

Тестов Виталий Николаевич

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА РОМНЫ-КРЕМЕНЧУГСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 80-Х ГОДАХ XIX В.

В статье анализируется политика правительства Александра III, направленная на усовершенствование путей сообщения Российской империи. Подробно исследованы ключевые проблемы проектирования и сооружения Ромны-Кременчугской железнодорожной линии, благодаря которой был установлен кратчайший рельсовый путь между Балтийским и Черным морями.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/6-2/52.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 6 (20): в 2-х ч. Ч. II. С. 202-204. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/6-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

В заключение остается лишь констатировать, что в составе Министерства финансов, в соответствии с Высочайше утвержденным 8 марта 1889 г. проектом «Временного положения о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам», были образованы специальные органы – Совет по тарифным делам, Тарифный комитет и Департамент железнодорожных дел, призванные осуществлять железнодорожную тарифную политику.

Список литературы

1. **Витте С. Ю.** Воспоминания: в 3-х т. / вступ. ст. А. В. Игнатъева; коммент. А. В. Игнатъева и А. Г. Голикова. М.: Скиф Алекс; Первая образцовая типография Комитета РФ по печати, 1994. Т. 1. 1849-1894. Детство. Царствования Александра II и Александра III. 528 с.
2. **Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1887 г.** СПб.: Государственная типография, 1888. 171 с.
3. **Головачев Г. К.** Сопоставление уровней и тенденций развития отечественных и зарубежных железных дорог в до-революционной России // Железнодорожный транспорт. 1994. № 9.
4. **Железнодорожный транспорт:** энциклопедия / гл. ред. Н. С. Конарев. М.: Большая российская энциклопедия, 1994. 557 с.
5. **История организации и управления железнодорожным транспортом России: факты, события, люди: к 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России** / под ред. А. А. Тимошина. М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2009. 466 с.
6. **Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования: 1798-1898 гг.** СПб.: Тип. МПС (Т-ва И. Н. Кушнерев и К^о), 1898. 221 с.
7. **Министры и наркомы путей сообщения.** М.: Транспорт, 1995. 272 с.
8. **Русский биографический словарь: Павел-Петр** / под наблюдением председателя Императорского русского исторического общества А. А. Половцова. СПб.: Тип. И. Н. Скороходова, 1902. Т. 13. 745 с.

**CHANGES IN RUSSIAN RAILROAD ECONOMICS MANAGEMENT
AT THE END OF THE 80S OF THE XIXTH CENTURY**

Vitalii Nikolaevich Testov, Ph. D. in History, Associate Professor
*Department of Classical and Social-Economic Disciplines
Military Aviation Engineering University in Voronezh
vntestov@mail.ru*

The author studies the activity of the famous Russian expert in the sphere of structural mechanics G. E. Pauker (1822-1889). During the last year of his life this talented scientist was appointed to the high importance position of the Minister of Communication Lines, and while he was holding the post the final decision was made on the question of further state tariff policy performance in the sphere of railroad transport in Russia.

Key words and phrases: G. E. Pauker; Russian railroads; railroad tariff policy.

УДК 94(47).082:625.1(09)

В статье анализируется политика правительства Александра III, направленная на усовершенствование путей сообщения Российской империи. Подробно исследованы ключевые проблемы проектирования и сооружения Ромны-Кременчугской железнодорожной линии, благодаря которой был установлен кратчайший рельсовый путь между Балтийским и Черным морями.

Ключевые слова и фразы: Комитет министров; К. Н. Посыет; Ромны-Кременчугская линия; Либаво-Роменская и Харьковско-Николаевская железные дороги; Николаевский порт.

Виталий Николаевич Тестов, к.и.н., доцент
*Кафедра гуманитарных и социально-экономических дисциплин
Военный авиационный инженерный университет, г. Воронеж
vntestov@mail.ru*

**РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА
РОМНЫ-КРЕМЕНЧУГСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 80-Х ГОДАХ XIX В. ©**

С середины XIX века и до сих пор отечественный железнодорожный транспорт, оказавший огромное влияние на освоение природных богатств и необъятных просторов России, остается надежной опорой хозяйственного комплекса страны. Для многих регионов России железные дороги являются практически единственным связующим звеном сельскохозяйственных и промышленных отраслей, обслуживая потребности

населения в перевозках. Причем в зависимости от условий конкретного времени предпринимались различные правительственные меры по изменению системы управления, сооружения и эксплуатации железных дорог России. Учитывая насущные потребности в дальнейшем расширении железнодорожной сети, российское правительство в начале 80-х годов XIX в. вновь возвратилось к практике государственного финансирования железнодорожного строительства, обусловившего применение казенной системы постройки железных дорог, к числу которых относилась и Ромны-Кременчугская линия.

