

УДК 94(571)

ББК 63.3(25)

**Организация подрядов и поставок
в частном железнодорожном строительстве
Азиатской России в начале XX в.**

Т.И. Андреева

Алтайский государственный педагогический университет
(Барнаул, Россия)

**Organization of Procurement and Supply
in the Private Railway Construction in Asian
Russia in Early XXth Century**

T.I. Andreeva

Altai State Pedagogical University (Barnaul, Russia)

Статья посвящена рассмотрению одного из малоизученных вопросов истории частного железнодорожного строительства в Азиатской России в начале XX в. Сооружение и начальный период эксплуатации частных железных дорог Сибири и Туркестана рассматривается через призму развития предпринимательства на основе формирования и функционирования подрядческого капитала. Особое внимание уделено экономическому обоснованию механизма взаимодействия правлений частных железнодорожных обществ и крупных подрядчиков, имевших значительные капиталы для добросовестного выполнения подрядных обязательств. Дается характеристика рода занятий, сословной принадлежности, основных направлений деятельности, очерчивается круг обязанностей крупных подрядчиков на примере Алтайской, Ачинско-Минусинской и Семиреченской железнодорожных магистралей. Рассматриваются основные пути и возможности формирования отрядов субподрядчиков на частных железных дорогах Сибири, предпринимается попытка вскрыть причины отсутствия подобной предпринимательской активности на частных железных дорогах Туркестана. Ведение строительных работ и подготовка линий к эксплуатации были сопряжены со значительными трудностями в условиях Первой мировой войны. Делается вывод, что на частных железных дорогах Азиатской России ведущие позиции занимал российский европейский капитал, на страже интересов которого стояли крупные коммерческие банки.

Ключевые слова: Азиатская Россия, Сибирь, Туркестан, железнодорожный транспорт, капитал, подряды, поставки.

The article considers one of the neglected issues in the history of private railway construction in Asian Russia in early XXth century. The construction and initial operating period of the private railways in Siberia and Turkestan is seen through the prism of business development on the basis of the formation and functioning of contracting capital. Special attention is paid to the economic feasibility of the mechanism of interaction of the boards of private railway companies and major contractors, who had substantial assets for the satisfactory performing of the contract duties. The paper characterizes occupation, class, main activities and outlines the duties of the major contractors on the example of the Altai, Achinsk-Minusinsk and Semirechensk railway. The author examines the main ways and means of forming subcontractors' units on private Railways Siberia, attempts to uncover the reasons for the lack of such entrepreneurial activity in the private Railways of Turkestan. The period of construction and preparation of railways were associated with significant difficulties due to the outbreak of the First World War. The author comes to the conclusion that private Railways in Asian Russia were dominated by the Russian European capital, guarded by large commercial banks.

Key words: Asian Russia, Siberia, Turkestan, rail transport, capital, procurement, supply.

DOI 10.14258/izvasu(2015)4.1-01

На рубеже XIX–XX вв. строительство Транссибирской, Среднеазиатской (Закаспийской и Самарканд-Андижанской) и Оренбург-Ташкентской государственных магистралей, соединивших Европейскую Россию с дальневосточными и среднеазиатскими окраинами, стало одним из самых успешных проектов Российской империи. Оно показало огромный потенциал пореформенной России, взявшей курс на модернизацию экономики. Условия модернизации и инновизации российской экономики конца XIX — начала XX в. и ее ключевых регионально-отраслевых звеньев, в числе которых транспортный комплекс Азиатской России, формировались под влиянием общемировых тенденций, которые определяли общий фон экономических трансформаций и специфических российских условий протекания модернизационных процессов. В контексте модернизации экономики страны особую актуальность приобретало железнодорожное строительство, которое, с одной стороны, выступало результатом процесса модернизации, а с другой — ее фактором. Проведение на средства казны дорог магистрального значения, строительство многочисленных ответвлений сформировало основные причины для расширения сфер влияния действовавших магистралей и начала нового этапа железнодорожного освоения Азиатской России, выразившегося в возведении в начале XX в. сети частных железных дорог в Сибири и Туркестане в условиях совершенствования материально-организационных отношений между правительством государства и частными предпринимателями.

