

С. Б. ЖИХАРЕВ

(Гомель, УО «Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины»)

**ПРОЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
ЧЕРЕЗ МОГИЛЕВ В 60–90-Е ГОДЫ XIX ВЕКА**

В статье проанализированы основные проекты железнодорожного строительства через Могилев в пореформенный период и выявлены факторы, воспрепятствовавшие их реализации

В конце XIX в. Могилевская губерния оказалась сороковой из пятидесяти одной российской губернии по обеспеченности железнодорожными путями и на последнем месте в северо-западном крае [1; с. 46, 74, 89–91, 135–141; 2, с. 389, 440]. Главной причиной подобной ситуации явилась значительная диспропорция в железнодорожном строительстве между отдельными губерниями. Если такие губернские города, как Гродно, Витебск, Минск, Вильно уже в 1860–1870-е гг. приобрели прямое железнодорожное сообщение, то Могилев как будто преследовал злой рок : более 30 лет потребовалось, чтобы через этот губернский центр прошла железная дорога Витебск- Жлобин. Даже в конце XIX в. губернский город Могилев с количеством жителей более 45 000 человек и центральная часть губернии с населением более 1 000 000 человек оставались без современного пассажирского и товарного сообщения. Существовавшее некогда дешевое и удобное речное сообщение по Днепру из-за мелководья вызывало серьезные затруднения, а в жаркое лето совсем прекращалось. Остальное время года вся центральная часть Могилевской губернии и губернский город испытывали неудобства, связанные с недостатками гужевого транспорта и в особенности при весенней и осенней распутице 3, л. 3 . Целью данной статьи является анализ содержания основных проектов пореформенного железнодорожного строительства через Могилев и выявление причин их неудач.

В пореформенный период традиционные пути сообщения Могилевской губернии пришли в состояние упадка и запустения. Подтверждением тому служат материалы официальной переписки канцелярии Могилевского губернатора с соответствующими должностными лицами и инстанциями. Так, 8 апреля 1867 г. оршанский уездный исправник в своем рапорте сообщал могилевскому губернатору, что переправа через р. Днепр возле Орши прекратила функционирование [4, л. 1]. Через неделю к могилевскому губернатору обратился начальник 7 округа путей сообщения МПС, предлагавший для защиты щебеночного покрытия шоссе от Орши

до Довска настилать хворост. На отдельных участках под тяжестью груженных экипажей и обозов полотно дороги настолько осело, что для проезда через образовавшиеся в условиях весенней распутицы ямы приходилось использовать единственное доступное средство – хворост [4, л. 8]. В 1866 г. прошение могилевских властей о ремонте аварийных участков шоссе чиновники Министерства путей сообщений отклонили по причине отсутствия средств. В следующем году планировалось профинансировать устранение неисправностей на 2 перегонах от станции Погребенки до Орши. Летом 1867 г. ремонтные работы шоссе были начаты. Велись они до такой степени безалаберно, что могилевский губернский почтмейстер в своей жалобе на имя могилевского губернатора 31 июля 1867 г. отмечал, что проложенные по обочине ремонтируемых участков шоссе объезды узки и двум экипажам невозможно разминуться и есть опасность опрокинуться в канаву или ров. Несчастные случаи в этих местах неизбежны, если объезды не будут по ночам освещаться фонарями [4, л. 10 об.].

Нередко местные структуры МПС приукрашивали ситуацию и направляли в губернское правление неверные сведения. Например, 10 августа 1867 г. правление 7 округа путейского ведомства заверило могилевского губернатора, что Киевское шоссе от Витебска до Орши осмотрено начальником округа и находится в приемлемом состоянии. Вместе с тем, за всю историю существования с 1841 по 1865 гг. шоссе ни разу капитально не ремонтировалось. Вымощенные хворостом объезды из-за дождей в июне 1867 г., а также вследствие интенсивного грузового движения (перевозка 1 250 тыс. пудов рельсов для строящейся Курско-Киевской железной дороги) пришли в полную негодность. Использование дощатых настилов не предусматривалось, так как стоимость их изготовления сопоставима с ремонтными работами самого шоссе [4, л. 13 об.].

