



ДИСКУССИЯ О «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ВОПРОСЕ» НА СТРАНИЦАХ ПЕРИОДИЧЕСКОЙ ПЕЧАТИ (1864–1878 гг.): ПРОВИНЦИАЛЬНЫЙ «КИЕВЛЯНИН» И РУССКАЯ ПУБЛИЦИСТИКА

Федоров Дмитрий Андреевич

Санкт-Петербургский государственный университет,

Санкт-Петербург, Россия

[dnib.1995@yandex.ru](mailto:d nib.1995@yandex.ru)

Аннотация. В статье предпринята попытка рассмотреть ряд малоизученных сторон общественной дискуссии о «железнодорожном вопросе». Автор ставит своей главной целью анализ многочисленных публикаций в газете «Киевлянин» – почти забытого в советской исторической науке ведущего периодического издания Юго-Западного края второй половины XIX в. Особое внимание уделяется позиции редакции газеты по ключевым проблемам железнодорожного строительства. В качестве источника автор использовал архивные материалы Российского государственного исторического архива и Государственного архива Российской Федерации, Отдела рукописей Российской национальной библиотеки, а также статьи столичных и региональных периодических изданий («Московские ведомости», «Санкт-Петербургские ведомости», «Русский инвалид», «Голос», «Киевские губернские ведомости», «Одесский вестник»). Автор обозначил основные дискуссионные вопросы правительственной политики развития железных дорог, которые активно обсуждались на страницах «Киевлянина». Особый интерес вызывает сам процесс строительства железных дорог в затрагиваемый период, представленный как последовательный переход от концессионной «горячки» частных компаний к государственно-капиталистической модели. Центральным положением железнодорожной программы в «Киевлянине» стало отстаивание проекта железнодорожного сообщения Киева с наиболее крупными промышленными и торговыми центрами страны, а именно Москвой, Санкт-Петербургом и Одессой. Подобные стремления редакции киевской газеты были обусловлены не только экономическими, но и политическими причинами.

Ключевые слова: железные дороги, железнодорожное строительство, газета «Киевлянин», публицистика, общественная дискуссия, Юго-Западный край, Юго-Западные железные дороги.

DISCUSSION ABOUT THE “RAILWAY ISSUE” ON THE PAGES OF PERIODICALS (1864–1878): THE PROVINCIAL “KIEVLYANIN” AND RUSSIAN PUBLICISM

Fedorov Dmitry A.

St. Petersburg State University,
Saint Petersburg, Russia
dnib.1995@yandex.ru

Abstract. The article attempts to consider a number of poorly studied aspects of the public discussion about the “railway issue”. The author sets as his main goal the analysis of publications in the newspaper “Kievlyanin” – almost forgotten in the Soviet historical science, the leading periodical publication of the South-West krai of the second half of the 19th century. First of all, the author is interested in the position of the editorial board on key points of railway construction. As a source, the author used archival materials of the Russian State Historical Archives and the State Archives of the Russian Federation, as well as metropolitan and regional periodicals (“Moskovskie vedomosti”, “Sankt-Peterburgskie vedomosti”, “Russkij invalid”, “Golos”, “Kievskie gubernskie vedomosti”, “Odesskij vestnik”). The author outlined the main controversial issues of government policy for the development of railways, which were actively discussed on the pages of “Kievlyanin”. The process of railway construction in the specified period is particularly interesting itself. It is presented as a gradual transition from the concession “fever” of private companies to the state-capitalist model. It is noted, that “Kievlyanin” newspaper’s editorial office paid considerable attention to railway construction. The defending of Kyiv railway communication with the largest industrial and trading centers of the country, namely Moscow, Saint Petersburg, and Odessa became a basic provision of the railway program in “Kievlyanin” newspaper. In this context, such endeavors of the Kyiv newspaper’s editorial were not only due to economical but political causes. The author aims to show that railway construction is getting one of the most topical socio-political problems of the after-reform epoch that heats debates among periodicals.

Keywords: railways, railway construction, newspaper “Kievlyanin”, publicism, public discussion, South-West krai, South-West Railways.

Цитирование: Федоров Д.А. Дискуссия о «железнодорожном вопросе» на страницах периодической печати (1864–1878 гг.): провинциальный «Киевлянин» и русская публицистика // Новое прошлое / The New Past. 2021. № 4. С. 124–141. DOI 10.18522/2500-3224-2021-4-124-141 / Fedorov D.A. Discussion about the “Railway Issue” on the Pages of Periodicals (1864–1878): the Provincial “Kievlyanin” and Russian Publicism, in *Novoe Proshloe / The New Past*. 2021. No. 4. Pp. 124–141. DOI 10.18522/2500-3224-2021-4-124-141.

© Федоров Д.А., 2021

Значимость железных дорог в истории России периода реформ 1860–1870-х гг. обусловила устойчивый интерес современников к данной теме. Непосредственным «инструментом» формирования различных точек зрения уже в начале 60-х гг. XIX в. становится периодическая печать [Чернуха, 1989, с. 7]. История периодических изданий в контексте «железнодорожного вопроса» и ранее затрагивалась отечественными исследователями. Первые публикации о «железнодорожном вопросе» начинают появляться еще в досоветский период. В ряду обобщающих работ [Андреев, 1896; Головачев, 1881; Панаев, 1889; Судейкин, 1895] следует особо выделить юбилейные издания Министерства путей сообщения [Наша железнодорожная политика..., 1902, т. 1; Наша железнодорожная политика..., 1902, т. 2; Краткий исторический очерк..., 1898].

В советской историографии вплоть до середины 50-х гг. XX в. крупные работы по данной проблеме не появлялись. Объясняется это тем, что все внимание историков привлекали события революционной борьбы железнодорожных служащих. Среди наиболее интересных трудов отметим опубликованную в 1954 г. статью А.П. Погребинского [Погребинский, 1954]. Следующий этап в изучении истории железных дорог приходится на вторую половину 1970-х гг. В 1975 г. вышла фундаментальная монография А.М. Соловьевой о железнодорожном строительстве второй половины XIX в. [Соловьева, 1975]. Через три года (1978 г.) В.А. Твардовская в своей работе «Идеология пореформенного самодержавия» предприняла попытку изучить взгляды М.Н. Каткова в «Московских ведомостях» на железнодорожную политику 60–70-х гг. XIX в. [Твардовская, 1978]. Обращение Твардовской к материалам периодической печати в контексте «железнодорожного вопроса» имеет большое значение для настоящего исследования.