Постройка частных железных дорог Азиатской России — Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской, Кулундинской, Семиреченской, Ферганской, Бухарской, Троицкой, примыкавших к Транссибирской, Средне-Азиатской и Оренбург-Ташкентской магистральям, осуществлялась подрядным способом. При заключении договора о выполнении подряда одна сторона обязывалась выполнить определенные работы, а вторая — оплатить вознаграждение за выполнение задания. Сдача с подряда крупных объемов работ и поставок проводилась управлениями акционерных обществ частных железных дорог Азиатской России, представленных в основном руководителями крупнейших частных коммерческих банков Российской империи, которые были сосредоточены в Санкт-Петербурге (Петрограде), а более мелкие договоры заключались по поручению управлений акционерных обществ главными инженерами строительных управлений, находившихся в Томске, Новониколаевске, Красноярске, Ачинске, Омске, Ташкенте, Верном, Коканде, Новой Бухаре, Троицке. Подрядный способ выполнения работ был выгоден железнодорожным предпринимателям по экономическим соображениям. Крупные подряды могли получить лица, имевшие солидный капитал, во-первых,

для уплаты залогов, во-вторых, для обеспечения исправности подряда. Залоги, которые вносились предпринимателями, делились на две категории: коренные и дополнительные. Коренной залог уплачивался пропорционально величине подряда в размере 10%. Первая половина залога вносилась на банковский счет правлений акционерных обществ частных железных дорог для заключения договоров, а вторая половина вычиталась при выплате первых платежей. В качестве залога могли служить не только наличные деньги, но и нотариальные свидетельства на недвижимое имущество, процентные документы и другие ценные бумаги. Возвращались залоговые средства спустя два месяца по окончании работ или же удерживались, если подрядчики оказывались несостоятельными [1, л. 127, 131, 137].

В непосредственные отношения с рабочими управления акционерных обществ не вступали. Подрядчики самостоятельно производили подбор людей на участки, произвольно устанавливали количество разнорабочих и строителей-специалистов для выполнения подряда. По договору подрядчики обязывались: «... обеспечить нанятых рабочих свежей и здоровой пищей, удобными, теплыми и просторными жилищами, первичной медицинской помощью... Своевременно выдавать расчет рабочим и служащим, нести полную ответственность за жизнь и здоровье людей» [2, с. 72]. При этом норму выработки и поденную оплату подрядчики устанавливали по своему усмотрению. Такие условия найма открывали подрядчикам возможность творить на местах беззаконие и произвол.

В качестве подрядчиков в таком капиталоемком деле, как железнодорожное строительство, могли выступать только лица, обладавшие значительным состоянием.

Мы не располагаем точными данными о размерах капиталов подрядчиков на частных железных дорогах, соотношении российского, сибирского, туркестанского капиталов, численности подрядчиков. Некоторые материалы по этим вопросам отложились в хранилищах архивов, нашли отражение на страницах периодической печати по истории Алтайской, Ачинско-Минусинской, Семиреченской железных дорог. Так, при возведении Алтайской железной дороги действовали подрядчики Алейников и Аверин, Арцибашев и Лапицкий, Масюков, Линда, Зенькевич, Кнорре, Квиль и Фиалков, Лейтнескер, Любинский. Суммы подрядов колебались от 4 млн руб. до 20,6 тыс. руб. На строительстве Ачинско-Минусинской линии работали подрядчики Гвиди и Бер, Рудбах, Толетти, Силин, Азарнов, Макухин, Иванов и Андреев, Лютер, вложившие в подряды суммы, колебавшиеся от 40 тыс. руб. до 1,6 млн руб. Общая сумма подрядов на Алтайской и Ачинско-Минусинской железных дорогах со-

ставляла 17 млн 869 тыс. руб. [3, л. 82, 92, 96, 107, 132, 143, 155, 208, 219, 231, 284, 295, 307].

По роду занятий крупные подрядчики были путейскими инженерами, техниками, чиновниками, купцами, банковскими дельцами средней руки. По сословию — дворянами, мещанами, по гражданской принадлежности в основном подданными Российской империи, кроме Гвиди, Бер и Толетти, которые, будучи итальянскими гражданами, пытались сколотить состояния на строительстве Ачинско-Минусинской железной дороги [4, л. 11]. При возведении стальных магистралей Туркестана крупными подрядчиками выступали выходцы из Европейской России. На Семиреченской линии инженер путей сообщения С.Н. Чаев по профилю изысканий 1913 г. получил подряды на земляные работы, искусственные сооружения, гражданские постройки на сумму 6 млн 951 тыс. 295 руб. В обеспечение подряда внес коренной залог 415 тыс. руб. [5, л. 84]. На этой же дороге в 1914 г. подрядчиками были инженеры М.В. Виноградов, П. Салтанов, мастер О.М. Колычев [6, л. 6]. На Ферганской железной дороге работы по сооружению земляного полотна, укладке пути, деревянного моста через Сыр-Дарью были переданы известному железнодорожному предпринимателю П. Перцову [7, л. 320].

Крупные подрядчики сдавали выполнение определенных видов строительства мелким подрядчикам, субподрядчикам, которые, помимо выполнения дорожных работ, могли служить поставщиками камня, леса, песка, извести и других строительных материалов для прокладки железнодорожных путей, а также продовольствия и некоторых видов спецодежды для строителей и эксплуатационников. При заключении договора между подрядчиком и субподрядчиком последний давал подписку, в которой указывался перечень работ, подлежащих исполнению. Подрядчик был обязан самостоятельно производить подготовительные и основные работы, используя своих рабочих, инструменты и тягловую силу. Оплата же производилась по мере исполнения, т. е. выполнения договорных обязательств. Подрядчики за передачу части работ со своего подряда взимали с субподрядчиков высокое комиссионное вознаграждение: от 10 до 15% от стоимости переданного подряда [8, л. 16].

К числу субподрядчиков, занятых на строительстве частных железных дорог Сибири, относились зажиточные переселенцы из Калужской, Киевской, Полтавской, Вятской, Тверской губерний, а также мелкие предприниматели из Владивостока, Тобольска, имевшие опыт субподрядческой деятельности на постройке Транссиба [9, л. 63, 72, 76].

Из местных субподрядчиков на строительстве Алтайской железной дороги выделялись нерчинский купец Перегудов, который доставлял камень из арендуемого обществом Чарышского карьера для стро-

ительства железнодорожного моста через реку Обь [10, л. 185], красноярская мещанка Черняева, поставлявшая лес, крестьянин Томской губернии Шадрин, поставивший шпалы и дрова, крестьянин Томской губернии Клочков, взявшийся исполнять погрузо-разгрузочные работы [2, с. 78]. На строительстве Ачинско-Минусинской железной дороги большинство субподрядчиков — крестьяне-переселенцы: Кузин — переселенец из Калужской губернии, занятый на земляных работах по вывозке грунта из выемки в насыпь, казак Полтавской губернии Калиниченко, строивший деревянные казармы на каменных фундаментах, переселенец из вятской губернии Демаков, обязавшийся вести плотницкие работы по изготовлению деревянных ферм для мостов, владивостокский мещанин М.А. Рабинович, подрядившийся построить на станции Копьево жилые дома и пассажирские здания с полной отделкой, а также возвести каменный мост и тоннель на участке Ужур — Копьево, мещанин Тобольской губернии Саросек производил земляные и взрывные работы в скальном грунте в районе станции Шира [11, л. 86].

Из уроженцев района строившейся Ачинско-Минусинской железной дороги выступали в качестве мелких предпринимателей крестьяне Ачинского уезда Енисейской губернии Медведев, взявшийся поставлять бутовой камень, крестьяне Иванов и Андреев, взявшие субподряд на 10 верст земляных работ, торгующий крестьянин села Ужур Ачинского уезда Лобовиков, поставивший обожженный кирпич, житель Минусинска Коновалов, подрядившийся на устройство полотна железнодорожного пути [12, л. 8, 9, 27].

Столичные правления частных акционерных обществ по строительству железных дорог в Азиатской России охраняли интересы подрядчиков, в первую очередь крупных. С этой целью производились доплаты за работу в зимних условиях Сибири и за работу в пустынных районах Туркестана. Только на строительстве Алтайской железной дороги такие доплаты составили 30 тыс. руб. [13, л. 93]. Если подрядчики не укладывались в сроки, указанные в договоре, то им выдавались понудительные наряды с отсрочкой выполнения работ. На строительстве Ачинско-Минусинской железной дороги подрядчики получали по 3–4 понудительных наряда, устанавливались частные договорные сроки исполнения работ, и только в самых крайних случаях подрядчики признавались несостоятельными.

Основным условием ведения строительных работ и подготовки к эксплуатации частных железных дорог Азиатской России были своевременные поставки строительных материалов, принадлежностей путевого устройства, подвижного состава, оборудования телеграфа. Поставки для Алтайской, Ачинско-Минусинской, Кольчугинской, Кулундинской,

Семиреченской, Ферганской, Бухарской и Троицкой железных дорог выполнялись, в основном, крупными промышленными предприятиями, входившими в состав синдицированных объединений: «Продамет» (Брянский металлургический завод), «Феникс» (Московский металлический завод), «Продвагон» (Петербургский вагонный, Брянский, Русско-Балтийский, Московский вагоностроительные заводы), Паровозостроительный синдикат (Брянский, Коломенский, Путиловский, Сормовский и Харьковский механические и машиностроительные заводы), Стрелочный синдикат (Донецкое металлургическое общество штампования, Брянский завод), Моторостроительный синдикат, членами которого были Путиловский, Брянский рельсопрокатный, Коломенский машиностроительный завод и фирма «К. Рудзский и К^о» [14, с. 274].

Наиболее крупными поставщиками подвижного состава на Алтайской железной дороге являлись: Коломенский (2,87 млн руб.), Петроградский вагоностроительный (1,3 млн руб.), Южно-Уральский (805,9 тыс. руб.), Сормовский (256,9 тыс. руб.) заводы. Их доля составляла 64,6% стоимости всего подвижного состава дороги [15, с. 31].

Правление общества Семиреченской железной дороги в марте 1914 г. заказало на сталелитейном механическом заводе «Сормово» 25 товарных вагонов и 210 платформ. На 1915 г. правление рассчитывало реализовать заказ Южно-Уральскому заводу на 807 товарных вагонов, предполагались также поставки от Мальцевских, Коломенского, Мытищенского, Николаевского, Тверского, Русско-Балтийского заводов. На предприятия объединения «Продвагон» было заказано 59 нефтяных цистерн. Была тщательно разработана процедура принятия заказов. Вагоны прибывали на станцию Арысь Оренбург-Ташкентской магистрали, и особый доверенный поставщика передавал агенту Семиреченской дороги вагоны и платформы по акту освидетельствования. Этот механизм реализации поставок подвижного состава нормально действовал до начала Первой мировой войны [16, л. 10, 17, 23, 30, 40, 52]. Распределение заявок промышленным предприятиям, которые были связаны с железнодорожно-банковскими синдикатами, возникшими в предвоенный период, обеспечивало быстрое выполнение заказов, способствовало успешному ходу строительства дорог.

В договорах, которые заключались между правлениями обществ частных железных дорог Азиатской России и правлениями промышленных предприятий, указывались сроки, цены, общая сумма поставок и порядок производства платежей. В случае нарушения договора одной из сторон устанавливались штрафные санкции. Если промышленное предприятие не выполняло условий поставок товарных вагонов и платформ, то устанавливался штраф в размере 1/60% в сутки

от полной стоимости вагона или платформы, если же просрочка поставок превышала двухмесячный срок, то правления акционерных обществ дорог пользовались правом приобретения недостающего количества вагонов и платформ по ценам, которые представлялись для общества наиболее выгодными. Правления частных железных дорог, в свою очередь, за задержку в расчетах с поставщиками выплачивали 6% годовых из суммы долга [17, л. 78].

Уровень развития отечественного металлургического производства и транспортного машиностроения в мирное время обеспечивал возможность размещения заказов внутри России. Это предусматривалось уставами железнодорожных обществ и требовалось по условиям договоров с поставщиками.