Не лучшим было эксплуатационное состояние Киевского шоссе, особенно на участке между Довском и границей с Черниговской губернией. Могилевский губернатор распорядился временно прекратить взимать шоссейный сбор с местных жителей за пользование этим участком дороги [4, л. 23 об.]. Дальнейшее получение платы за проезд вызывало справедливое возмущение беднейших слоев населения.

В Могилеве мост через Днепр обветшал и нуждался в серьезном ремонте : нижний дощатый настил моста сгнил, а верхний полностью обветшал и требовал замены [4, л. 21 об.]. Могилевские власти запланировали на 1868 г. комплекс работ по приведению моста в надлежащее состояние.

В 1866 и 1868 гг. при рассмотрении проектов сети железных дорог России, подготовленных министром путей сообщения П. П. Мельниковым, планировалось проведение магистрали с юга на север от

Нежина через Чернигов, Гомель, Могилев, на Витебск и далее на Остров или Псков. В правительственных кругах эту линию «окрестили» Северо-Западной железной дорогой, о ней много писали в прессе, но её постройку постоянно откладывали на будущее или существенно корректировали направление.

27 декабря 1868 г. Комитет железных дорог отнес к категории приоритетных железных дорог линию от Могилева к одному из пунктов Курско-Киевской железнодорожной магистрали. Предполагалось, что эта дорога пройдет вдоль всей Могилевской губернии с юга на север и будет продлена до Витебска. Самым рациональным вариантом для соединения с Курско-Киевской магистралью была признана линия от Нежина через Чернигов и Гомель. Объяснялось это несколькими причинами : во-первых, от Могилева до Курско-Киевской железной дороги наиболее короткое расстояние, во-вторых, в этом направлении прогнозируется интенсивный грузопоток из губерний Киевской, Полтавской и Черниговской к Рижскому порту и Царству Польскому 5, л. 3] и, в- третьих, важное стратегическое значение этого [направления признавали эксперты военного и финансового ведомств. Так, еще в 1865 г. генерал С. П. Бутурлин делал особый акцент на значении Киевско-Витебской железной дороги для обороны государства 6, с. 52 . В 1866 г. министр финансов М. Х. Рейтерн в письме наместнику в Царстве Польском Ф. Ф. Бергу писал, что в 1866 г.

« ...присоединена к числу первостепенных линий : от Киева или Нежина через Чернигов, Бобруйск и Минск до Вильны (560 верст). Направление от Нежина через Чернигов, Могилев и Оршу на Витебск по моему мнению выгоднее во всех отношениях, оно также короче на 75 верст» 7, л. 23 об. . []

31 октября 1868 г. у министра финансов пытались добиться разрешения на производство изысканий обозначенной железной дороги конкурирующие группы российских предпринимателей : Голынский и К°, Пущин и К , флигель-адъютант Тучков. С ходатайствами о предоставлении концессий на постройку Нежинско-Черниговско- Гомельской дороги в правительственные структуры обратились также представители английской компании Уильямс и К .

Заинтересованность в изменении направления этой соединительной линии выразило Черниговское земство, которому хотелось, чтобы она максимально пролегла по территории Черниговской губернии. 15 февраля 1869 г. князь И. Ф. Паскевич информировал Могилевского губернатора о стремлении собрания земских гласных Черниговской губернии направить железнодорожный путь через г. Стародуб 5, л. 1 об. . В случае рефизации [проекта, представленного органами местного самоуправления

Черниговской губернии, Могилев будет соединен с Балтийскими портами и югом России обходным путем через Смоленск. Князь Паскевич просил могилевского губернатора убедить министров финансов М. Х. Рейтерна и путей сообщения П. П. Мельникова в необходимости строить Нежинско-Черниговско-Могилевскую линию через Могилев 5, л. 2 .