Инициатива неотложного сооружения этой железной дороги принадлежала министру путей сообщения, генерал-адъютанту, адмиралу К. Н. Посьету, который представлял ее как совокупность двух подъездных путей: а) от Ромен до Миргорода и б) от Миргорода до Кременчуга, относя первый к сфере влияния Либаво-Роменской, а второй – Харьковско-Николаевской железных дорог. Настоятельность соединения Ромен с Кременчугом К. Н. Посьет мотивировал в основном многочисленными ходатайствами о сооружении этой линии со стороны местных административных и земских учреждений, которые давно обращали внимание российского правительства на отсутствие рельсовых сообщений в их регионе.

Министр путей сообщения внес свое представление № 4960 от 6 июня 1883 г. на рассмотрение Комитета министров, члены которого представляли данную линию как естественное продолжение Либаво-Роменской железной дороги. Необходимость ее сооружения неоднократно отмечалась не только в прежних положениях Комитета министров, но и в журналах бывшего Комитета железных дорог. Поэтому Комитет министров принял решение о сооружении всей линии от Ромен до Кременчуга непосредственным распоряжением правительства и поручил К. Н. Посьету разработать данный вопрос одновременно с производством изысканий по проектируемой дороге. Положение Комитета министров было Высочайше утверждено 1 июля 1883 г. [3, с. 206, 207].

Сложная изыскательская работа была произведена в 1883 г. Особой комиссией от Министерства путей сообщения с участием представителей Министерства финансов, Военного министерства и Государственного контроля, а также уполномоченных от Полтавского земства и Общества Либаво-Роменской железной дороги [7, д. 362, л. 4]. По окончательно избранному Особой комиссией направлению Ромны-Кременчугскую железную дорогу планировалось провести вблизи большого тракта Ромодан, расположенного вдоль всего водораздела рек Сулы и Хорола, неоднократно пересекая его, как и многие другие дороги. Результатом собранных данных о пассажирском и товарном движении по проектируемой Ромны-Кременчугской линии стал вывод о ее существенном экономическом значении. По заявлению Военного министерства, эта линия имеет и большое стратегическое назначение. Для железнодорожного строительства необходимо было произвести отчуждение земель, в целом составивших 1 319,73 десятин земли. Стоимость сооружения Ромны-Кременчугской линии с учетом рельсов, креплений и подвижного состава определилась в 8 280 127 руб., в среднем 41 859 руб. за версту пути [8, д. 1245, л. 6, 14].

После завершения подробных изысканий Особой комиссией министр путей сообщения внес в Комитет министров представление от 15 января 1885 г., в котором выразил просьбу о разрешении сооружения Ромны-Кременчугской железной дороги за счет государственных средств, под руководством управления Харьковско-Николаевской железной дороги, указывая при этом на необходимость скорейшего устройства Николаевского порта, чтобы окончить его одновременно с углублением Очаковского канала. Направление дороги протяженностью 198 верст проектировалось через г. Хорола. Данное представление К. Н. Посьета подверглось всестороннему обсуждению на заседаниях Комитета министров, состоявшихся 19 марта и 2 апреля того же года [4, с. 34]. Положение Комитета министров о разрешении постройки железной дороги от Кременчуга до Ромен было Высочайше утверждено 6 апреля 1885 г.

Проведение Ромны-Кременчугской линии планировалось осуществлять посредством государственного финансирования, с учетом того, что при окончательно избранном направлении все поступающие на линию грузы будут перевозиться к ближайшему Николаевскому порту. Вместе с тем Комитет министров считал целесообразным сохранить Ромны-Кременчугскую линию в заведывании казны, с целью повышения доходности казенной Харьковско-Николаевской железной дороги. Ранее предполагаемое направление на Миргород, с согласия местного Полтавского земства, было изменено и установлено в обход этого города, для достижения более прямолинейного направления линии.

11 июня 1885 г. был издан Высочайший именной указ об отчуждении имущества под устройство Ромны-Кременчугской железной дороги, предусматривавший скорее «приступить к постройке дороги от Ромен до Кременчуга» [5, с. 299]. В этом же месяце и началось проведение данной линии. Строительством заведовал начальник Харьковско-Николаевской железной дороги инженер В. Н. Печковский, на правах начальника работ. Сооружение Ромны-Кременчугской линии могло завершиться уже в 1886 г., поскольку к этому времени было проведено 182 версты железнодорожного пути. Однако, вследствие ходатайства местных общественных учреждений о направлении строившейся линии на г. Ромны, работы на северном участке были приостановлены до решения вопроса о месте соединения данной линии с Либаво-Роменской железной дорогой.

Положением Комитета министров, Высочайше утвержденным 6 октября 1886 г., предусматривалось соединение этих дорог в г. Ромны. Поверстная стоимость небольшого 18-верстного конечного железнодорожного участка определилась в 77 000 руб., а общая – около 25 000 руб., без учета затрат на рельсы и подвижной состав, отпущенных из казенного запаса. По заключению государственного контролера Д. М. Сольского, деятельность строительного управления дороги «постоянно обнаруживала надлежащую распорядительность

и стремление соблюсти выгоды казны... исключение из сего составили лишь несколько опротестованных местным контролем расходов по постройке Ромны-Кременчугской дороги» [1, с. 105, 106].

Для подхода к Ромнам от 182 версты производились изыскания, начиная как по левому берегу р. Сулы (Лозовский вариант), так и по правому (Бобриковский вариант). В марте 1887 г., при окончательном выборе ст. Ромны пунктом соединения обеих дорог, был избран, как более удобный, Бобриковский вариант. Причем, вследствие изучения технических условий, стоимость подхода удалось сократить против первоначальных предположений на сумму около 600 000 рублей [7, д. 365, л. 4, 6].

После утверждения ст. Ромны точкой примыкания линии к Либаво-Роменской железной дороге в самом начале апреля того же года приступили к сооружению от 182 версты последнего 18-верстного железнодорожного участка. Смыкание рельсового пути, уложенного со стороны Кременчуга на протяжении 196 верст и со стороны Ромен на протяжении 4 верст, последовало в конце июля 1888 г. Через р. Сулу и при необходимости на всех ее притоках были возведены временные мосты. Пассажирское движение открылось еще во время постройки линии от Кременчуга до Ромодана 1 сентября 1886 г., а с 15 июня 1887 г. – до ст. Лохвицы [Там же, д. 377, л. 7, 9]. После освидетельствования в начале ноября 1887 г. правительственной комиссией первых 150 верст рельсовых путей сразу же состоялась их передача в ведение казенной Харьковско-Николаевской железной дороги [Там же, д. 364, л. 8].

Освидетельствование комиссией последних 50 верст последовало в конце сентября 1888 г. По заключению комиссии от Министерства путей сообщения, производившей осмотр совместно с представителями Государственного контроля, Ромны-Кременчугская железная дорога выстроена согласно современным требованиям, а все строительные работы и искусственные сооружения выполнены весьма прочно и тщательно. Причем вполне можно было рассчитывать, что поперечная стоимость этой линии, вместе с рельсами и подвижным составом, не превзойдет 38 000 руб. А с учетом очень трудного, дорогостоящего подхода к г. Ромнам эта линия обошлась государству сравнительно недорого, тем более что она сдана в эксплуатацию практически в законченном виде [2, с. 145, 146].

Общий сбор по Ромны-Кременчугской линии от пассажирского и товарного движения уже в 1886 г. составил 86 232,12 руб., в 1887 г. – 147 438,90 руб. [6, с. 1, 2]. Эта линия пролегла в пределах Полтавской губернии, по уездам: Кременчугскому – 47,45 верст, Хорольскому – 52,70 верст, Лубенскому – 11,27 верст, Миргородскому – 18,24 верст, Лохвицкому – 49,62 верст и Роменскому 20,90 верст [7, д. 375, л. 2, 4]. После завершения строительства северного участка от ст. Лохвицы до ст. Ромны регулярное движение по всей линии от Кременчуга до Ромен, эксплуатационная длина которой в целом составила 200,18 верст, открылось 1 октября 1888 г. Эта линия сразу же была присоединена к казенной Харьковско-Николаевской железной дороге, составив ее Роменский участок [2, с. 145].

Таким образом, с проведением Ромны-Кременчугской железнодорожной линии окончательно сформировался кратчайший рельсовый путь между Балтийским и Черным морями общей протяженностью 1 519 верст.

Список литературы

1. **Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1886 г.** СПб.: Государственная типография, 1887. 143 с.
2. **Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1888 г.** СПб.: Государственная типография, 1889. 179 с.
3. **Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров** / сост. Н. А. Кислинский; под ред. А. Н. Куломзина. СПб.: Изд-во Канцелярии Комитета министров, 1902. Т. 3. 327 с.
4. **Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования Александра III.** СПб.: Тип. МПС (Т-ва И. Н. Кушнерев и К^о), 1902. 243 с.
5. **Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ).** СПб.: Государственная типография, 1887. Собрание третье. Т. V. № 3044.
6. **Ромны-Кременчугская железная дорога: описание постройки: 1885-1888.** СПб., 1888. 76 с.
7. **Российский государственный исторический архив (РГИА).** Ф. 265. Оп. 2.
8. **РГИА.** Ф. 268. Оп. 1.

ROMNY-KREMENCHUG RAILROAD CONSTRUCTION PROJECT IMPLEMENTATION IN THE 80S OF THE XIXTH CENTURY

Vitalii Nikolaevich Testov, Ph. D. in History, Associate Professor
Department of Classical and Social-Economic Disciplines
Military Aviation Engineering University in Voronezh
vntestov@mail.ru

The author analyzes the policy of Alexander III government aimed at improving the communication lines of the Russian Empire, and studies in detail the key problems of Romny-Kremenchug railroad line design and construction, due to which the shortest rail route between the Baltic and Black Seas was mounted.

Key words and phrases: Committee of Ministers; K. N. Posiet; Romny-Kremenchug line; Libava-Romen and Khar'kov-Nikolaev railroads; Nikolaev port.