Современный этап в отечественной историографии характеризуется повышенным интересом к истории железных дорог. Прямое отношение к нашему исследованию имеют труды, посвященные деятельности министра финансов, а по совместительству корреспондента «Киевлянина», Н.Х. Бунге [Степанов, 1998; Благих И.А., Громова Ж.В., 2010; Степанов, 2021]. Заметим, что среди исследователей отмечается повышенный интерес к истории отечественных железных дорог, отдельным ее эпизодам [Елютин, 2001; Тестов, 2009].

Однако «Киевлянину» – наиболее популярной газете Юго-Западного края второй половины XIX в. – повезло меньше. Если среди дореволюционных исследователей история киевской газеты еще вызывала некоторое внимание [Новицкий, 1880; Корнилов, 1918], то советские историки лишь вскользь упоминали «Киевлянин» как «погибающую газетку» [Твардовская, 1978, с. 5; Боханов, 1984, с. 26]. Только после распада советского государства отечественные исследователи начинают широко использовать материалы этого издания [Миллер, 2013; Пученков, 2013]. Однако специально к его истории обращался в своих работах лишь А.Э. Котов [Котов, 2015; Котов, 2016].

Основой источниковой базы рассматриваемого в статье вопроса являются статьи газеты «Киевлянин». Не менее важными являются материалы столичных и

региональных газет, позволяющих воссоздать целостную атмосферу «общественного диалога» о «железнодорожном вопросе». Представляют интерес и источники личного происхождения, а именно мемуары и дневники.

Большое значение для раскрытия затрагиваемой темы имеют неопубликованные источники. Особую ценность представляют делопроизводственная документация Министерства путей сообщения [РГИА, ф. 207, оп. 3, д. 177, 192, 218, 219, 230, 354; РГИА, ф. 268, оп. 1, д. 1, 1755], всеподданейшие отчеты по Ведомству путей сообщения [РГИА, ф. 446, оп. 6, д. 66; РГИА, ф. 446, оп. 26, д. 16], журналы заседаний Барановской комиссии [РГИА, ф. 1195, оп. 1, д. 1, 93], отчеты киевского генерал-губернатора А.П. Безака [РГИА, ф. 1263, оп. 1, д. 3224], журналы (протоколы) заседаний Комитета железных дорог [РГИА, ф. 1275, оп. 1, д. 61], материалы фонда А.Ф. Кони [ГАРФ, ф. 564, оп. 1, д. 514]. Автор также использовал материалы Отдела рукописей Российской национальной библиотеки [ОР РНБ, ф. 379, д. 185, 202, 256, 258, 682; ОР РНБ, ф. 208, д. 70].

Для исследования представляют интерес и материалы опубликованных источников, в основном материалы ревизий [Анненков, 1879], делопроизводственные «записки» [Чернуха, 1978] и законодательные акты [Полное собрание законов Российской империи, 1857].

В центре внимания настоящей статьи — публицистические выступления «Киевлянина» о «железнодорожном вопросе». Железные дороги неоднократно становились предметом бурных обсуждений в консервативной печати. Наиболее влиятельным изданием охранительной журналистики этого периода являлись «Московские ведомости», чей главный редактор М.Н. Катков отводил Москве, Киеву и Одессе роль естественных центров притяжения ввиду удачного географического положения [Московские ведомости, 1864а]. Подобные утверждения встречали положительные отклики русской общественности не только в Москве и Петербурге, но и в провинциальном Киеве. Так, например, для киевской умеренно-монархической газеты «Киевлянин» сооружение железной дороги между Москвой, Киевом и Одессой представлялось как одно из верных средств для тесного сближения центральных губерний России с Юго-Западным краем. Вместе с тем для «Киевлянина», в составе редакции и сотрудников которого (В.Я. Шульгин, М.В. Юзефович и т.д.) большинство составляли русские националисты, расширение сети железных дорог имело скорее политическое, чем экономическое значение [Котов, 2015, с. 135].

В ряду публицистов «Киевлянина», уделивших особое внимание изучению железных дорог, прежде всего следует выделить профессора Киевского университета Николая Христиановича Бунге. Предварительно отметим, что Бунге, не отрицая полезность частной инициативы [Степанов, 1998, с. 102; Благих, Громова, 2010, с. 129; Степанов, 2021, с. 54], все же осуждал устоявшееся мнение о ее исключительной выгодности [Судейкин, 1895, с. 20]. Убедительным доказательством этому служила крайне неэффективная деятельность Главного общества российских железных дорог [Бунге, 1877, с. 127]. Учитывая печальные итоги работы этого

Общества, Бунге составил собственную программу реформ, в которой железной дороге между Москвой, Киевом и Одессой придавалось первостепенное значение [Киевлянин, 1864а; Киевлянин, 1867]. Медленный рост промышленного производства напрямую связывался с недостаточным развитием сети железных дорог [Киевлянин, 1866а]. Не осталась без внимания и политическая составляющая вопроса, суть которой сводилась к мнению «Московских ведомостей» о том, что «железный путь» между Киевом и Москвой станет надежным средством борьбы с польским сепаратизмом [Киевлянин, 1864а]. То значение, которое Бунге придавал железным дорогам, вскоре нашло отражение в многочисленных статьях газеты «Киевлянин», редакция которой принялась убежденно отстаивать предложенную программу реформ.

К началу 1860-х гг. протяженность железных дорог в стране была совершенно недостаточной ни для развития промышленности, ни для обеспечения обороноспособности. А полное расстройство финансов после Крымской войны делало строительство железных дорог нереальной задачей для государства. Отражением новых реалий стало появление 26 января 1857 г. указа о создании Главного общества российских железных дорог, основу которого составляли капиталы частных банкиров [Полное собрание законов Российской империи, 1857, с. 73]. Однако обнаруженные вскоре факты многочисленных коррупционных схем учредителей этого Общества возмутили общественность и печать, породив определенные сомнения [Головачев, 1881, с. 23–24; Погребинский, 1954, с. 150–151].

Поэтому как никогда кстати пришлось назначение в 1862 г. начальником Главного управления путей сообщения П.П. Мельникова. Отдавая явное предпочтение системе казенного строительства [Долгоруков, 1934, с. 275–276], Мельников считал необходимым привлечь к постройке железных дорог и представителей частного капитала. Подобные идеи нашли отражение в проекте масштабной (до 4 500 верст) железнодорожной сети, составленном министром в начале декабря 1862 г. [РГИА, ф. 207, оп. 3, д. 162, л. 56]. Проект предполагал строительство «магистральных» направлений железных дорог между Киевом и Одессой, а также Москвой и Севастополем [РГИА, ф. 207, оп. 3, д. 162, л. 18об.]. 12 марта 1863 г. Мельникову удалось согласовать создание концессии на строительство Одессо-Киевской железной дороги. Немного позже (25 июля 1863 г.) правительство заключает еще один договор с английской компанией на строительство железной дороги от Москвы до Севастополя [Официальный отдел, 1863, с. 7–22]. При этом акционеры должны были учесть несколько условий, выдвинутых не без усилий Мельникова: так, в случае с Одессо-Киевской дорогой удалось утвердить ходатайство новороссийского генерал-губернатора П.Е. Коцебу от 11 января 1863 г. о начале строительства параллельной железной дороги на участке Одесса-Парканы исключительно за счет казны [РГИА, ф. 268, оп. 1, д. 1, л. 7–8].

Однако английской компании так и не удалось реализовать предложенную концессию [Русский инвалид, 1864а]. Та же участь постигла и Одессо-Киевское общество [Краткий исторический очерк..., 1898, с. 126]. Но в это же время генерал-губернатор

Коцебу не только докладывал об успешном начале строительства, но и просил разрешения о дальнейшем продолжении работ [РГИА, ф. 207, оп. 1, д. 354, л. 11], испрашивая на это в общей сложности всего 2 млн руб. [РГИА, ф. 207, оп. 3, д. 177, л. 1]. 26 мая 1864 г. император утвердил направление участка от Москвы до Орла Московско-Севастопольской железной дороги, который планировалось строить исключительно на казенные средства.

Казалось, что столь удачное начало должно было гарантировать успех реформ Мельникова. По-прежнему выделяя железнодорожную линию Киев–Одесса как одно из наиболее приоритетных направлений, он, однако, не мог предвидеть кардинальных перемен, начавшихся в конце 1864 г.

В ноябре 1864 г. П.Е. Коцебу представил план дальнейшего строительства Одесской железной дороги, однако с направлением не на Киев, как изначально предполагалось, а на Кременчуг и Харьков. Столь категоричная постановка вопроса вызвала противоречивую реакцию у сторонников киевского направления, что подтверждается итогами заседаний приглашенных экспертов при Русском географическом обществе 3 и 7 декабря 1864 г. в Петербурге [Андреев, 1896, с. 21–26; Шестаков, 2006, с. 414]. Результаты данного заседания вызвали пристальный интерес сотрудников «Киевлянина». Несмотря на то, что первые выпуски газеты появились относительно недавно, летом 1864 г., уже к зиме этого года редакция представила на страницах своего издания целостную программу железнодорожной реформы, ключевой целью которой было скорейшее соединение железной дорогой Одессы, Киева и Москвы. По этой причине в «Киевлянине» поддержали сторонников Одессо-Киевской железной дороги [Киевлянин, 1864с], заявляя о полном сочувствии экспертов именно киевскому направлению [Киевлянин, 1864d].

Примечательно, что схожая ситуация повторилась и на заседании Комитета железных дорог 7 декабря 1864 г., посвященном этому же вопросу [Валуев, 1961, с. 304]. Приверженцы Кременчугско-Харьковского направления (П.А. Валуев, вел. кн. Константин Николаевич и др.) посчитали экономически целесообразным соединить железной дорогой Одессу с Балтой, Кременчугом и Харьковом [РГИА, ф. 1275, оп. 1, д. 61, л. 4]. По нашему мнению, значительную роль в их намерениях сыграли чисто политические мотивы, связанные с наметившейся в середине 1860–х гг. политикой примирения в Царстве Польском, сторонниками которой они являлись [Котов, 2019, с. 175]. Думается, поэтому министры отдавали предпочтение именно этому направлению, тем самым желая отсрочить соединение Киева и Москвы на неопределенное время.

В условиях обострения ситуации «Московские ведомости» решаются на резкий выпад против проекта Кременчугско-Харьковской дороги. Одним из первых ударов стала публикация в московской газете статьи М.В. Юзефовича – главного антипольского пропагандиста «Киевлянина». Считая, что «польский вопрос» вступает в опасный этап примирения, Юзефович связывал откладывание строительства

Киево-Московской железной дороги с происками «польской программы» [Московские ведомости, 1864b]. Вызывающий тон статьи сразу привлек к себе внимание. 9 октября 1864 г. Коцебу в письме к князю В.А. Долгорукову настаивал на принятии мер против «вредной» статьи киевского публициста [РГИА, ф. 775, оп. 1, д. 179, л. 22]. Подобный поворот событий также решил использовать в своих целях Валув. Желая расправиться с крайне независимыми «Московскими ведомостями», министр заявил, что с его стороны будут предприняты меры для опровержения обвинений Юзефовича [РГИА, ф. 775, оп. 1, д. 179, л. 29].

Тем временем борьба на страницах периодической печати принимала все более ожесточенный характер. Коцебу, имея широкие связи в столице, добился того, что главный редактор «Санкт-Петербургских ведомостей» выступил в защиту Кременчуго-Харьковской дороги [Санкт-Петербургские ведомости, 1864]. С той же целью новороссийский генерал-губернатор использовал и «Одесский вестник» [Одесский вестник, 1864]. Подобные меры были восприняты в «Киевлянине» как прямой вызов: на страницах киевской газеты начали появляться статьи публициста В.А. Краинского, активно поддерживавшего строительство железной дороги между Одессой, Киевом и Москвой. Краинский прежде всего подчеркивал политическое и общественное значение железных дорог [Киевлянин, 1864b]. Точку зрения Краинского поддержали газеты «Русский инвалид» [Русский инвалид, 1864b] и «Московские ведомости» [Московские ведомости, 1864c]. И лишь А.А. Краевский в петербургском «Голосе» весьма осторожно высказался о выгодах железной дороги на Киев [Голос, 1864], видимо, опасаясь возможного давления со стороны Коцебу и Валуева.

Однако разразившаяся полемика вскоре была прервана «высочайшим» решением. 28 декабря 1864 г. после очередного обсуждения Александр II постановил продолжить строительство железной дороги на Кременчуг и Харьков [ОР РНБ, ф. 379, д. 202, л. 1–1об.].

Может показаться, что положительный опыт строительства «магистральных» линий позволил наконец-то начать создание широкой сети железных дорог. Однако наличие утвержденного плана совершенно не означало, что в правительстве имеются какие-либо представления о дальнейших путях развития железнодорожного хозяйства. Масштабные преобразования Александра II, по справедливому замечанию советского историка В.Г. Чернухи, не были изложены в какой-либо общегосударственной программе правительственной политики. Тем более это касалось долгосрочных ведомственных программ [Чернуха, 1978, с. 269]. Естественным результатом такой «нелепости» стало появление двух параллельных железных дорог (Москва–Орел и Одесса–Балта–Кременчуг), соединить которые в ближайшее время не представлялось возможным [Шестаков, 2006, с. 415; Скальковский, 1906, с. 272]. В своих воспоминаниях военный министр Д.А. Милютин также отмечал подобное недоразумение [Милютин, 2003, с. 109]. По нашему мнению, показательный пример строительства Кременчуго-Харьковской дороги является убедительным доказательством того, что в начале 1860-х гг. в

правительстве отсутствовала единая точка зрения по поводу предстоящего развития железнодорожного хозяйства. Стоит сказать, что подобное положение дел вызвало обеспокоенность редакции «Киевлянина», все более осознающей пагубность сложившейся ситуации.

После 1865 г. период застоя в области прироста железных дорог сменяется настоящей железнодорожной «горячкой», «лихорадкой» [Елютин, 2001, с. 26]. А непосредственной причиной этому стала выгодная концессионная система гарантированного страхования, обеспечивающая стабильные государственные компенсации частным инвесторам. Столь льготные условия не могли не привлечь внимание предпринимателей. На масштабный подъем железнодорожного строительства в «Киевлянине» возлагали особые надежды. В газете рассчитывали, что стремительный рост железнодорожной сети приведет к промышленному подъему и общему росту благополучия населения [Киевлянин, 1865; Киевлянин, 1868а; Киевлянин, 1870]. Вместе с тем корреспонденты «Киевлянина», разделяя мнение «Московских ведомостей» о первостепенной важности привлечения отечественных предпринимателей [Московские ведомости, 1866], довольно настороженно отнеслись к передаче концессий иностранным инвесторам. Например, редакция киевской газеты недоумевала по поводу передачи Киево-Балтской железной дороги франко-бельгийской компании «Давриер и Ко», единственной заботой которой является стремление получить «поболее денег» [Киевлянин, 1866b; Киевлянин, 1868b].

Но даже в условиях начавшейся «горячки» в правительстве все еще колебались относительно того, как именно будет финансироваться строительство железных дорог – частным или казенным способом [Наша железнодорожная политика..., 1902, т. 1, с. 171]. С целью обсуждения этого вопроса весной 1865 г. была создана Особая комиссия под председательством К.В. Чевкина, большинство членов которой высказалось за сохранение принципа частного строительства [Наша железнодорожная политика..., 1902, т. 1, с. 176]. Сообразно выводам Особой комиссии в начале 1866 г. министр финансов М.Х. Рейтерн совместно с Мельниковым представили в Комитет Министров очередной проект, предполагавший строительство сразу десяти железных дорог [РГИА, ф. 207, оп. 3, д. 192, л. 13об.]. Среди «наиболее необходимых» направлений Юго-Западному краю отводилось сразу три крупных дороги: Москва–Курск, Курск–Киев и Киев–Балта [РГИА, ф. 207, оп. 3, д. 192, л. 13об.], на каждую из которых предполагалась выдача концессии с пособием от правительства [РГИА, ф. 207, оп. 3, д. 218, л. 102].

Начало расширения железнодорожного сообщения Киева с центральными и северо-западными губерниями не могло не обрадовать редакцию «Киевлянина». В первую очередь сотрудники газеты чествовали киевского генерал-губернатора А.П. Безака [Киевлянин, 1870; Киевлянин, 1871], беспрестанно доказывавшего необходимость скорейшего завершения Киево-Балтской дороги и соединение ее с Курском [РГИА, ф. 1263, оп. 1, д. 3224, л. 33об.]. 19 января 1866 г. Юзефович на праздничном вечере в честь Безака произнес торжественную речь, признавая его

заслуги в деле строительства «железной от Москвы до Одессы на Киев дороги» [Киевские губернские ведомости, 1866].

Столь резкий переход от периода застоя к «лихорадке» потребовал пересмотра прежних правил выдачи концессий. Впервые о «спекулятивных наклонностях» железнодорожных подрядчиков заявил министр финансов Рейтерн [ОР РНБ, ф. 379, д. 256, л. 5]. А средством борьбы, по его мнению, должно было стать как развитие конкуренции [ОР РНБ, ф. 379, д. 256, л. 6–6об.], так и ужесточение условий выдачи концессий [РГИА, ф. 207, оп. 3, д. 219, л. 4–4об.]. Александр II законодательно утвердил выдвинутые предложения 18 октября 1868 г. [РГИА, ф. 207, оп. 3, д. 218, л. 13].

В конце 1868 г. Мельников приступил к составлению дополнительного плана железных дорог, необходимых «в военном отношении» [ОР РНБ, ф. 379, д. 258, л. 1–9]. Однако 20 апреля 1869 г. последовало его увольнение [РГИА, ф. 446, оп. 26, д. 16, л. 30]; это в свою очередь стало следствием придворной интриги всех заинтересованных в сохранении концессионной «горячки» [Панаев, 1889, с. 39]. Вместо него исполняющим обязанности министра был назначен В.А. Бобринский [РГИА, ф. 446, оп. 6, д. 66, л. 59], личные воззрения которого соответствовали ожиданиям сторонников скорейшего разгосударствления железнодорожного хозяйства [Наша железнодорожная политика..., т. 2, 1902, с. 7]. В соответствии с подобными взглядами новый министр путей сообщения 8 февраля 1870 г. внес на рассмотрение проект строительства сразу восемнадцати железных дорог [РГИА, ф. 207, оп. 3, д. 230, л. 1].

2 сентября 1871 г. В.А. Бобринского на посту министра путей сообщения сменил граф А.П. Бобринский. Очередное назначение не привело к перемене намеченного ранее курса, и новый министр предусматривал продолжение реализации плана 8 февраля 1870 г. Ситуация кардинально не изменилась с назначением 10 июля 1874 г. министром путей сообщения К.Н. Посьета, «единомышленника» Рейтерна [Наша железнодорожная политика..., 1902, т. 1, с. 207]. Вместе с тем попытки министров установить более жесткий контроль за выдачей концессий непременно заканчивались неудачей. А виной этому служили огромные взятки, которые брали не только министерские чиновники, но и члены правительства и даже представители императорской фамилии [Романовы и железнодорожные концессии..., 1933, с. 143; Витте, 1960, с. 124]. Подобное положение дел приводило к тому, что концессионеры по-прежнему «наживались» на строительстве железных дорог, ухудшение состояния которых становилось все очевиднее [Соловьева, 1875, с. 109].

С целью выявления причин неудовлетворительного состояния железных дорог 22 июня 1876 г. была учреждена особая комиссия под председательством Т.Э. Баранова [РГИА, ф. 1195, оп. 1, д. 1, л. 2об.]. Осознавая уровень возложенной ответственности, Баранов в докладе императору от 22 октября 1876 г. прямо сообщил о том, что настоящее положение железных дорог представляет весьма серьезную

опасность. Как грозное предзнаменование звучали слова председателя о том, что в военное время «большинство наших железных дорог окажется несостоятельными» [РГИА, ф. 1195, оп. 1, д. 93, л. 2–4].

Начавшаяся вскоре русско-турецкая война 1877–1878 гг. подтвердила верность доводов комиссии Баранова. В ноябре 1876 г. согласно мобилизационному плану в Одессу начали прибывать первые воинские эшелоны. План предполагал безостановочную перевозку войск железными дорогами [ГАРФ, ф. 564, оп. 1, д. 514, л. 2]. Однако разросшаяся к этому моменту сеть Юго-Западных железных дорог оказалась не готова к перемещению многотысячной русской армии [ГАРФ, ф. 564, оп. 1, д. 514, л. 2об.]. Так, для перевозки воинского подразделения численностью в 12 000 чел. требовалось два месяца с перерывами по 10–15 дней [Анненков, 1879, с. 3]. Попытки же увеличить скорость перевозок оборачивались катастрофами. Русскую общественность поражали сообщения в «Киевлянине» о Тилигульской железнодорожной катастрофе [Киевлянин, 1877b], крушении санитарного поезда с 16 на 17 ноября 1877 г. [Киевлянин, 1877с], а также о многочисленных авариях [Киевлянин, 1877а]. С этими же проблемами столкнулись товарные и пассажирские поезда [Киевлянин, 1878а]. Итак, война вновь актуализировала «железнодорожный вопрос», решение которого снова захватило внимание «Киевлянина» и всей передовой общественности.

Потенциальная угроза срыва мобилизации стала предметом особого внимания правительства. С целью проведения расследования в Юго-Западный край был направлен один из делопроизводителей комиссии Баранова, генерал М.Н. Анненков [Витте, 1960, с. 108]. Среди множества недостатков Анненков акцентировал внимание на концессионных махинациях [Анненков, 1879, с. 13]. В свою очередь Баранов, как председатель комиссии, в особой записке императору от 27 января 1878 г. также высказал свое мнение о неутешительном положении Юго-Западных железных дорог [РГИА, ф. 268, оп. 1, д. 1755, л. 30–33]. 2 марта 1878 г. записка Баранова была внесена в Комитет министров [РГИА, ф. 268, оп. 1, д. 1755, л. 1]. Итогом заседания стало предложение о необходимости централизации управления железными дорогами Юго-Западного края под единым руководством [РГИА, ф. 268, оп. 1, д. 1755, л. 24].

Действительно, подобная организация управления упростила бы государственный контроль за деятельностью железнодорожных обществ, слияние которых даже поощрялось [Тестов, 2009, с. 81]. Эта тенденция стала провозвестницей будущего огосударствления железнодорожного хозяйства, расцвет которого придется на 1880-е гг. и завершится закрытием Главного общества российских железных дорог в 1895 г.

Уже в конце января 1878 г. в «Киевлянине» было известно о намерениях правительства усилить свое влияние на Юго-Западные железные дороги путем организации крупных обществ [Киевлянин, 1878b]. В начале июля 1878 г. в газете был помещен устав учрежденного «Общества Юго-Западных железных дорог»

[Киевлянин, 1878c], отмечалось и его открытие [Киевлянин, 1878d]. Однако на вопрос, будет ли оно полезно для русской промышленности вообще и для Юго-Западного края в частности, в газете пока что затруднились дать однозначный ответ [Киевлянин, 1878b].

Таким образом, изучение откликов периодической печати убедительно доказывает тот живейший интерес к «железнодорожному вопросу», решение которого неравнодушная общественность искала на страницах газет и журналов. В этом плане следует особо подчеркнуть программу реформ в газете «Киевлянин». Редакции издания уже в первый год издания удалось составить собственный взгляд на железнодорожное строительство, а экономические аспекты «железнодорожного вопроса» были тесно связаны с политическими мотивами борьбы с «польским присутствием». Поводом особого беспокойства редакции газеты также являлось тяжелое положение железных дорог в условиях «горячки» и русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Только после того, как в 1878 г. были предприняты решительные меры по исправлению сложившейся кризисной ситуации, редакция «Киевлянина», сделавшая так много для привлечения внимания общественности к это вопросу, выразила надежду на скорые перемены.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Андреев П. Юго-Западные железные дороги. Историко-экономический очерк. Киев: тип. С.В. Кульженко, 1896. 133 с.

Анненков М.Н. О причинах постоянных задержек грузов и мерах, которые необходимо принять для отстранения означенных задержек. Записка, составленная свиты его величества генерал-майором М.Н. Анненковым в апреле 1876 г. СПб.: тип. В. Безобразова и К°, 1879. 123 с.

Благих И.А., Громова Ж.В. Н.Х. Бунге как экономист и государственный деятель // *Вестник СПбГУ.* 2010. Сер. 5. Вып. 2. С. 121–130.

Бунге Н.Х. Полицейское право. Государственное благоустройство. Т. 2. Киев: [б.и.], 1877. 274 с.

Валуев П.А. Дневник. Т. 1. М.: Изд-во Академии наук СССР, 1961. 420 с.

Витте С.Ю. Воспоминания. Т. 1. М.: Соцэкгиз, 1960. 510 с.

Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 564. Оп. 1. Д. 514.

Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. СПб.: тип. Р. Голике, 1881. 404 с.

Голос. 1864. № 337. 6 декабря.

Долгоруков П.В. Петербургские очерки: Памфлеты эмигранта, 1860–1867. М.: Север, 1934. 473 с.

- Елютин О.Н.* Российское железнодорожное хозяйство под огнем критики (1870–1880-е годы) // *Вестник Московского университета. Серия 8: История.* 2001. № 6. С. 25–50.
- Киевлянин. 1864а. № 32. 12 сентября.
- Киевлянин. 1864b. № 49. 22 октября.
- Киевлянин. 1864с. № 72. 15 декабря.
- Киевлянин. 1864d. № 75. 22 декабря.
- Киевлянин. 1865. № 4. 9 января.
- Киевлянин. 1866а. № 4. 8 января.
- Киевлянин. 1866b. № 67. 7 июня.
- Киевлянин. 1867. № 10. 21 января.
- Киевлянин. 1868а. № 38. 28 марта.
- Киевлянин. 1868b. № 67. 9 мая.
- Киевлянин. 1870. № 36. 24 марта.
- Киевлянин. 1871. № 1. 1 января.
- Киевлянин. 1877а. № 1. 1 января.
- Киевлянин, 1877b. № 36. 24 марта.
- Киевлянин. 1877с. № 144. 3 декабря.
- Киевлянин, 1878а. № 26. 2 марта.
- Киевлянин. 1878b. № 66. 6 июня.
- Киевлянин. 1878с. № 81. 1 июля.
- Киевлянин. 1878d. № 82. 13 июля.
- Киевские губернские ведомости. 1866. № 10. 22 января.
- Котов А.Э.* Виталий Шульгин и первые годы «Киевлянина» // *Вопросы национализма.* 2015. № 3. С. 128–136.
- Котов А.Э.* Русский политический предмодерн: забытые «консерваторы» второй половины XIX века. СПб.: Владимир Даль, 2019. 285 с.
- Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). СПб.: тип. Мин-ва Путей сообщения, 1898. 221 с.
- Миллер А.И.* Украинский вопрос в Российской империи. Киев: Laurus, 2013. 416 с.
- Милютин Д.А.* Воспоминания. 1863–1864. М.: РОССПЭН, 2003. 688 с.
- Московские ведомости. 1864а. № 163. 24 июля.
- Московские ведомости. 1864b. № 203. 17 сентября.
- Московские ведомости. 1864с. № 263. 1 декабря.
- Московские ведомости. 1866. № 22. 28 января.

Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 1. СПб.: Канцелярия Ком. министров, 1902. 343 с.

Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Т. 2. СПб.: Канцелярия Ком. министров, 1902. 324 с.

Одесский вестник. 1864. № 191. 1 сентября.

Отдел рукописей Российской национальной библиотеки (ОР РНБ). Ф. 379. Д. 202.

ОР РНБ. Ф. 379. Д. 256.

ОР РНБ. Ф. 379. Д. 258.

Официальный отдел // *Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий*. 1863. Т. 41. С. 7–22.

Панаев В.А. Четыре министра путей сообщения 1833–1869 гг. СПб.: тип. В.В. Комарова, 1889. 41 с.

Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ РИ). Т. XXXII. Отд. I. № 31448. СПб., 1857. С. 73.

Погребинский А.П. Строительство железных дорог в пореформенной России // *Исторические записки*. 1954. Т. 47. С. 150–151.

Пученков А.С. В.В. Шульгин и газета «Киевлянин» в период Временного правительства (март 1917–октябрь 1917 г.) // *Проблемы истории и историографии*. 2013. Т. 1. С. 123–130.

Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 207. Оп. 1. Д. 162.

РГИА. Ф. 207. Оп. 3. Д. 177.

РГИА. Ф. 207. Оп. 3. Д. 192.

РГИА. Ф. 207. Оп. 3. Д. 218.

РГИА. Ф. 207. Оп. 3. Д. 219.

РГИА. Ф. 207. Оп. 3. Д. 230.

РГИА. Ф. 207. Оп. 3. Д. 354.

РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1.

РГИА. Ф. 268. Оп. 1. Д. 1755.

РГИА. Ф. 446. Оп. 6. Д. 66.

РГИА. Ф. 446. Оп. 26. Д. 16.

РГИА. Ф. 775. Оп. 1. Д. 179.

РГИА. Ф. 1195. Оп. 1. Д. 1.

РГИА. Ф. 1195. Оп. 1. Д. 93.

РГИА. Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3224.

РГИА. Ф. 1275. Оп. 1. Д. 61.

Романовы и железнодорожные концессии в 70-х гг. XIX в. // *Красный архив*. 1933. Т. 56. С. 144–148.

Русский инвалид. 1864а. № 129. 11 июля.

Русский инвалид. 1864b. № 275. 11 декабря.

Санкт-Петербургские ведомости. 1864. № 170. 2 августа.

Скальковский К. А. Воспоминания молодости (по морю житейскому) 1843–1869 гг. СПб.: тип. А. С. Суворина, 1906. 410 с.

Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М.: Наука, 1975. 315 с.

Степанов В. Л. Государство или частный капитал? Дискуссии в печати о реформировании железнодорожного хозяйства России в середине 1870-х–начале 1890-х гг. // *Российская история*. 2021. № 3. С. 51–69.

Степанов В. Л. Н. Х. Бунге: Судьба реформатора. М.: РОССПЭН, 1998. 398 с.

Судейкин В. Т. Замечательная эпоха в истории русских финансов (очерк экономической и финансовой политики Н. Х. Бунге и И. А. Вышнеградского). СПб.: тип. Правительствующего сената, 1895. 106 с.

Тестов В. Н. Преобразования в системе управления российскими железными дорогами в последней четверти XIX века // *Научные ведомости*. 2009. № 1. С. 80–87.

Чернуха В. Г. Программная записка министра финансов М. Х. Рейтерна // *Вспомогательные исторические дисциплины*. 1978. Т. 10. С. 269–284.

Чернуха В. Г. Правительственная политика в отношении печати 60-70-е годы XIX века. Л., 1989. С. 7.

Шестаков И. А. Полвека обыкновенной жизни. Воспоминания (1838–1881 гг.). СПб.: Судостроение, 2006. 784 с.

REFERENCES

Andreev P. *Yugo-Zapadnye zheleznye dorogi. Istoriko-ekonomicheskij ocherk* [Southwest Railways. Historical and economic essay]. Kiev: tip. S. V. Kul'zhenko, 1896. 133 p. (in Russian).

Annenkov M. N. *O prichinakh postoyannykh zaderzhek gruzov i merakh, kotoryye neobkhodimo prinyat' dlya odstraneniya oznachennykh zaderzhek. Zapiska, sostavlennaya svity yego velichestva general-mayorom M. N. Annenkovym v aprele 1876 g.* [About the causes of constant delay of goods and measures that need to be taken to remove the meaningful delays. Note, compiled by the retinues of His Majesty General Major M. N. Annenkov in April 1876]. Saint Petersburg: tip. V. Bezobrazova i K°, 1879. 123 p. (in Russian).

Blagih I. A., Gromova Zp. V. N. H. Bunge kak ekonomist i gosudarstvennyj deyatel' [N. Kh. Bunge as an economist and statesman], in *Vestnik SPbGU*. 2010. Ser. 5. Iss. 2. Pp. 121–130 (in Russian).

Bunge N. H. *Policejskoe pravo. Gosudarstvennoe blagoustrojstvo* [Police law. State improvement]. Vol. 2. Kiev: [S. n.], 1877. 274 p. (in Russian).

Valuev P.A. *Dnevnik* [Diary]. Vol. 1. Moscow: Akademia nauk SSSR Publ., 1961. 420 p. (in Russian).

Vitte S.Yu. *Vospominaniya* [Memories]. Vol. 1. Moscow: Socekgiz, 1960. 510 p. (in Russian).
State archives of Russian Federation (GA RF). F. 564. Inv. 1. D. 514.

Golovachev A.A. *Istoriya zheleznodorozhnogo dela v Rossii* [History of railway in Russia]. Saint Petersburg: tip. R. Golike, 1881. 404 p. (in Russian).

Golos. 1864. No. 337. 6 dekabrya.

Dolgorukov P.V. *Peterburgskie ocherki: Pamflety emigranta, 1860–1867* [Petersburg essays: Emigrant Pamphlets, 1860–1867]. Moscow: Sever, 1934. 473 p. (in Russian).

Elyutin O.N. Rossijskoe zheleznodorozhnoe hozyajstvo pod ognem kritiki (1870–1880-e gody) [Russian railway industry under fire (1870–1880s)], in *Vestnik Moskovskogo universiteta*. Seriya 8: Istoriya. 2001. No. 6. Pp. 25–50 (in Russian).

Kievlyanin. 1864a. No. 32. 12 sentyabrya.

Kievlyanin. 1864b. No. 49. 22 oktyabrya.

Kievlyanin. 1864c. No. 72. 15 dekabrya.

Kievlyanin. 1864d. No. 75. 22 dekabrya.

Kievlyanin. 1865. No. 4. 9 yanvarya.

Kievlyanin. 1866a. No. 4. 8 yanvarya.

Kievlyanin. 1866b. No. 67. 7 iyunya.

Kievlyanin. 1867. No. 10. 21 yanvarya.

Kievlyanin. 1868a. No. 38. 28 marta.

Kievlyanin. 1868b. No. 67. 9 maya.

Kievlyanin. 1870. No. 36. 24 marta.

Kievlyanin. 1871. No. 1. 1 yanvarya.

Kievlyanin. 1877a. No. 1. 1 yanvarya.

Kievlyanin, 1877b. No. 36. 24 marta.

Kievlyanin. 1877c. No. 144. 3 dekabrya.

Kievlyanin. 1878a. No. 26. 2 marta.

Kievlyanin. 1878b. No. 66. 6 iyunya.

Kievlyanin. 1878c. No. 81. 1 iyulya.

Kievlyanin. 1878d. No. 82. 13 iyulya.

Kievskie gubernskie vedomosti. 1866. No. 10. 22 yanvarya.

Kotov A.E. Vitalij SHul'gin i pervye gody "Kievlyanina" [Vitaly Shulgin and the first years of "Kievlyanin"], in *Voprosy nacionalizma*. 2015. No. 3. Pp. 128–136 (in Russian).

Kotov A.E. *Russkij politicheskij predmodern: zabytye "konservatory" vtoroj poloviny XIX veka* [Russian political premodernity: forgotten "conservatives" of the second half of the 19th century]. Saint Petersburg: Vladimir Dal', 2019. 285 p. (in Russian).

Kratkij istoricheskij ocherk razvitiya i deyatel'nosti vedomstva putej soobshcheniya za sto let ego sushchestvovaniya (1798–1898 gg.) [A brief historical sketch of the development and activities of the Department of Railways over a hundred years of its existence (1798–1898)]. Saint Petersburg: tip. Min-va Putej soobshcheniya, 1898. 221 p. (in Russian).

Miller A.I. *Ukrainskij vopros v Rossijskoj imperii* [Ukrainian question in the Russian Empire]. Kiev: Laurus, 2013. 416 p. (in Russian).

Milyutin D.A. *Vospominaniya. 1863–1864* [Memories. 1863–1864.]. Moscow: ROSSPEN, 2003. 688 p. (in Russian).

Moskovskie vedomosti. 1864a. No. 163. 24 iyulya.

Moskovskie vedomosti. 1864b. No. 203. 17 sentyabrya.

Moskovskie vedomosti. 1864c. No. 263. 1 dekabrya.

Moskovskie vedomosti. 1866. No. 22. 28 yanvarya.

Nasha zheleznodorozhnaya politika po dokumentam arhiva Komiteta Ministrov [Our railway policy according to the documents of the archive of the Committee of Ministers]. Vol. 1. Saint Petersburg: Kancelyariya Kom. ministrov, 1902. 343 p. (in Russian).

Nasha zheleznodorozhnaya politika po dokumentam arhiva Komiteta Ministrov [Our railway policy according to the documents of the archive of the Committee of Ministers]. Vol. 2. Saint Petersburg: Kancelyariya Kom. ministrov, 1902. 324 p. (in Russian).

Odesskij vestnik. 1864. No. 191. 1 sentyabrya.

Department Manuscript of Russian National Library (DM RNL). F. 379. D. 202.

DM RNL. F. 379. D. 256.

DM RNL. F. 379. D. 258.

Oficial'nyj otdel [Official department], in *ZHurnal Glavnogo upravleniya putej soobshcheniya i publichnyh zdaniy*. 1863. Vol. 41. Pp. 7–22 (in Russian).

Panaev V.A. *Chetyre ministra putej soobshcheniya 1833–1869* [Four ministers of railways 1833–1869]. Saint Petersburg: tip. V.V. Komarova, 1889. 41 p. (in Russian).

Pogrebinskij A.P. *Stroitel'stvo zheleznyh dorog v poreformennoj Rossii* [Construction of railways in post-reform Russia], in *Istoricheskie zapiski*. 1954. Vol. 47. Pp. 150–151 (in Russian).

Polnoye sobraniye zakonov Rossijskoj imperii (PSZ RI) [Complete collection of laws of the Russian Empire (PSZ RI)]. Vol. XXXII. Otd. I. No. 31448. Saint-Petersburg, 1857. P. 73 (in Russian).

Puchenkov A.S. V.V. SHul'gin i gazeta "Kievlyanin" v period Vremennogo pravitel'stva (mart 1917–oktyabr' 1917 g.) [V.V. Shulgin and the newspaper "Kievlyanin" during the period of the Provisional Government (March 1917–October 1917)], in *Problemy istorii i istoriografii*. 2013. Vol. 1. Pp. 123–130 (in Russian).

Russian State Historical Archive (RGIA). F. 207. Inv. 1. D. 162.

RGIA. F. 207. Inv. 3. D. 177.

RGIA. F. 207. Inv. 3. D. 192.

RGIA. F. 207. Inv. 3. D. 218.

RGIA. F. 207. Inv. 3. D. 219.

RGIA. F. 207. Inv. 3. D. 230.

RGIA. F. 207. Inv. 3. D. 354.

RGIA. F. 268. Inv. 1. D. 1. l. 7-8.

RGIA. F. 268. Inv. 1. D. 1755.

RGIA. F. 446. Inv. 6. D. 66.

RGIA. F. 446. Inv. 26. D. 16.

RGIA. F. 775. Inv. 1. D. 179.

RGIA. F. 1195. Inv. 1. D. 1.

RGIA. F. 1195. Inv. 1. D. 93.

RGIA. F. 1263. Inv. 1. D. 3224.

RGIA. F. 1275. Inv. 1. D. 61.

Romanovy i zheleznodorozhnye koncessii v 70-h gg. XIX v. [Romanovs and railway concessions in the 70s 19th century], in *Krasnyj arhiv*. 1933. Vol. 56. Pp. 144–148 (in Russian).

Russkij invalid. 1864a. No. 129. 11 iyulya.

Russkij invalid. 1864b. No. 275. 11 dekabrya.

Sankt-Peterburgskie vedomosti. 1864. No. 170. 2 avgusta.

Skal'kovskij K.A. *Vospominaniya molodosti: (po moryu zHITEYSKOMU) 1843–1869 gg.* [Memories of youth (By sea Zhieti) 1843–1869]. Saint Petersburg: tip. A.S. Suvorina, 1906. 410 p. (in Russian).

Solov'eva A.M. *Zheleznodorozhnyj transport Rossii vo vtoroj polovine XIX v.* [Railway transport in Russia in the second half of the 19th century]. Moscow: Nauka, 1975. 315 p. (in Russian).

Stepanov V.L. Gosudarstvo ili chastnyj kapital? Diskussii v pečati o reformirovanii zheleznodorozhnogo hozyajstva Rossii v seredine 1870-h–nachale 1890-h gg. [State or private capital? Discussions in the press on the reform of the railway economy in Russia in the mid-1870s–early 1890s], in *Rossijskaya istoriya*. 2021. No. 3. Pp. 51–69 (in Russian).

Stepanov V.L. *N.H. Bunge: Sud'ba reformatora* [N.Kh. Bunge: The Fate of a Reformer]. Moscow: ROSSPEN, 1998. 398 p. (in Russian).

Sudejkin V.T. *Zamechatel'naya epoha v istorii russkih finansov (očerok ekonomicheskoj i finansovoj politiki N.H. Bunge i I.A. Vyshnegradskogo)* [A remarkable era in the history of Russian finance (an essay on the economic and financial policy of N.H. Bunge and I.A. Vyshnegradskij)]. Saint Petersburg: tip. Pravitel'stvuyushchego senata, 1895. 106 p. (in Russian).

Testov V.N. *Preobrazovaniya v sisteme upravleniya rossijskimi zheleznymi dorogami v poslednej četverti XIX veka* [Transformations in the management system of Russian

railways in the last quarter of the 19th century], in *Nauchnye vedomosti*. 2009. No. 1. Pp. 80–87 (in Russian).

Chernuha V.G. Programmная zapiska ministra finansov M.H. Rejtnera [Note by the Minister of Finance M.Kh. Rejtnera], in *Vspomogatel'nye istoricheskie discipliny*. 1978. Vol. 10. Pp. 269–284 (in Russian).

Shestakov I.A. *Polveka obyknovenoj zhizni. Vospominaniya (1838–1881 gg.)* [Half a century of ordinary life. Memories (1838–1881)]. Saint Petersburg: Sudostroenie, 2006. 784 p. (in Russian).

Статья принята к публикации 18.11.2021