Опасения И. Ф. Паскевича были беспочвенны, так как раньше

Черниговское земство ходатайствовало о концессии на постройку железной дороги от одного из пунктов Курско-Киевской линии возле Борзны или Конотопа через Стародуб до Рославля, но получило официальный отказ. В итоге Комитет министров принял решение все-таки соединить Могилев с Курско-Киевской железной дорогой. Черниговские земцы попытались вернуть утраченную инициативу и сделали новый ход. Они изменили свой проект и ходатайствовали теперь о постройке той же самой дороги, но с крутым поворотом от Стародуба на Могилев. Власти последнего видели в очередном варианте не что иное, как уловку со стороны Черниговского земства : получение концессии на вышеупомянутую линию должно было привести к последующему изменению направления дороги из Стародуба не на Могилев, а на Рославль. Таким образом, депутаты Черниговского земского собрания обходными путями добивались осуществления ранее отклоненного проекта 5, л. 3 об. .

29 февраля 1869 г. могилевский губернатор в официальном письме на имя министра финансов М. Х. Рейтерна изложил свои аргументы в пользу Нежинско-Черниговско-Могилевского варианта. Он подчеркивал, что, сравнивая проекты Черниговского земства и Могилева, необходимо обратить внимание на следующие принципиальные моменты : 1) длина железнодорожной линии; 2) численность населения находящихся на пути городов; 3) назначение нового железнодорожного пути; 4) сформировавшееся направление торговых сообщений. В частности, в письме отмечалось, что Нежинско-Черниговско-Могилевская линия (320 верст) будет на 60 верст короче по сравнению с Черниговским вариантом, следовательно ее постройка обойдется на 3 млн. рублей дешевле. Интенсивность эксплуатации железной дороги в пределах Могилевской губернии увеличится за счет привлечения примерно 2 820 972 пудов коммерческих грузов, которые ежегодно в период навигации перевозятся по Днепру. Речной транспорт не сможет конкурировать с железнодорожным не только в силу известных причин, но также и из-за прогрессирующего обмеления фарватера Днепра 5, л. 10 . Могилевский губернатор прогнозировал увеличение объема транзитных грузов на 2 200 000 пудов, [а количество местных товаров, вывозимых железнодорожным транспортом из вверенной ему в управление губернии, должно составить 300 000 пудов 5, л. 10 об. .

Строительство железной дороги от Нежина через Чернигов и Гомель к Могилеву будет выгодно еще и по фискальным соображениям. Польское восстание 1863 г., неурожайные годы и целый ряд других факторов ухудшили материальное положение сельского населения Могилевской губернии настолько, что Министерство финансов было вынуждено временно приостановить получение с крестьян выкупных платежей и предоставлять им государственные кредиты. Для оказания материальной поддержки местному сельскому населению сооружению железной дороги Нежин–Чернигов–Гомель–Могилев предлагалось присвоить статус общественных работ. Рост благосостояния населения губернии позволит правительству взыскать розданные ему в тяжелые годы ссуды и ликвидировать накопившиеся недоимки по выкупным платежам 5, л. 13–13 об. .

В 1870 г. Комитет министров определил «высочайше утвержденную» сеть важнейших железных дорог, среди которых от начального направления линии Нежин–Чернигов–Гомель–Могилев уже мало что осталось : пунктом соединения этой железной дороги с Курско-Киевской магистралью становился не Нежин, а Конотоп, а ее трасса теперь проходила через города Гомель, Бобруйск и Минск в направлении Ландварово. Узловым пунктом соединения со Смоленско-Брестской железной дорогой становился теперь не Могилев, а Минск. Таким образом, были прорисованы общие контуры Ландварово-Роменской железной дороги. Автор проекта Ландварово-Конотопской железной дороги министр путей сообщения В. А. Бобринский считал, «что такая линия откроет прямой путь хлебным грузам из наиболее плодородных частей Малороссии к Либавскому порту» [8, с. 46]. Позже возникло предложение продлить Ландварово–Конотопскую железную дорогу в глубь Полтавской губернии – до Ромен. В Комитете министров не возражали против такой корректировки направления магистрали.

