – С. 1-44.

¹⁷⁹ Объяснительная Записка и прилож. к представлению Г. Министра п.с. в Комитет Министров о Сибирской железной дороге 1 июня 1874 г. № 4751. – [СПб., 1874]. – 62 с.: 13 л. прилож.

¹⁸⁰ Родился 7 декабря 1798 г. в Лифляндии. Его родителями были арендатор казённых имений Иоганн Бенъямин Герстфельд и Луиза Кристина, урождённая Эрнст. Кроме Эдуарда, в семье были ещё двое детей: Иоганн Филипп (1792-1872) и Амалия Луиза.

Начав службу 31 января 1814 г., 16 лет от роду, кондуктором 2-го класса в Перновской инженерной команде, он 22 сентября 1817 г. поступил в Главное инженерное училище, где 24 декабря 1818 г. произведён в прапорщики инженерного корпуса.

7 декабря 1819 г. Герстфельд произведён в подпоручики и через год командирован в Ревельскую инженерную команду;

27 февраля 1821 г. произведён в поручики и командирован для осмотра прусских крепостей на Рейне. По возвращении оттуда командирован в Замостье, где принимал участие в постройке и возведении крепости.

2 мая 1825 г. Герстфельд назначен в Ревельскую инженерную команду. Произведённый 24 марта 1827 г. в штабс-капитаны и 6 декабря того же г. в капитаны, 7 апреля 1832 г. он был переведён в Варшавскую инженерную команду и 15 октября того же г. назначен помощником командира Западного инженерного округа; 12 марта 1833 г. произведён в подполковники и 27 декабря 1835 г. – в полковники.

15 апреля 1837 г. Герстфельд назначен к начальнику инженеров действующей армии для особых поручений, 17 июля 1838 г. награждён орденом св. Владимира 3-й степени. Весной 1841 г. он был командирован в Германию и Бельгию для изучения железных дорог и по возвращении принял участие в постройке Варшавско-Венской железной дороги, будучи назначен 17 мая 1842 г. членом Комитета по постройке её, а 24 декабря 1843 г. – её строителем; 7 августа 1845 г., по открытии движения по Варшавско-Венской железной дороге, назначен её директором. За труды по постройке дороги 23 апреля 1850 г. награжден орденом св. Станислава 1-й степени. 13 августа 1846 г. произведён в генерал-майоры.

В 1849 г., во время Венгерской кампании, Герстфельд заведовал сначала перевозкой войск по прусским и австрийским железным дорогам, а потом инженерною частью действующей армии. 5 июля в сражении с войсками А. Гёргея при Вайцене под неприятельским огнём распорядился исправлением разрушенного моста через овраг, 14 июля – в переправе отряда князя Горчакова через Тису под неприятельскими выстрелами, за что 8 августа награждён золотой шпагой, украшенной алмазами и с надписью «За храбрость», и 21 июля – в сражении при Дебречине. За участие в Венгерском походе он был награждён австрийскими орденами: командорским крестом Леопольда и Железной короной 1-й степени.

По окончании войны Герстфельд 15 ноября 1849 г. был назначен состоять при начальнике инженеров действующей армии, с оставлением в должности по заведованию железной дорогой, и 30 июля 1850 г. перемещён на пост товарища главноуправляющего путями сообщения и публичными зданиями.

15 февраля 1851 г. Герстфельду поручено управление работами на Петербургско-Варшавской железной дороге; 21 января 1854 г. назначен членом Комитета для рассмотрения предположений о сооружении железных дорог. 27 марта 1855 г. он произведён в генерал-лейтенанты, с оставлением в должности и назначением сенатором. В Сенате он присутствовал в общем собрании 4-го, 5-го и межевого департаментов, а с 1870 г. был неприсутствующим сенатором.

В 1855 г. назначен председательствующим в аудиториате Главного управления путей сообщения и председателем Комитета для составления положения о сооружении железных дорог частными компаниями, а в 1858 г. – членом Комитета железных дорог.

С 28 октября 1863 г. Герстфельд находился в Варшаве и председательствовал здесь в Комитете, рассматривавшем различные вопросы по устройству наблюдения за находящимися в Царстве Польском железными дорогами.

23 июня 1865 г. при преобразовании Главного управления путей сообщения в Министерство назначен товарищем министра. 4 июня 1868 г. Герстфельд назначен членом Государственного совета, с оставлением в звании сенатора, 13 июня – членом Совета Министерства путей сообщения; летом этого же г. с 14 июня по 22 сентября управлял временно Министерством путей сообщения. 21 марта 1868 г. министр путей сообщения П.П. Мельников ходатайствовал о производстве Герстфельда в полные генералы и 24 декабря того же г. последний, по случаю пятидесятилетия службы в офицерских чинах, был произведён в инженер-генералы.

11 ноября 1869 г. Герстфельд избран в почётные члены Николаевской инженерной академии. В 1869 и 1875 гг. заседал

в особых комиссиях Государственного совета, рассматривавших отчеты министра путей сообщения за 1862-1869 гг. и 1869-1872 гг., а в 1872-1876 гг. и 1878 г. присутствовал в департаменте государственной экономии в течение вакантного времени.

Герстфельд был, кроме вышеупомянутых, награжден орденами: св. Анны 3-й степени (2 февраля 1823 г.), св. Станислава 2-й степени (6 декабря 1833 г.), св. Анны 2-й степени (30 декабря 1834 г.), св. Георгия 4-й степени за беспорочную выслугу двадцати пяти лет (26 ноября 1850 г., № 8348 по списку Григоровича-Степанова), св. Анны 1-й степени (19 апреля 1853 г.), св. Владимира 2-й степени (26 августа 1856 г.), Белого Орла (12 апреля 1859 г.), св. Александра Невского (4 апреля 1865 г., алмазные знаки к этому ордену пожалованы 1 января 1876 г.).

Умер 24 ноября 1878 г. Погребен в Санкт-Петербурге на Смоленском лютеранском кладбище.

Герстфельд был трижды женат. 1-я жена – Агнесса Аделаида (1810-1841), дочь Перновского бургомистра Генриха Корнелиуса фон Гардера; 2-я жена – её сестра Бетти (1812-1843); 3-я жена – Матильда Эмилия (1822-1898), дочь доктора медицины Иоганна Якоба фон Илиша. Дети от 1-го брака: Генрих Николаус (1829-1886), Филипп Ганс Рейнгольд (1831-1882, генерал-майор, командир лейб-гвардии Кексгольмского полка), Агнесса Мария Каролина (1835-1858), Александр Людвиг (1836-1878), Луиза Бетти (1838-1870, замужем за генерал-лейтенантом Н. Е. Шведером), Александра Катарина (1840-1884, замужем за генерал-лейтенантом Р.А. Зейме). Дочь от 2-го брака: Бетти Гермина (1843-1858). Дети от 3-го брака: Матильда Эмилия (1853-1899), Эмилия Катарина (1856-1898), Эдуард Бенъямин (1860-1893), Агнесса Луиза Александрина (1865-1899).

¹⁸¹ Вален Эмилий Карлович фон-Шернваль (1806-1890) министр, статс-секретарь Великого Княжества Финляндского, родился в Финляндии, в гор. Бьернборге 16 ноября 1806 г. Усыновленный своим отчимом, тайным советником К.И. Валленом, он к фамилии своей присоединил фамилию Валлена. В 1823 г., он поступил в университет (находивший-

ся в то время в Або и затем переведенный в Гельсингфорс), а в 1825 г. поступил в военную службу, в Вильманстрандский полк. В 1830 г., в качестве офицера Генерального Штаба, он состоял при фельдмаршале графе И.Ф. Паскевиче-Эриванском и затем, через два г., переведен был в лейб-гвардию Павловский полк. В 1836 г., Шернвал подал в отставку и перешел на гражданское поприще, причем был назначен чиновником особых поручений при графе Ребиндере, бывшем в то время статс-секретарем Финляндии. В 1840 г. он получил звание камер-юнкера и назначен чиновником особых поручений при Августейшем попечителе Гельсингфорского университета, наследнике цесаревиче Александре Николаевиче. Три г. спустя он получил должность секретаря Гельсингфоргского университета, а в 1854 г. состоял чиновником особых поручений при финляндском генерал-губернаторе, причем получил чин действительного статского советника и возведен был в баронское достоинство. В 1855 г. Шернвал-Валлен получил звание камергера, а в 1857 г. назначен был товарищем министра статс-секретаря Финляндии и в этом звании принимал участие в комитете Финляндских дел, в качестве одного из постоянных членов. В 1861 г., произведенный в тайные советники, он, по смерти графа Армфельдта, назначен был статс-секретарем Великого Княжества Финляндского. В 1881 г. он вышел в отставку и поселился в Гельсингфорсе, где и умер 2-го октября 1890 г. См. «Всемирная Иллюстрация» 1876 г., № 381; 1881 г. № 668, стр. 343; «Московские Ведомости» 1890 г. № 276; «Новости» 1890 г. № 272; «Сын Отечества» 1890 г. № 268. {Половцов}. У него было три красавицы сестры – Аврора, Эмилия и Александрина, отличавшихся прекрасными душевными качествами и состоятельностью приданого. Из них Эмилия Карловна вышла замуж за В.А. Мусина-Пушкина – представителя одного из самых древних и богатых родов Российской империи.