Возведение частных железных дорог Азиатской России пришлось на 10-е гг. XX в. С 1 августа 1914 г. резко изменились условия возможности исполнения поставок, произошло сокращение числа рабочих и служащих по причине мобилизаций, нарушилось правильное железнодорожное сообщение в стране, изменились денежные расчеты с поставщиками. По этой причине Совет Общества русских вагоностроительных заводов от имени контрактных заводов аннулировал договоренности на поставки подвижного состава и назначил более отдаленные сроки для исполнения заказов. Все частные железные дороги Азиатской России, кроме Семиреченской и Ачинско-Минусинской, были удовлетворительно укомплектованы принадлежностями пути, хотя их качество не всегда соответствовало стандартам. На Семиреченской дороге срывались поставки от Коломенского, Южно-Уральского, Мытищенского, Русско-Балтийского, Мальцевских и других заводов. 1 апреля 1916 г. Семиреченский военно-промышленный комитет обратился в Петроград с ходатайством об отпуске рельс для строившейся линии. Центральный военно-промышленный комитет выделил рельсы для оборудования пути только на 20 верст на участок до Тюлькубаса с указанием, что дальнейшая укладка пути может быть продолжена не ранее 1917 г. Для продолжения строительства линии использовали рельсы, бывшие в употреблении, снятые с запасных путей на станциях, разъездах и карьерах Среднеазиатской магистрали [18, с. 180]. На Ачинско-Минусинской железной дороге председатель правления А.А. Бубликов пытался приобрести рельсы на Урале или во Владивостоке, была принята попытка разместить заказы в Соединенных Штатах Америки и Японии, но они не имели успеха [19, л. 335, 368–387].

В условиях военного времени нарушались технические параметры эксплуатации железных дорог. На всех станциях Ферганской железной дороги от Андижана до Джеляль-Абада вместо отсутствующих звонков применяли куски рельс, по которым для подачи сигнала стучали железной палочкой [20].

Таким образом, в ходе организации подготовительного этапа, ведения строительных работ, начала эксплуатации частных железных дорог Азиатской России командные позиции занимал капитал Европейской России, на страже интересов которого стояли крупные коммерческие банки, финансировавшие строительство. Сибирская буржуазия из-за относительной экономической слабости играла второстепенную роль, выступая в роли подрядчиков и мелких поставщиков на участках отстроенных Алтайской, Кольчугинской, Кулундинской и незавершенной Ачинско-Минусинской железной дороги.

Если на частных железных дорогах Сибири активно развивалось субподрядное предпринимательство, то материалов по аналогичному процессу на сданных в эксплуатацию Бухарской, Ферганской, Троицкой и незавершенной Семиреченской железной дороге нами не обнаружено. По всей вероятности, во-первых, предпринимательские риски на территории Туркестана были несоизмеримо выше, чем в Сибири, а, во-вторых, включение населения Туркестана в орбиту железнодорожного предпринимательства было на самом начальном этапе развития.

Библиографический список

1. Российский государственный исторический архив (РГИА). — Ф. 273. — Оп. 2. — Д. 67.
2. Макаревич В.И. Подрядчики на строительстве Алтайской железной дороги // *Материалы научной конференции профессорско-преподавательского состава*. — Усть-Каменогорск, 1974.
3. РГИА. — Ф. 291. — Оп. 1. — Д. 5.
4. Ачинский филиал государственного архива Красноярского края (АФ ГАКК). — Ф. 16. — Оп. 1. — Д. 14.
5. РГИА. — Ф. 630. — Оп. 2. — Д. 1052.
6. Центральный государственный архив Республики Казахстан (ЦГА РК). — Ф. 65. — Оп. 1. — Д. 11.
7. РГИА. — Ф. 268. — Оп. 3. — Д. 1475.
8. АФ ГАКК. — Ф. 16. — Оп. 1. — Д. 20.
9. РГИА. — Ф. 634. — Оп. 1. — Д. 111.
10. РГИА. — Ф. 291. — Оп. 1. — Д. 13.
11. АФ ГАКК. — Ф. 16. — Оп. 1. — Д. 10.
12. АФ ГАКК. — Ф. 16. — Оп. 1. — Д. 2.
13. РГИА. — Ф. 576. — Оп. 23. — Д. 30.
14. Волобуев В.П., Гефтер М.Я. Монополии в металлообрабатывающей промышленности царизма в начале XX в. // *Материалы по истории СССР*. — М., 1952. — Т. 2.
15. Баталова Т.И. Подряды и поставки на строительстве частных железных дорог Сибири // *Вторые исторические чтения Томского государственного педагогического университета : материалы Международной конференции*. — Томск, 2008.
16. РГИА. — Ф. 1517. — Оп. 1. — Д. 532.
17. РГИА. — Ф. 291. — Оп. 1. — Д. 15.
18. Андреева Т.И. Семиреченская железная дорога // *Россия в Первой мировой войне. 1914–1918 : энциклопедия*: в 3 т. — М., 2014. — Т. 3.
19. РГИА. — Ф. 268. — Оп. 3. — Д. 1195.
20. Туркестанский голос. — 1916. — 18 авг.