23 июля 1873 г. министр путей сообщения граф В. А. Бобринский распорядился о проведении изысканий железнодорожной ветви от станции Орша Московско-Брестской железной дороги до станции Салтановка Либаво-Роменской железной дороги. Предварительные работы поручались инженеру титулярному советнику Ласкину. 7 июля 1873 г. лесной департамент Министерства госимуществ официально уведомил властей Минской губернии о порядке проведения просек в казенных лесах в ходе изыскательных мероприятий 9, лф. 1–1 об. . В 1875 г. железнодорожная ветвь Орша–Могилев вошла в сеть

утвержденных к постройке железнодорожных линий, но к ее строительству так и не приступили.

В 1896 г. Могилевская городская Дума и власти Могилева выработали обоснование проекта постройки железной дороги от ст. Орша Московско-Брестской железной дороги до г. Могилева. Авторы документа предлагали вести линию Орша-Могилев от ст. Орша в юго-западном направлении по правому берегу реки Днепр через м. Шклов до г. Могилева (длина 72 версты). К проектируемой Могилевско-Оршанской ветви тяготел целый ряд населенных пунктов со значительным числом жителей – потенциальных пассажиров этой железнодорожной линии. Проектировщики железнодорожной ветви прогнозировали следующий пассажиро- и грузооборот и доходность линии : 1) 100 000 чел., доход 52 800 руб.; 2) 4 800 000 пудов, доход

64 000 [3, л. 26 об.]. Стоимость постройки 1 версты проектируемой линии не должна превысить 20 000 тыс. руб. кред. Такая низкая поперстная стоимость обеспечивалась за счет укладки пути пригодными к эксплуатации списанными рельсами с Московско-Брестской железной дороги. При протяженности железнодорожной ветви 72 в. общая стоимость постройки Могилево-Оршанской линии составит 1 440 000 руб. Предполагаемый чистый годовой доход от ее эксплуатации будет равен 88 700 руб. (более 6% на затраченный капитал) [3, л. 26 об.]. Несмотря на весомость приведенных в пользу железнодорожной ветви Могилев-Орша аргументов министр путей сообщения М. И. Хилков квалифицировал обозначенный проект «<...> как вопрос, имеющий лишь второстепенное значение при постройке магистральных путей в империи» [3, л. 23].

В 1890 г. статский советник А. Ф. Бартоломей обратился к начальнику главного штаба генерал-адъютанту Н. Н. Обручеву и министру путей сообщения А. Я. Гюббенету с докладной запиской, в которой обосновывал необходимость соединения Прибалтийского и Черноморского побережий в результате проведения железной дороги от Санкт-Петербурга на Юг России [10]. По мнению автора документа новая коммуникационная линия свяжет юго-западный театр военных действий с северо-западным и обеспечит беспрепятственное передвижение войск. Экономическое значение Северо-Западной железной дороги будет состоять в том, что она обеспечит пассажирские и грузовые перевозки с юга на север и с севера на юг соответственно. Бартоломей прогнозировал доходность этой магистрали на уровне Николаевской и Нижегородской – самых прибыльных железных дорог в Российской империи [10, л. 1 об.]. Он также предлагал учредить акционерное общество для постройки и эксплуатации

железнодорожного пути от г. Нежина (Киево-Курская железная дорога) через города Чернигов, Гомель, Могилев, Оршу, Витебск, Псков. Учитывая интересы Военного министерства, железнодорожную линию предполагалось строить по левому берегу р. Днепр. Мосты планировалось возводить на р. Десне и Днепр возле Орши.

Необходимость постройки Северо-Западной железной дороги формально поддержали четыре ключевых ведомства : Военное министерство, Министерство путей сообщения, Министерство финансов и Государственный контроль. На особом совещании под председательством действительного статского советника А. А. Абазы руководители названных правительственных инстанций предлагали для определения доходности проектируемой железной дороги провести технические изыскания и экономические исследования [10, л. 3–5].