¹⁸² Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С. 24.

¹⁸³ Роднов М.И., Егоров А.В., Семёнова С.Ю. Уфа и Самара: контакты регионов. К постановке проблемы // Краеведческие записки. Вып. VIII. Самара. 1996. С. 143.

¹⁸⁴ В начале 1879 г. Уфимское губернское и городское земство обратились в правительство с прошением о необходимости строительства железной дороги и соединении города Уфы с Самаро-Оренбургской линией. РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1466. Л. 1; См. также: Записка deputаций уполномоченных от губернских земских собраний Самарской и Уфимской губерний и городских дум Самарской и Уфимской: О сооружении железной дороги от Самары чрез Уфу и Златоуст в Екатеринбург. – СПб., 1881. Подп. в кон. текста: Алабин (от Самар. губ. зем. собр. и гор. думы), Субботин (от Самар. гор. думы), кн. Белосельский-Белозерский (от Уфим. губ. земства) и др.

¹⁸⁵ По вопросу об изыскании способов к безотлагательному сооружению участка Сибирской железной дороги между Екатеринбургом и Тюменью: В Комитет министров / М-во фин. Особен. канц. по кредит. части. Отд-ние 6. – [СПб., 1880].

¹⁸⁶ Несколько слов по вопросу о Сибирской железной дороге: 2-е изд., дополнен. разбором условий Самарско-Уфимского направления Сибирской железной дороги. – М.: Тип. В.М.Фриша, 1882. – 148 с.: 1 карта. – 23 см; См также: Роднов М.И., Егоров А.В., Семёнова С.Ю. Уфа и Самара... // Краеведческие записки. Вып. VIII. Самара. 1996. С. 42.

¹⁸⁷ Роднов М.И. Указ. соч. С. 45.

¹⁸⁸ Там же. С. 48. Б.В. Ананьич и Р.Ш. Ганелин указывают, что это распоряжение состоялось 22 мая 1882 г.: Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. Сергей Юльевич Витте и его время. С-Пб., 1999. С. 77.

¹⁸⁹ Записка о выгоднейшем направлении Сибирской железной дороги. – СПб.: Тип. Гогенфельден и Ко, 1881 (ценз.). – 12 с. – 31 см; Орлов М.Г. Записка о железной дороге, соединяющей Обский и Камский бассейны // Ирбитский ярмар. листок. – 1881. – № 9; Не сибирская и сибирская железные дороги // Вост. обозрение. – 1882. – 29 апр. (№ 5). – С. 8-10; Несколько слов по вопросу о Сибирской железной дороге. –

М., 1882. – 123 с. – 23 см; Несколько слов по вопросу о Сибирской железной дороге: 2-е изд., дополнен. разбором условий Самарско-Уфимского направления Сибирской железной дороги. – М.: Тип. В.М.Фриша, 1882. – 148 с.; Новая железная дорога // Сибирь (Иркутск). – 1882. – № 21. – С.1-2; Нужны ли Сибири железные дороги? // Сибирь (Иркутск). – 1882. – № 4. – С.1-2; О Сибирской железной дороге. – [СПб.], ценз. 1882; Рыбаков Д., Белов В. Наши пути сообщения: Экон. очерк / Сост.: Д. Рыбаков и В. Белов. – СПб.: Тип. Г. Дюнтца, 1882. – [2] + 268 с.

¹⁹⁰ В Казани были изданы следующие брошюры: Бугульминский Н. Сибирская железная дорога с точки зрения государственно-экономической купца Милютина. Казань. 1884; Высочайше утверждённая магистральная линия Сибирской железной дороги. Записка, составленная уполномоченными Казанского земства, Думы и биржи города Казани. Казань. 1883; Камско-Волжский край и Сибирская железная дорога. – Казань: 1884; Канун 10-летия высочайше утверждённой Сибирской железной дороги и агитация против неё. Казань. 1884; [Л.Д.С.] К вопросу о Сибирской железной дороге: [Письмо в редакцию] / Из газеты «Волжский вестник» за 1884 г., № 78; в кон. текста: Л.Д.С. – Казань: Тип. Губ. правл., 1884; Молоствов В., Алафузов И. Сибирская железная дорога: Возражение противникам и защита Нижегородско-Екатеринбургского направления. – СПб.: Тип. Сев. Телегр. Агентства, 1884; Осокин Н.А. К вопросу о Сибирской железной дороге. Муромско-Казанская линия: Записка / Проф. Н.А.Осокина. – СПб.: Тип. Ключникова, 1884; Реки России и Сибири. Несколько слов о направлении Сибирской железной дороги. Казань. 1884 и др.

¹⁹¹ Алабин П.В. Записка о Сибирской железной дороге Самаро-Уфимского направления. – СПб.: Тип. Сев. телеграф. агентства, 1884.

¹⁹² Волков Д.С. О направлении Сибирской железной дороги: Записка уполномоченного от Уфимского губернского земства и города Уфы, уфим. гор. головы Волкова. – СПб.: Тип. Э. Арнгольда, 1884.

¹⁹³ Балашев И. О сравнении двух направлений Сибирской железной дороги. – СПб.: Типо-лит. П.И. Шмидта, 1884; Соединение России с Сибирью: (Краткий свод данных для направления Самаро-Уфимского). – СПб., 1884.

¹⁹⁴ Милютин И. Сибирская железная дорога с точки зрения государственно-экономической. С-Пб., 1884; Кропачев М. По вопросу о выборе направления для Сибирской железной дороги. – СПб.: Тип. Штрауфа, 1884.

¹⁹⁵ Витте С.Ю. Воспоминания. М., 1960; Головной участок Сибирской железной дороги. – СПб., 1884.

¹⁹⁶ Нижний или Самара? Основания для решения вопроса о Сибирской дороге. М., 1884.

¹⁹⁷ Отчет о заседаниях IV Отделения Комитета Общества для содействия русской промышленности и торговли по вопросу о Сибирской железной дороге / О-во для содействия рус. пром-сти и торговли. – СПб., 1884; Соединение России с Сибирью: (Краткий свод данных для направления Самаро-Уфимского). – СПб., 1884.

¹⁹⁸ Чернышев Ф.Н. Предварительный отчет об исследованиях на западном склоне Урала // Изв. Геол. ком-та. – 1884. – Т.3. – С.1-26; Ядринцев Н.М. Культурное и промышленное состояние Сибири: Докл. Н.М.Ядринцева (по случаю торжества 300-летия Сибири). – СПб.: Тип. А.С.Суворина, 1884.

¹⁹⁹ Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог. Статьи 1874-1895 гг. М., 1909.

²⁰⁰ Милютин И. Сибирская железная дорога с точки зрения государственно-экономической. С-Пб., 1884.

²⁰¹ Мигулин П.П. Наша новейшая финансовая политика. Железнодорожные займы 1893-1902 гг. Харьков. 1902. Н.Х. Бунге в апреле 1881 г. был назначен министром финансов как выдающийся экономист, профессор статистики и полит-экономики Киевского университета. Ему предстояло решать сложную проблему упорядочивания государственных финансов и снижения государственного долга, который на 1 января 1881 г. составлял 6 млрд. р. К положительным мероприятиям

этого министра следует отнести уменьшение выкупных платежей и сложение многочисленных недоимок (это создавало потенциальную возможность для расширения базы частного предпринимательства в деревне); отмена подушной подати и налога с занятий мещан, который они платили вместо подушной подати). К отрицательным моментам его политики необходимо отнести увеличение прямых (в частности поземельный налог значительно содействовал росту цен на землю, налог с недвижимости призван был усугубить проблемы жилья в крупных городах, но в большинстве из них цены на жильё тогда были невелики) и косвенных налогов. Но особенно пагубно следует рассматривать налог на наследство, провоцировавший многочисленные афёры и напрямую препятствующий продолжению предпринимательской деятельности от поколения к поколению. Рост таможенных сборов осложнял внешнеполитическое положение страны и провоцировал «таможенные войны». Бунге не ликвидировал бюджетного дефицита, который за годы его министерства возрос с 0,9 до 2 млрд. р.

²⁰² Волков. О направлении Сибирской железной дороги. С-Пб., 1884. См. также Волков Д.С. Погибающий город и изуродованная магистральная линия: Записка уполномоченного Уфимского губернского земства и г. Уфы, уфимского городского головы Волкова: (По поводу проектированного обхода г. Уфы Самаро-Уфимской дорогой). – СПб.: Тип. Э.Арнольда, 1885.

²⁰³ Алабин П.В. Записка о Сибирской железной дороге Самаро – Уфимского направления. С-Пб., 1884.

²⁰⁴ Железная дорога на Казань будет открыта только в конце 1893 г. вновь образованным акционерным обществом Московско-Рязанской (позднее Московско-Казанской) железной дороги. См. Мигулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика. Харьков. 1903. С. 83-84. Линия на Симбирск будет строиться Московско-Казанской железной дорогой в 1896 г. Линия Инза-Симбирск будет открыта 28 декабря 1898 г. Мигулин П.П. Указ. соч. С. 85.

²⁰⁵ Богданович Е. Сибирская дорога – злоба дня, опубликованной в «Новое Время». 1884. 17 октября. // Материалы к истории вопроса о Сибирской железной дороге. С-Пб., 1891. С. 243-245.

²⁰⁶ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С. 63.

²⁰⁷ Лаверычев. В.Я. Крупная буржуазия в пореформенной России 1861-1900. М., 1974. Указ. соч. С. 220.

²⁰⁸ Уфимский календарь на 1876 г. Вып. 1. Уфа. 1875. Ч. 2. С. 2; Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. Т. XXXV. Кн. 69. Ярославль. 1993. С. 93.

²⁰⁹ Россия. Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Под ред. В.П. Семёнова. Т. 5. Урал и Приуралье. С-Пб., 1914. С. 158.

²¹⁰ Уфимский календарь на 1876 г. Вып. 1. Уфа. 1875. Ч. 2. С. 5.

²¹¹ Памятная книжка Уфимской губернии на 1889 г. Уфа. 1889. Ч. 2. С. 5.

²¹² Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Настольная книга для русских людей. Под ред. В.П. Семёнова. Т. 5. Урал и Приуралье. С-Пб., 1914. С. 163.

²¹³ Уфимский календарь на 1876 г. Уфа. 1875. Ч. 2. С. 2.

²¹⁴ Справочная книжка Уфимской губернии. Сведения числовые и описательные, относятся к 1882-83 гг. Уфа. 1883. Ч. 3. С. 29.

²¹⁵ Большой энциклопедический словарь общедоступных сведений по всем отраслям знаний. Под ред. С.Н. Южакова. Т. 19. С-Пб., 1904. С. 71.

²¹⁶ Усманов Х.Ф. Указ. соч. С. 58.

²¹⁷ Справочная книжка Уфимской губернии. Сведения числовые и описательные, относятся к 1882-83 гг. Уфа. 1883. Ч. 2. С. 45 – 47.

²¹⁸ Глуховский В.Ф. Указ. соч. С. 61.

²¹⁹ Справочная книжка и адрес-календарь Уфимской губернии на 1896 г. Уфа. 1895. С. 41.

²²⁰ Акманов А.И. Земельная политика царского правительства в Башкирии (2-я пол. XVI – нач. XX вв.) Уфа. 2000. С. 156.

²²¹ Справочная книжка Уфимской губернии. Сведения числовые и описательные, относятся к 1882-83 гг. Уфа. 1883. Ч. 2. С. 66.

²²² Большой энциклопедический словарь... Под ред. С.Н. Южакова. Т. 19. С-Пб., 1904. С. 72.

²²³ Глуховский В.Ф. Указ. соч. С. 89 – 91.

²²⁴ Справочная книжка Уфимской губернии. Сведения числовые и описательные, относятся к 1882-83гг. Уфа. 1883. Ч. 2. С. 67-68.

²²⁵ Там же. С. 72.

²²⁶ Из истории феодализма и капитализма в Башкирии. Уфа. 1971. С. 235; Уфимский городской голова Д.С. Волков также сообщает о 14 горнозаводских предприятия, работавших после 1861 г. Несоответствия в названиях этих заводов может объясняться желанием Волкова указать на точное местоположение того или иного предприятия по ближайшему крупному селению. Волков. О направлении Сибирской железной дороги. С-Пб., 1884.

²²⁷ Из истории феодализма и капитализма в Башкирии. Уфа. 1971. С. 240.

²²⁸ В 70-х – 80- гг. XIX в. в Средней Азии продолжались активные военные и дипломатические действия. На территории бывшего Кокандского ханства в 1875 г. началось восстание недовольных Худояр-ханом, во главе с кипчаком Абдурахман-Автобачи, сыном казненного Худояром Мусульман-куля, (автобачи – придворный титул в иерархии ханства), последовательным противником перехода Коканда под власть России, и к нему примкнули все противники русских и духовенство.

Восстание началось на территории современной Киргизии. К восставшим присоединился старший сын хана Насир уд-Дин-хан, а мулла Исса-Аулие, один из руководителей восставших, призвал к газавату против русских. В июле восставшие захватили Коканд, где к ним присоединился второй сын хана Худояра Мухаммед – Алим-бек. Сам Худояр бежал в Ходжент

и ханом был провозглашён Насир уд-Дин-хан. Восставшие провозгласили цель восстановить ханство в его старых границах от Ак-Мечети с одной стороны и до Пишпека – с другой. Была объявлена священная война, и многочисленные отряды кипчаков вторглись на новые российские территории, заняли верховья Заревшана и окрестности Ходжента. Были разгромлены небольшие гарнизоны российских войск, почтовые станции, убиты российские чиновники. 8 августа 1875 г. началась осада Ходжента.

В Ходженте находились батальон и две роты пехоты, сотня казаков и батарея артиллерии под командованием полковника А.О. Савримовича. Им удалось продержаться до 10 августа, когда прибыло подкрепление из Ура-Тюбе во главе с майором Н.Д. Скарятиним, отбросившее осаждавших от городских ворот. 12 августа полковник Савримович во главе четырёх рот, сотни казаков и дивизиона артиллерии начал наступление на 16-тыс.ное кокандское войско, находившееся под командованием Абдурахмана Автобачи и стоявшее у селения Коста-Кола. В тот же день в Ходжент прибыл из Ташкента 1-й стрелковый батальон с дивизионом конных орудий под командованием подполковника М.А. Гарновского. Поняв бесперспективность дальнейшей осады, восставшие отступили от Ходжента. К 18 августа русские войска во главе с К.П. Кауфманом сосредоточились в Ходженте. Абдурахман Автобачи с 50-тысячной армией расположился недалеко от Ходжента, у крепости Махрам на левом берегу Сырдарьи (44 версты от Ходжента). 22 августа 1875 г. генерал Кауфман (с отрядом из 16 рот, 8 сотен и 20 орудий) взял эту крепость и совершенно разгромил кокандцев, потерявших более 2 тыс. убитыми; потери российской стороны ограничились 5 убитыми и 8 ранеными. Автобачи бежал в Маргелан.

29 августа отрядом Кауфмана без выстрела был занят Коканд, где ему сдался Насир уд-Дин-хан. 8 сентября – был занят Маргелан. Лишаясь одного союзника за другим, Абдур-

рахман Автобачи отступал. В погоню за ним отправился отряд М.Д. Скобелева. 10 сентября солдаты и казаки вступили в город Ош. Абдуррахман с небольшим количеством соратников укрылся в горах.

22 сентября К.П. Кауфман заключил договор с Насир уд-Дин-ханом, в силу которого хан признавал себя слугой русского царя, обязывался уплачивать ежегодную дань в 500 тыс. р. и уступал все земли к северу от Нарына (Наманганское бекство на правом берегу Сыр-Дарьи), которые превратились в Наманганский отдел. Договор был составлен по типу соглашений с Бухарой и Хивой. Он предусматривал отказ хана от непосредственных дипломатических соглашений с какой-либо державой, кроме России.

Но едва удалились русские войска, в ханстве вспыхнуло восстание. Абдурахман-Автобачи, спасшийся бегством в Узгент, низложил Насир уд-Дина, бежавшего в Ходжент, и провозгласил ханом киргиза Пулат-бека. Центром сосредоточения его войск стал город Андижан. В начале октября отряды генерал-майора В.Н. Троцкого одержали несколько побед над киргизами, но не смогли взять штурмом Андижан. Вспыхнуло новое восстание в Коканде, и теперь уже Насреддин бежал под защиту русских в Ходжент. Кокандцы захватили Наманган, и русский гарнизон, укрывшись в цитадели, едва смог отбить штурм.

Начальник Наманганского отдела Михаил Дмитриевич Скобелев подавил восстание, поднятое в Тюря-Кургане Батырь-Тюрей, но жители Намангана, воспользовавшись его отсутствием, атаковали русский гарнизон, за что вернувшийся Скобелев подверг город жестокой бомбардировке.

Затем Скобелев с отрядом в 2800 человек двинулся на Андижан, который штурмовал 8 января. Войска обстреливали город из пушек, около 20 тыс. человек погибли под завалами зданий и 10 января андижанцы сдались. 28 января 1876 г. Абдурахман сдался и был сослан в Екатеринослав. Наср-Эддин вернулся в свою столицу, но ввиду трудности своего положения

задумал привлечь на свою сторону враждебную России партию и фанатическое духовенство. Вследствие этого Скобелев поспешил занять Коканд, где захватил 62 орудия и огромные запасы боевых снарядов (8 февраля).

19 февраля состоялось Высочайшее повеление об упразднении Кокандского ханства и образовании на его территории Ферганской области. Военным губернатором области стал М.Д. Скобелев. Насир уд-Дин был водворён на жительство в пределы империи, как и его отец Худояр, ещё раньше поселённый в Оренбурге. Захваченный Пулатбек был повешен в Маргелане.

Несмотря на это восстание киргизов живших на Алае (не путать с Алтаем – С.Ц.), то есть на высоком плато, образуемом двумя параллельными хребтами, замыкающими долину Ферганы с юга, продолжалось ещё полг.. Скобелев в апреле и июле-августе 1876 г. предпринял экспедиции на Алай и принудил предводителя киргизов, Абдул-бека, спастись бегством в кашгарские владения, после чего киргизы окончательно приведены были к покорности.

Военные действия продолжались и в Бухарском эмирате. В 1868 г. русские войска, по просьбе эмира, разбили в Каршинском бекстве войска восставшего против эмира Мозаффара с целью возведения на престол его старшего сына Катта-Тюря и овладели городом Карши, который тотчас же был возвращён эмиру. В 1870 г. русские войска взяли штурмом мятежные города Шаар и Китаб, вследствие чего все Шахрисябзское бекство вновь присоединилось к Бухаре.

В 1868 г. от территории Бухары было отнято 2047 км² (257 кв. миль) (с 200 000 населения) и образован Зеравшанский округ (окончательно присоединённый в 1872 г.). Бухарское ханство объявлено в вассальной зависимости от России. Искандер-кульской экспедицией 1870 г. присоединены к России территории горных бекств Матчинского, Фалгорского, Фарабского, Магианского и Кштутского (244000 кв. миль, с 31500 жителей).

В 1873 г. в награду за поставку верблюдов и провианта российским войскам во время Хивинского похода к Бухаре была присоединена полоса земли, принадлежавшая Хиве, между урочищами Кукертли и Ичке-Яр.

В 1876 г. вследствие поддержки России Бухара возвратила отпавшие бекства Гиссар и Куляб, а в 1877 г. раздвинула свои пределы далее на юго-восток, покорив, после незначительного сопротивления, Дарваз и Каратегин. Эмиру Мозаффару после его смерти наследовал в 1885 г. сын его, эмир Сеид-Абдул-Ахат-Хан.

После успехов в покорении Коканда и Бухары российское правительство не считало возможным существование неподконтрольного Хивинского ханства.

В 1869 г. Шир-Али-хан, расправившись с своими соперниками, стал государем всего Афганистана. Российские власти предполагали, что он под влиянием британских властей в Индии решится образовать в Средней Азии союз мусульманских владетелей, направленный против России. Во всяком случае, хивинский хан выслал на границу с Россией свои войска. В связи с этим в конце 1869 г. под руководством генерала Н.Г. Столетова был основан форт Красноводск на восточном берегу Каспийского моря.

Следующий хивинский поход был совершен в 1873 г. под командованием генерала К.П. Кауфмана. Были сформированы четыре отряда (туркестанский, красноводский, мангышлакский и оренбургский), общей численностью около 13000 чел., при 4600 лошадей и 20000 верблюдах, выступившие в конце февраля и начале марта тремя колоннами, из Джизака, Казалинска и с берегов Каспийского моря (отряды мангышлакский и красноводский). Из отрядов не дошёл до Хивы только красноводский. После невероятных трудностей пути, страдая от жары и пыли в безводных пустынях, соединившиеся отряды подошли к Хиве в конце мая. 28 мая 1873 г. часть войск оренбургско-мангышлакского отряда, под начальством генерала Н.А. Верёвкина, подошла к городу Хиве и овладела

завалом и батареей из трёх орудий у самой городской стены; в 250 саженой от стен были заложены демонтирная и мортирная батареи, открывшие огонь по городу.

В городе начались волнения, и хан решился, не дожидаясь штурма, сдать город и выслать депутацию к Кауфману, с изъявлением покорности. Власть хана над туркменами и даже населением Хивы была, однако, настолько слаба, что часть защитников города продолжала деятельно готовиться к отпору русским со стороны Шах-Абатских ворот. Вечером 28-го генерал Н.А. Верёвкин получил извещение, что генерал К.П. Кауфман находится в 16 вёрстах от Хивы, и что неприятель вступил с ним в переговоры. Кауфман приказал прекратить огонь, если хивинцы будут держаться спокойно, а отряду Верёвкина на следующее утро передвинуться к мосту Сарыкупрюк, для соединения с туркестанским отрядом. Верёвкин, затрудняясь перевозкой значительного числа раненых, бывших при отряде после 28 мая, послал 29-го к Сарыкупрюку только две роты, четыре сотни и два орудия; прочие войска были оставлены на занятых ими накануне местах. Утром 29-го Верёвкин потребовал сдачи Шах-Абатских ворот. Хивинские начальники, ввиду переговоров с Кауфманом ежеминутно ожидавшие его вступления в город и открывшие для того Хазараспские ворота, отказались исполнить требование Верёвкина. Последний приказал занять ворота силой. Устроена была брешь-батарея на два орудия, расстояние до стены измерено шагами а ворота пробиты гранатами; две роты с двумя ракетными станками заняли ворота и прилегающую часть стены. Таким образом Хива была занята войсками оренбургского отряда в то время, когда с другой стороны Кауфман, во главе туркестанского отряда и части оренбургского, готовился к торжественному, беспрепятственному входу в город через Хазараспские ворота. Хан бежал из Хивы в г. Хазават к туркменам, с помощью которых предполагал продолжать борьбу, но 2 июня вернулся с изъявлением покорности.

Так как в планы российского правительства не входило присоединение всего Хивинского ханства, за ханом было оставлено право управления страной. При нём образован особый совет, на который возложено обеспечение продовольствием российских войск и освобождение персиян-рабов, которых насчитывалось в ханстве до 15 тыс.

В 1871 г., во время восстания дунган и уйгуров в Синьцзяне, присоединено Кульджинское султанство, располагавшееся в верховьях Или (Илийская область).

По Петербургскому договору с Китаем 1881 г., русское правительство возвратило Китаю Илийскую область, но получало возможность иметь свои консульства в Или (Кульдже), Тарбагатае (Чугучаке), Кашгаре и Урге.

Оседлое население Хивинского оазиса покорилося, но хан был бессилён принудить к этому туркмен, имевших до 20 тыс. хорошо вооружённых и смелых воинов, в действительности правивших Хивинским оазисом. Их подчинение хану было номинальное: они не платили податей и безнаказанно грабили оседлое население. Нежелание туркмен подчиниться требованию К.П. Кауфмана и внести контрибуцию в 300 тыс. р. вынудило прибегнуть к силе. Для сбора контрибуции Кауфман двинул 7 июля 1873 г. в центр туркменских кочевий, к Хазава-ту, отряд из туркестанских войск. Близ села Чандыр (85 вёрст от Хивы) 13-15 июля произошли упорные бои. Ряд поражений, сломивших сопротивление туркмен, вынудил их подчиниться командовавшему войсками. По окончательном замирении края в Хиве 12 августа были подписаны условия мира с ханством: 1) полное умиротворение Казахских степей, 2) уплату ханом контрибуции в размере 2 000 000 р., 3) прекращение торговли невольниками и освобождение пленных, подданных России, 4) признание себя ханом «покорным слугой императора» и 5) новые земельные приобретения, из которых образован в 1874 г. Закаспийский отдел.

В Туркмении в ахал-текинском оазисе обитали 80 000-90 000 текинцев, способных выставить до 50 000 воинов, в т.ч.

10 000 отличных конников. «Огнестрельное оружие имелось у половины воинов (английские винтовки, захваченные русские и свои, старые самопалы огромных калибров, стрелявшие с сошников на 2000 шагов). На всё войско имелась лишь одна пушка, что мало беспокоило отважного и умного Тыкма-сердаря – текинского главнокомандующего. Он положил полевых сражений не давать, а отсиживаться в крепости Геок-Тепе – огромном квадрате в версту стороной, стены которой, толщиной в 3 сажени (более 6 м) не боялись огня русской артиллерии. При вылазках же и в рукопашных схватках бешеная отвага текинцев, надвигавших папахи на глаза и бросавшихся очертя голову в сечу, и их мастерское умение владеть оружием, вместе с огромным численным превосходством должно было дать им победу. Кроме того, текинцы были уверены, что русские, как и в 1879 г., должны будут отступить по недостатку продовольствия». У Скобелева было 8000 штыков и сабель при 64 орудиях. Но самое главное «сюда, в Закаспийский край, Скобелев вытребовал все новинки военной техники – картечицы Гатлинга, оптическую и электрическую сигнализацию, узкоколейки Дековилля (переносной железнодорожный путь, в 60 см. шириной, по которому движение совершается легкими паровозами и вагонетками, составляющими специальность завода Дековилля), аэростаты, холодильники, опреснители. Он не пренебрегал никаким средством, которое могло бы, хоть сколько-нибудь сберечь силы солдата в походе и русскую кровь в бою. Организация продовольственной части всецело резюмируется директивой Скобелева: «Кормить до отвала и не жалеть того, что испортиться». Довольствие войск стало великолепным и оставалось таким до конца похода. Для материально-технического обеспечения своего похода Скобелев, высадившийся 7 мая 1880 г. у Чикишляра вместе с полковником Н.И. Гродековым и капитаном 2-го ранга С.О. Макаровым, выбрал место закладки и указал направление Закаспийской железной дороги, приказав немедленно же приступить к её строительству. 23 мая Скобелев выступил из Чикишляра

и 31-го занял Бами (в Кизил-Арватском оазисе), выдвинув оперативную базу на 400 вёрст вперёд, от которой до Геок-Тепе оставалось всего 100 верст. К тому времени в оазисе поспела посеянная текинцами пшеница и обильная жатва обеспечила войска хлебом на месте. Скобелев знал, что делал и приказал развести здесь огороды. Задача снабжения русского отряда продовольствием до чрезвычайности упрощалась, и Скобелев «заставил пустыню кормить экспедицию». Обеспечив войска всем необходимым и выяснив расположение противника, 24 ноября 1880 г. Скобелев начал непосредственный поход на Геок-Тепе и 23 декабря осадил крепость. Текинцы отчаянно сопротивлялись. Уже 23 декабря русские потеряли генерала Н.Г. Петрусевича, 28 декабря ночью текинцы внезапно ударили в шашки и ворвались в траншеи, изрубив 5 офицеров и 120 солдат (почти все убиты), захватили знамя Апшеронского полка и одну горную пушку. 23 декабря при взятии контрапрошей (оборонительные сооружения, возводившиеся осажденными для противодействия продвижению атакующего противника. Представляли собой ходы сообщения, которые прокладывались навстречу апрошам наступающего противника) русские потеряли ещё 61 человека.. На следующий день в ходе вылазки текинцы убили 152 человека и утащили ещё одну пушку. 4 января русская контратака привела к потерям 78 человек. 29 декабря начались работы по проведению подземных мин. Текинцы не имели понятия о минном деле и даже радовались, слыша шум работы. «Русские настолько глупы, что роют подземный ход, – говорили они, – когда они станут оттуда выпазить один за другим, мы их поодиночке и изрубим!» 12 января 1881 г. взрыв невероятной силы засыпал всю крепость и ошеломил текинцев. Русские войска ринулись на штурм и после жестокой схватки овладели крепостью. Ахал-Текинский оазис смирился. Тыкма-сердарь и уцелевшие старшины присягнули на верность России.

Вскоре после взятия Геок-Тепе были высланы Скобелевым отряды под начальством полковника А.Н. Куропаткина; один

из них занял Асхабад, а другой прошёл более чем на 100 вёрст на север, обезоруживая население, возвращая его в оазисы и распространяя воззвание с целью скорейшего умиротворения края. Вскоре в Закаспийских владениях Российской империи установился мир.

Генерал А.В. Комаров, будучи начальником всей Закаспийской области, обратил внимание на Мерв как на «гнездо разбоя и разрушения, тормозившее развитие чуть ли не всей Средней Азии». В конце 1883 г. он направил туда штабс-ротмистра Максуда Алиханова и текинца майора Махмут-Кули-хана с предложением мервцам принять русское подданство. 25 января 1884 г. в Асхабад прибыла депутация мервцев и поднесла Комарову прошение на имя императора о принятии Мерва в русское подданство и принесла присягу. (Керсновский А.А. История русской армии. Т. 2. М., 1993. С. 297-301.)

Успех этот вызвал опасение за своё первенство влияния в Афганистане у англичан, спровоцировавших афганцев к вторжению на спорные территории южнее Мерва, что привело к бою на Кушке 18 марта 1885 г.. Этот международный инцидент активно муссировался в европейской прессе и, как думали в то время, поставил Россию на грань войны с Великобританией.

Эмир Абдур-Рахман, который в то время был на встрече с лордом Дафферином (Фредерик Темпл Гамильтон-Темпл-Блэквудом, первым маркизом Дафферин-Ава; у А.А. Керсновского – Дуфференом) в Равалпинди, пытался замять произошедшее, как мелкое пограничное недоразумение. Лорд Рипон (Джордж Фредерик Сэмюэль Робинсон, первый маркиз Рипон), влиятельный член гладстонова кабинета министров, настаивал на том, что любая уступка со стороны британцев будет поощрением открытой российской интервенции в Афганистан. Тем не менее война была предотвращена усилиями дипломатов, которые получили от представителей царя уверения в намерениях уважать территориальную целостность Афганистана в будущем.

Для урегулирования инцидента была учреждена русско-английская пограничная комиссия, которая и определила современную северную границу Афганистана. Представители эмира в её работе не участвовали. Уступки российских представителей были минимальны. Россия сохранила отвоёванный Комаровым участок земли, на которой был впоследствии основан город Кушка, который стал самым южным населённым пунктом Российской империи. Историческое значение боя на Кушке состояло в том, что он подвёл черту под экспансией царской России на юг от Туркменистана и в Средней Азии вообще.

²²⁹ Там же. С. 73-74.

²³⁰ Путеводитель по Уралу. Екатеринбург. 1899. С. 12.

²³¹ По видимому, на момент отмены крепостного права ещё работали Симский, Миньярский, Николаевский, Усть-Катавский, Катав-Ивановский, Илекский, Юрезанский, Минский, Саткинский, Златоустовский, Кусинский, Кыштымский, Теченский и Кислинский заводы. Волков. О направлении Сибирской железной дороги. С-Пб., 1884.

²³² Большой энциклопедический словарь... Под ред. С.Н. Южакова. Т. 19. С-Пб., 1904. С. 71.

²³³ Россия. Полное географическое описание нашего Отечества. Под ред. В.П. Семёнова. Т. 5. Урал и Приуралье. С-Пб., 1914. С. 349.

²³⁴ Худяков В.А. Возрождение // Бельский речник № 5. Уфа, 2003. С. 10.

²³⁵ Спицкий В.В. История развития речного транспорта Республики Башкортостан. Башкортостан. Строительство и недвижимость. Екатеринбург // Уральский рабочий, 2005. С. 141.

²³⁶ Листовский А.С. Пароходство на реке Белой // Календарь и справочная книжка Уфимской губернии на 1876 г. Уфа. 1876. С. 50-52.

²³⁷ Шаров В.И. Судоходная инспекция // Бельский речник № 3. Уфа, 2003. С. 8.

²³⁸ Худяков В.А. Указ. соч. С. 10.

²³⁹ Шаляпин Ф.И. Повести о жизни. Пермь. 1965. С. 66.

²⁴⁰ Уфимские губернские ведомости. 1876, № 32; Мильман Э. История первой железнодорожной магистрали на Урале. М., 1975. С. 28 – 29; Усманов Х.Ф. Указ. соч. С. 58; Глуховский В.Ф. указ. соч. С. 66.

²⁴¹ Так, в 1881 г. исправник Златоустовского округа сообщал, что на Златоустовском заводе в связи с падением производства оружия 2/3 населения осталось без работы. Алеврас Н.Н. Аграрная политика правительства на горнозаводском Урале в последней трети XIX – начале XX вв. Докт. дисс. Челябинск. 1997. С. 71.

²⁴² Участок Екатеринбург-Тюмень длиной 330 км будет выстроен в конце 1885 г.

²⁴³ По словам С.Ю. Витте А.А. Абаза «...был человек с редким, совершенно выходящим из ряда вон здравым смыслом, с большими несомненными способностями... Я повторяю, что из всех государственных деятелей, которых мне приходилось видеть, несомненно, самым большим смыслом и практическим умом обладал Абаза». См. Витте С.Ю. Воспоминания. Т. 3. М., 1960. С. 216-217.

Александр Агеевич Абаза родился 24 июля 1821 г. в Боровинском винокуренном заводе в Вышневолоцком уезде Тверской губернии в семье молдавского дворянского рода. В 1839 г. он окончил юридический факультет Петербургского университета, позже служил в армии, участвовал в боевых действиях на Кавказе, но в 1847 г. вышел в отставку. Присоединился к просвещенному кружку, который группировался вокруг великой княгини Елены Павловны и был одним из защитников реформ 1860-х годов. Также входил в группу «либеральных бюрократов». В 1865 г. был назначен членом совета министра финансов, а с 1866 г. являлся членом Государственного совета России. В 1871 г. был государственным контролёром, а в 1874 г. – председателем департамента экономии Государственного совета.

В 1880-1881 гг. был министром финансов России, провёл отмену соляного акциза, был инициатором выкупа част-

ных железных дорог, осуществил повышение таможенных пошлин. Вместе с М. Т. Лорис-Меликовым и Николаем Христиановичем Бунге разработал программу социально-экономических преобразований в области податного дела, денежного обращения, железнодорожного строительства, финансового управления. Активно поддерживал проект конституции Лорис-Меликова. Подал в отставку после данного новым императором Александром III манифеста «О незыблемости самодержавия»; уволен 6 мая 1881 г. В 1891-1892 гг. вновь работал председателем департамента экономии Государственного совета. В 1892 г., используя инсайдерскую информацию, провёл биржевую операцию на понижение курса рубля, заработав около 1 млн. р.; после огласки дела был вынужден подать в отставку. 10 марта 1893 г. уволен от всех занимаемых должностей в бессрочный отпуск с оставлением членом Госсовета.

²⁴⁴ Хачатуров Т.С. Железнодорожный транспорт СССР. М., 1952. С. 23; Анфилофьев Б.А. Очерки развития железнодорожного транспорта. Ч. I. Самара. 1991. С. 44; Лазуткин А.А. Стабилизация финансовой системы Российской империи в министерство И.А. Вышнеградского (1887-1892 гг.). Канд. дисс. М., 1994. С. 168; Соловьёва А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975. С. 154-158. Эта комиссия была организована по инициативе военного министра графа Д.А. Милютина с целью выяснения причин развала железнодорожного транспорта и выработке привил правительственного регулирования железнодорожного хозяйства страны в июле 1876 г. В докладе этой комиссии отмечалось, что из имеющихся в России 53 частных железных дорог, 23 находятся в таком неудовлетворительном состоянии, что при введении армии на военное положение, они окажутся решительно несостоявшимися и поставят государство и армию в весьма большие затруднения. На основании рекомендаций этой комиссии был учреждён Совет по железнодорожным делам, проведен ряд преобразований, в июне 1885 г. издан

Общий устав российских железных дорог и принципиально решён вопрос о постепенном выкупе государством частных дорог. В ожидании выкупа многие из них ещё больше запустили своё хозяйство.

²⁴⁵ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С. 64 – 65.

²⁴⁶ В самарской историографии утвердилось мнение о широкой поддержке проекта Самаро-Златоустовской линии сенатором Б.П. Обуховым, бывшим Самарским губернатором и председателем Акционерного общества Оренбургской железной дороги. Однако, несмотря на многочисленные обращения к своему земляку за содействием, нигде в журналах заседаний Комитета министров ни он сам, ни его мнение или прошения не упоминаются. В закулисных разговорах он мог скорее выражать интересы Оренбургской железной дороги, чем насущные интересы Самары или Уфы. Судя же по упорному игнорированию правительством этих предложений и, наконец, полному отказу от всяких домогательств этого акционерного общества, помощь сенатора Б.П. Обухова, на которого всерьёз надеялись самарцы (см журналы Самарской городской думы за 1884 г.), могла быть чисто символической.

²⁴⁷ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С. 64 – 65.

²⁴⁸ (7 ноября 1843 – 16 ноября 1891) – русский физик. Сын Н.И. Пирогова. Окончил Гейдельбергский университет. Некоторое время занимался коммерческой деятельностью. Научную работу начал вести с середины 1880-х гг. Основные труды Пирогова посвящены статистической физике. Одновременно с австрийским физиком Л. Больцма

ном он дал оригинальное статистическое доказательство второму началу термодинамики. Пирогов более строго обосновал закон распределения скоростей Максвелла и распространил его на многоатомные газы. Разработал собственную теорию критического состояния вещества, причем задолго до нидерландского физика Я. Ван-дер-Ваальса подчеркнул важность учета сложных

столкновений молекул. В 1889 г. поставил и решил задачу о равновесном распределении частиц газа в пространстве. В своих философских взглядах Пирогов стоял на материалистических позициях.

²⁴⁹ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1185. Л. 36.

²⁵⁰ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1466. Л. 14 – 53.

²⁵¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1466. Л. 49 об.; Ф. 262. Оп. 1. Д. 5587. Л. 11.

²⁵² По окончании строительства Самаро-Златоустовской ж. д. К.Я. Михайловский был назначен на строительство Западно-Сибирской дороги. Здесь его обвинили в вымогательстве нескольких десятков тыс. р. за проведение железной дороги мимо города Колывани и строительство там моста через Обь. Суд оправдал К.Я. Михайловского, проложившего трассу Западно-Сибирской железной дороги через посёлок Гусевка, вскоре переименованный в Новониколаевск, а затем – в Новосибирск, и построившего мост через Обь в месте, где инженеру-путейцу Н.Г. Гарину-Михайловскому посчастливилось найти наиболее узкое место разлива реки. Как оправдывал своего начальника сам Гарин-Михайловский: «это самое узкое место разлива: у Колывани, где первоначально предполагалось провести линию, разлив реки достигает 12 вёрст, а здесь (у посёлка Гусевка, Кривощёковской волости) – 400 сажень». Однако апелляции жителей Колывани, попытки вручения самому Михайловскому взятки в 2 млн. р. и многочисленные проверки поставочных счетов и оплаты подрядных работ привели к его отстранению от должности: Калиничев. В.П. Великий Сибирский путь. М., 1991. С. 79.

²⁵³ Краткий обзор развития и деятельности Самаро-Златоустовской железной дороги за двадцатипятилетие 1888-1913 гг. М., 1914. С. 5.

²⁵⁴ Очерки истории строительной техники России XIX – начала XX вв. М., 1964. С. 142.

²⁵⁵ Родился в крестьянской семье. С 1861 г. учился в Поневеже. Окончил гимназию с золотой медалью (1870) и поступил

на физико-математический факультет Санкт-Петербургского университета, который окончил кандидатом (1874). В 1880 г. окончил Петербургский институт путей сообщения и поступил на службу в Правление Московского округа путей сообщения. В 1883 г. был командирован в Бельгию для ознакомления с новейшей технологией строительства железнодорожных мостов.

По возвращении работал специалистом по кессонам, затем учредил частную строительную компанию. Заработал значительные суммы на строительстве железных мостов. В 1890 г. обосновался в Вильне. Учредил здесь механические мастерские сельскохозяйственных орудий (1900), типографию для издания литовских книг (1904), магазин литовских книг (действовал до 1913 г.). В декабре 1904 г. начал издание первой легальной литовской газеты «Вильняус жиниос» («Виленские вести», «Vilniaus žinios»; выходила до марта 1909 г.) и сам её редактировал.

В 1905-1906 г.г. построил по проекту архитектора Августа Клейна дворец на Антоколе. Часть комплекса предназначалась для публичных мероприятий и общественной деятельности. В 1907 г. во дворце Вилейшиса была устроена первая литовская художественная выставка; после смерти Вилейшиса здесь действовали Литовское научное общество и литовское общество просвещения «Ритас».

По возвращении в 1905 г. в Литву Йонаса Басанавичюса вместе с ним занимался созывом Великого Вильнюсского сейма и организацией Литовского научного общества. В 1907 г. был избран в члены правление Литовского научного общества.

Однако к тому времени привезённый из России капитал, потраченный на всякого рода национальную работу, иссякал. Убыточные мастерские, типографию, книжный магазин пришлось продать (мастерские – акционерному обществу Вилия, книжный магазин – Йонасу Шлапялису). В 1908 г. вместе с семьёй выехал в Россию. Руководил строительством мостов, во время Первой мировой войны участвовал в обществе помо-

щи пострадавшим от военных действий, участвовал в деятельности, направленной на восстановление Литовского государства. В 1921 г. вернулся в Литву и обосновался в Каунасе. Служил начальником корпуса инженеров Министерства транспорта, был министром транспорта в 1922-1923 г.г. Умер 12 августа 1926 г. в Паланге. Был похоронен на средства государства в каунасской базилике. 21 марта 1935 г. прах был перевезён в Вильну и упокоен в семейной могиле на кладбище Росса (Расу).

²⁵⁶ Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. Т. XX. С-Пб., 1897. С. 38-39.

²⁵⁷ МПС Временное управление казённых железных дорог. Приложение к отчёту по постройке Самаро-Уфимской железной дороги 1885-1888. Начальник работ – инженер К. Михайловский, главный бухгалтер – Б.Поорт. С. 2 – 10; Самарский спутник. Ч. I. С. 147 – 151; Адрес – календарь и памятная книжка самарской губернии на 1888 г. Ч. II. С. 78 – 79; Адрес – календарь и памятная книжка самарской губернии на 1889 г. Ч. II. С. 154 – 155.

²⁵⁸ ГАСО. Ф. 148. Оп. 1. Д. 6-8.

²⁵⁹ Сорокин Ю.К. Создание Самаро-Златоустовской железной дороги. // Краеведческие записки. Вып. II. Куйбышев. 1971. С. 72.

²⁶⁰ Завальный А.Н. «Тогда, в минувшие г...» // Самарские известия. 1991. 5 апреля.

²⁶¹ Председатель правления Общества Курско-Харьково-Азовской железной дороги барон А.Ф. Ган, согласно отчету о расследовании крушения поезда, «в ожидании взятия дороги в казну довел ее до крайних пределов разрушения, так что она в последнее время сделалась источником страха для пассажиров».

²⁶² Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. Указ. соч. С. 48; Мигулин П.П. Указ. соч. С. 12-13.

²⁶³ А.Г. Напорко высказывал мнение, что сокращение темпов железнодорожного строительства стало следствием европейского экономического кризиса 1873 г. Напорко А.Г. Указ. соч. С. 59.

²⁶⁴ Заря. 1886. 8 мая; Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. Указ. соч. С. 43 – 44.

²⁶⁵ С отменой подушной подати Н.Х. Бунге считал естественным отказаться и от получения недоимок с крестьян по уже не существующему налогу. Вышнеградский придерживался другой точки зрения и в 1887-1888 гг. сумел взыскать эти недоимки в размере свыше 16 млн. р. В результате такой политики с 1888 по 1891 г. перевыручки по бюджету достигли значительной суммы в 209,4 млн. р. (Ананьич, Ганелин. Указ. соч. С. 58-59.). О финансовой политике И.А. Вышнеградского: Лазуткин А.А. Указ. соч.; Рогачевская М.А. Выдающийся государственный деятель России – Сергей Юльевич Витте // ЭКО. Всероссийский экономический журнал. 2002. № 2. С. 153.

²⁶⁶ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1467. Л. 249 об. – 250.

²⁶⁷ Там же. Л. 249 об. – 250.

²⁶⁸ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С. 67.

²⁶⁹ Сорокин Ю.К. Указ. соч. С. 72.

²⁷⁰ Железнодорожный транспорт. 1991. № 5. С. 15.

²⁷¹ Основные условия и общий план постройки Златоуст-Челябинской линии. С-Пб., 1889. С. 13; МПС Временное управление железных дорог. Технический отдел. План направления линий от города Златоуста до Челябинска и от города Екатеринбурга к Миассу и Челябинску. 1891. С. 126.

²⁷² Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С. 82 – 84.

²⁷³ Мигулин П.П. Указ. соч. С. 263 – 272.

²⁷⁴ Ананьич Б.В., Ганелин Р.Ш. Указ. соч. С. 46.

²⁷⁵ Витте С.Ю. Воспоминания. Т. I. М., 1960. С. 245 – 246.

²⁷⁶ В 1886 г. на отчет иркутского генерал-губернатора государем была наложена резолюция: «Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора». См. Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч.

²⁷⁷ В июне 1889 г. Гюббенет заявил министру финансов И. Вышнеградскому о необходимости ассигнования на 1890-1894 гг. кредита на постройку 6000 верст (по 1200 верст в год) новых железных дорог, в том числе около 2000 верст сплошной Сибирской железной дороги и включении в государственную роспись на 1890 г. расходов для нужд железнодорожного строительства 34 млн. р. После долгих споров Министерству путей сообщения выделили всего 2,5 млн. р. См. Лазуткин. Указ. соч.

²⁷⁸ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С. 90-91.

²⁷⁹ Калиничев В.П. Указ. соч. С. 79.

²⁸⁰ Алабин П.В. Первый паровозный свисток в Самаре // Самарские губернские ведомости. 1875. 20 августа. № 66.

²⁸¹ Аксёнов А.В. Указ. соч. С. 79.

²⁸² Журналы Самарской городской Думы за 1879-1893.

²⁸³ Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. Т. XXII. Кн. 43. Ярославль. 1992. С. 134-135.

²⁸⁴ Примаса истории: С.Ю. Витте считается самым выдающимся министром путей сообщения России за всё время существования этого ведомства. Нет ни одного учебника по истории российских железных дорог, в котором бы в самом положительном значении не была бы отражена деятельность Сергея Юльевича. Но сам С.Ю. Витте, железнодорожный гений-самоучка, в деловом отношении ни в грош не ставил ни одного министра путей сообщения, в лучшем случае сообщая о хороших душевных качествах своих ставленников: «...с тех пор, как существуют у нас железные дороги, я не видел и не помню ни одного министра путей сообщения (даже П.П. Мельникова? С.Ц.), который бы знал дело и который действительно был бы более или менее в деле авторитетен» (Витте С.Ю. Воспоминания. Т. I. М., 1960. С. 157).

²⁸⁵ «Вообще же эта идея не встречала особенного сочувствия в высших государственных сферах. Мне удалось особенно быстро двинуть это дело, когда я сделался министром финансов... так как для того, чтобы построить такую дорогу,

главное что было нужно, — это деньги, и если бы я остался министром путей сообщения, то всегда бы встречал известную задержку у министра финансов»: Витте С.Ю. Воспоминания. Т. I. М., 1960. С. 433; Подробнее о противоречиях С.Ю. Витте и И.А. Вышнеградского: Целиков С.А. С.Ю. Витте и И.А. Вышнеградский // «Платоновские чтения». Вып. IX. Самара. 2004.

²⁸⁶ А.А. Лазуткин называет три причины недовольства финансовой политикой И.А. Вышнеградского: строгое взимание налогов и недоимок; голод и промедление в помощи голодающим и железнодорожная политика министра. Лазуткин А.А. Указ. соч. С. 212-213.

²⁸⁷ «Меркантилистическая система Вышнеградского, сводившаяся к скоплению возможно большего количества золота, развивалась всецело за счёт сельского хозяйства... Голодные 1891 и 1892 годы с их разрушительными последствиями явились тяжёлой расплатой за тот односторонний и суровый фискализм, которым была проникнута финансовая политика восьмидесятых годов. Ужасы голода сломили «систему» (и самого министра финансов С.Ц.). Витчевский В. Торговая, таможенная и промышленная политика России со времён Петра Великого до наших дней. С-Пб., 1909. С. 231. Ананьич, Ганелин. С. 59.

²⁸⁸ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1467. Л. 37.

²⁸⁹ Там же. Л. 36.

²⁹⁰ Саблер С.В., Сосновский И.В. Указ. соч. С. 66.

²⁹¹ РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1185. Л. 8.

²⁹² П.П. Мигулин приводит совершенно фантастическую историю о том, что сами акционеры просили правительство о выкупе у них Оренбургской дороги: Мигулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика. Харьков. 1903. С. 214.

²⁹³ Доклад Ликвидационной комиссии обществу Оренбургской железной дороги чрезвычайному общему собранию акционеров 22 сентября 1894 г. С-Пб., 1894. С. 1.

²⁹⁴ Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Энциклопедический словарь. Т. XXII. Кн. 43. Ярославль. 1992. С. 134-135; П.П. Мигулин

приводит сведения о том, что в правительстве (или для членов правительства?) была подготовлена отчётность, по которой Оренбургская дорога задолжала правительству 39 780 615 р.: Мигулин П.П. Наша новейшая железнодорожная политика. Харьков. 1903. С. 213.

²⁹⁵ Мигулин П.П. Указ. соч. С. 215.

²⁹⁶ Журнал осмотра Оренбургской железной дороги Комиссией по приёму её в казённое управление в мае и июне-месяце 1993 г. С-Пб., 1993. С. 1.

²⁹⁷ Доклад Ликвидационной комиссии обществу Оренбургской железной дороги общему собранию господ акционеров 3 июня 1897 г. С-Пб., 1897. С. 1-2.

²⁹⁸ Мигулин П.П. Указ. соч. С. 215.

²⁹⁹ Доклад Ликвидационной комиссии обществу Оренбургской железной дороги общему собранию господ акционеров 3 июня 1897г. С-Пб., 1897. СС. 2-9.

³⁰⁰ Мигулин П.П. Указ. соч. С. 215; Доклад Ликвидационной комиссии обществу Оренбургской железной дороги общему собранию господ акционеров 3 июня 1897 г. С-Пб., 1897. С. 2-9.

³⁰¹ Там же. С. 213-215. Сам Витте так комментировал эту ситуацию: «То, что нужно делать, я знаю... с одной стороны, я буду вести железнодорожное дело так, что всё, что не соответствует интересам и правам государства, я не допущу, а, с другой стороны, всё, что по справедливости нужно будет сделать для железнодорожных обществ вообще и для железнодорожных служащих в частности, – мною будет сделано»: Витте С.Ю. Воспоминания. Т. I. С. 336-337.

³⁰² Там же. СС. 275-277.

³⁰³ Там же. СС. 277-278.

³⁰⁴ Краткий обзор развития и деятельности Самаро-Златоустовской железной дороги за двадцатипятилетие 1888-1913 гг. М., 1914. С. 21.

³⁰⁵ Лященко П.И. История народного хозяйства СССР. Т. II. Капитализм. М., 1956. С. 122 – 123.

³⁰⁶ Лазуткин А.А. Указ. соч. С. 159.

³⁰⁷ Мигулин П.П. Указ. соч. С. 324 – 327.

³⁰⁸ Там же. С. 193 – 195.

³⁰⁹ Соловьёва А.М. Указ. соч. С. 184 – 189.

³¹⁰ Там же. С. 334 – 335, 339.

³¹¹ На Самаро-Златоустовской ж.д., например, в начале XX в. в качестве пригородных по воскресным и праздничным дням курсировали товарные поезда №№ 33 и 34. Кроме того, в пригородах Самары ежедневно делали остановки поезда №№ 3. 4, 3т, 4т, 7т, 8т, 11, 12 (пассажирские) и 21т и 22т – товарно-пассажирские. К товарным поездам №№ 35 и 36 на участке Самара – Смышляевка подцепляли 2 пассажирских вагона, как и к поездам №№ 31 и 32 на участке Самара – Безенчук. ГАСО. Ф. 4940. Оп. 1. Д. 10. Л. 15 – 16.

³¹² Вагон IV кл. Самаро – Златоустовской ж.д. был деревянный, 4-колёсный (на 2-х коленных парах), длиной 12 и шириной – 3,2 м. Внутреннее устройство вагона было составлено таким образом, что в течении 2-х час. он мог превратиться в вагон для перевозки солдат или санитарный вагон для раненых. См. ГАСО. Ф. 148. Оп. 1. Д. 27.

³¹³ Варушон-Ярусевич. Австро-Венгерский пассажирский поясной тариф и результаты его применения. С-Пб., 1891; Мигулин П.П. Указ. соч. С. 337.

³¹⁴ Как отмечал Струков, плацкартные спальные вагоны снабжались постельными принадлежностями, включающими в себя 1 подушку, 1 простыню и 1 полотенце. См. ГАСО. Ф. 4940. Оп. 1. Д. 10. Л. 14.

³¹⁵ Мигулин П.П. Указ. соч. С. 340.

³¹⁶ Августынюк А. Указ. соч. Л., 1951. С. 109-110; Козырев А.И. Из истории Южно-Уральской железной дороги. Челябинск. 1957. С. 13.

³¹⁷ Согласование поездов со скотом: ГАСО. Ф. 156. Оп. 1. Д. 70. Л. 34-34 об.

³¹⁸ Расписание хода поездов с 15 октября 1907 г. Литер Ф. Самара. 1907. С. 19.

³¹⁹ ГАСО. Ф. 156. Оп. 1. Д. 55. Л. 142.

³²⁰ Железнодорожный транспорт. Энциклопедия. М., 1994. С. 48. Так называемые «изотермические вагоны» предназначались для перевозки скоропортящихся грузов. Описание вагона: ГАСО Ф. 156 Оп. 1 Д. 179. Л. 107 – 114.

³²¹ Лященко П.И. Указ. соч. С. 118.

³²² Россия. Министерство финансов. Департамент железнодорожных дел. Краткий очерк развития нашей железнодорожной сети за десятилетие 1904-1913 гг. С-Пб., 1914. С. 26.

³²³ Соловьёва А.М. Указ. соч. С. 169; Балашов В. Правила по ссудным, складочным и комиссионным операциям русских железных дорог с указанием всех, относящихся к этим операциям такс и сборов. М., 1908.

³²⁴ Соловьёва А.М. Указ. соч. С. 170.

Научное издание

ЦЕЛИКОВ Сергей Анатольевич

**История проектирования и строительство
Самаро-Златоустовской железной дороги
во второй половине XIX в.**

Монография

Редактор *А.А. Сыромятников*
Технический редактор *А.С. Васина*
Корректор *С.С. Ерышева*

Подписано в печать 13.09.2012 г. Формат 60х90/16

Бумага офсетная. Печать оперативная.

Уч.-изд. л. 5,97. Усл. печ. л. 15,25.

Тираж 27 экз. Рег. № 218 (69)

ФГБОУ ВПО «Самарский государственный архитектурно-строительный университет»
443001, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194