

**Факторы интеграции городов в железнодорожную сеть Российской империи  
во второй половине XIX- начале XX века**

**Научный руководитель – Кончаков Роман Борисович**

***Карпенко Мария Андреевна***

*Сотрудник*

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте  
Российской Федерации, Институт общественных наук, Москва, Россия

*E-mail: karpenko-ma@ranepa.ru*

К концу XIX века в России насчитывалось примерно 1115 городских поселений. Среднее время путешествия между двумя населенными пунктами было намного больше суток, что являлось существенным сдерживающим фактором для развития межрегиональных связей [1]. Строительство железных дорог должно было способствовать значительному росту торговли, а значит и росту городов, как важных центров торговой деятельности. Однако итоговый каркас железнодорожной сети захватил далеко не все городские поселения, несмотря на очевидные выгоды нового вида транспорта.

Среди множества факторов, влияющих на строительство железнодорожной станции в городе, можно выделить четыре основные группы.

Первая группа связана с взаимодействием топографических особенностей местности и уровнем развития технологий. Даже в том случае, когда направление железных дорог и речных долин совпадало, железнодорожные станции могли быть построены не непосредственно в городе, а на противоположном берегу за пределами разлива весеннего паводка. Все это происходило из-за того, что большая часть городов традиционно располагалась на высоком нагорном берегу реки, в то время как железнодорожная магистраль могла быть проложена исключительно по пологому берегу. Технические возможности не позволяли строить резко наклоненных железнодорожных мостов, соединяющих разновеликие по высоте берега. Таким образом, игнорирование речных портов было вызвано нежеланием инженеров или владельцев дорог, а невозможностью преодоления резких перепадов высот и стремлением уменьшить поперечную стоимость строительства. В истории железнодорожного строительства Российской империи есть ряд ярких примеров того, что при планировании магистралей предпочтение отдавалось максимально короткому маршруту (например, линия Москва-Санкт-Петербург), однако подобные решения сказывались на увеличении стоимости строительства [2].

Факторы второй группы были обусловлены противодействием социальных групп, ориентированных на традиционную систему торговых взаимоотношений. Не секрет, что в процессе строительства дорог предпринимались неоднократные попытки воздействия на включение или же наоборот исключение отдельных районов страны из общероссийской сети железных дорог. Так, например, против железнодорожного строительства выступали владельцы соляных промыслов в районе озера Эльтон. Справедливо опасаясь увеличения поставок соли на общероссийский рынок и, как следствие, возможное падение цены на соль, они использовали все возможности для того чтобы воспрепятствовать строительству железной дороги от Волги к району добычи соли [3]. Однако гораздо чаще встречались прямо противоположные ситуации, когда промышленники, земства, главы городов прилагали все усилия для того, чтобы железная дорога прошла через выбранный город. Среди подобных случаев можно привести пример города Алексина. Железная дорога была проведена не в сам город, а в 5 км от него в местечке под названием «Свинки». В тоже время крупный железнодорожный вокзал был построен на противоположном берегу реки

в Тарусском уезде, так как помещики уезда, скорее всего, смогли собрать и предложить инженером более крупную взятку [4].

Третья группа факторов зависела от показателей экономического развития города. Крупные городские центры, обладающие бездефицитным бюджетом, имели гораздо больше возможностей для влияния на итоговые очертания железнодорожной магистрали. Как для государства, так и для концессионеров подобные центры представляли существенный интерес, так как их торговый потенциал с проведением железной дороги мог многократно увеличиться и сказаться не только на развитии города, но и на общем вкладе в доходность железнодорожной сети. Так, например, некоторые железнодорожные общества проводили предварительную экспертизу, определяющую перспективы дороги с точки зрения включённых в нее населенных пунктов [5].

Четвертая группа факторов была связана с институциональными особенностями развития городов Российской империи. Администрация губерний могла искусственно сдерживать появление железнодорожной станции в непосредственной близости от сельских населенных пунктов, так как опасались их стремительного роста. Увеличение количества жителей данных поселений могло дестабилизировать обстановку в губернии, так как власти не обладали возможностями для отчуждения владельческих и крестьянских земель. С юридической точки зрения, присуждение городского статуса было невозможно, так как будущие горожане не обладали собственностью на землю. Помимо этого жители городских поселений должны были платить дополнительные налоги, введение которых могло вызвать недовольство среди местных жителей [6].

В процессе строительства учитывались экономическая значимость центров, общая протяженность пути, топографические особенности местности и сложность рельефа, которая непосредственным образом сказывалась на итоговой стоимости строительства. При учете всех вышеперечисленных факторов оставались возможности для лоббирования интересов отдельных концессионеров, глав городов, государственных деятелей, которые зачастую не совпадали с экономическими выгодами отдельных регионов.

### Источники и литература

- 1) Миронов Б.Н. Социальная история России периода империи (XVIII — начало XX вв.): генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства. СПб.: Дмитрий Буланин, 1999. 2 Т., с. 320.
- 2) Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: исторический очерк, составленный начальником отделения канцелярии Комитета министров Н. А. Кислинским, Отв. ред. статс-секретарь Куломзин. СПб.: Канцелярия Ком. министров, 1902, с.192
- 3) Бовыкин В.И., Гавлин М.Л., Епифанова Л.М., Калмаков С.В., Куприянова Л.В, Петров Ю.А. и др. История предпринимательства в России/ Книга 2. Вторая половина XIX- начало XX века. М.: РОССПЭН, 1999. с. 133
- 4) Симонова Е.В. Провинциальные города Тульской губернии в XIX веке. Т.: ИПК Гриф и К., 2005. с. 191
- 5) Сравнительные выводы по трем железным дорогам от Тамбова к Саратову, Моршанска к Самаре и Борисоглебска к Камышину или к Царицыну. С.7.
- 6) ГАТО (Государственный архив Тамбовской области), Ф. 4. Оп.1. Д. 4181. Л.13. Записка правления общества РКЖД по вопросу сооружения Рассказово-Балашов-Камышинской железно-дорожной ветви- тамбовскому губернатору