Окончательно судьбу проекта Северо-Западной железной дороги решили факторы военно-стратегического характера, а также заинтересованность Министерства финансов в коммерческой стабильности уже находящихся в эксплуатации частных железнодорожных магистралей. Стратегические интересы государства требовали постройки линий Витебск-Могилев-Салтановка и Хоробичи-Бровары, а не Псков-Витебск-Могилев-Гомель-Нежин. Решающее слово принадлежало Министерству финансов, и 2 августа 1890 г. последовала резолюция И. А. Вышнеградского, гласившая, что

«проектируемая Бартоломеем железная дорога может нанести ущерб казне уменьшением доходности соседних с проектируемой линией государственных или гарантированных казной частных железных дорог. Отдельные участки предполагаемой железной дороги представляют собой подъездные пути к пересекаемым эту линию существующим железным дорогам» [10, л. 10]. А. Ф. Бартоломео было отказано в обеспечении правительственной гарантии на облигационный и акционерный капитал Северо-Западной железной дороги, что было равнозначно лишению возможности учредить акционерное общество для её постройки.

Таким образом, целый ряд факторов военно-стратегического, экономического и технического характера обусловили асинхронный порядок включения в железнодорожную сеть населенных пунктов Российской империи независимо от их административного статуса или экономического значения. Например, в Могилевской губернии уездный Гомель начал пользоваться всеми преимуществами железнодорожного сообщения уже в середине 70-х годов XIX в., в то время как губернский город Могилев ждал такой возможности до начала XX века. Соответственно и более высокая динамика развития

городского хозяйства в условиях рыночно-капиталистических отношений была у тех городов, экономика которых раньше других оказалась «встроена» в формирующуюся благодаря развитию сети железных дорог систему единого рынка в России. А это в конечном итоге обеспечивало грядущий рост благосостояния населения.

Список использованных источников и литературы

1. Мейен, В. Ф. Россия в дорожном отношении : В 3 т. / В. Ф. Мейен. – СПб. : Тип. хоз. департамента М–ва внутренних дел, 1902. – Т.1. – 467 с.
2. Мейен, В. Ф. Россия в дорожном отношении : В 3 т. / В. Ф. Мейен. – СПб. : Тип. хоз. департамента М–ва внутренних дел, 1902. – Т.3. – 928 с.
3. О сооружении железной дороги из г. Витебска в г. Могилев // Национальный исторический архив Беларуси (далее : НИАБ). – Фонд 2001. – Оп. 1. – Д. 1389. – 102 лл.
4. О неудовлетворительном состоянии шоссе, мостов, паромных переправ и грунтовых дорог в Могилевской губернии // НИАБ. – Фонд 2001. – Оп. 1. – Д. 1043. – 27 лл.
5. Дело о проведении железной дороги через Гомель, Чернигов и Нежин // НИАБ. – Фонд 2187. – Оп. 1. – Д. 17. – 15 лл.
6. Бутурлин, С. П. О военном значении железных дорог и особенной их важности для России / С. П. Бутурлин. – М., 1865. – 96 с.
7. Письма М. Х. Рейтерна Бергу Ф. Ф. на русском и французском языках // Государственный архив Российской Федерации. – Фонд 547 (Берг Федор Федорович). – Оп. 1. – Д. 616. – 116 лл.
8. Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров : В 4 т. / Н. А. Кислинский. – СПб. : Типография Ком-та министров, 1902. – Т.2. – 324 с.
9. Переписка с лесным департаментом Министерства госимуществ о допуске инженера Ласкина для изыскания линий при проведении железной дороги от ст. Орши через Могилев до соединения с Ландварово-Роменской железной дороги // НИАБ. – Фонд 27. – Оп. 2. – Д. 294. – 2 лл.
10. Докладная записка Камергера двора е.и.в. действительного статского советника Бартоломея о разрешении образования общества и постройки Северо-Западных железных дорог (Нежин, Чернигов, Гомель, Могилев, Орша, Витебск и Псков) // Российский государственный военно-исторический архив. – Фонд 400. – Оп. 24. – Д. 1607. – 11 лл.

Sergei Zhiharev. The railroad construction projects through Mogilev in 1860–1870-s

In the article the most significant railroad construction projects through Mogilev in post-reform period are analyzed as well as factors had prevented to implement it.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРИНЫ