
ИСТОРИЯ

РОЖДЕНИЕ ДИНАБУРГО-ВИТЕБСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Birth of Dinaburg-Viciebsk railway

А. Герберг (A. Herberg),

Витебский государственный медицинский университет

г. Витебск, Беларусь

У артыкуле разглядаецца гісторыя з'яўлення Дынабурга-Віцебскай чыгункі і яе роля ў працэсе складвання беларуска-латвійскага рэгіянальнага рынку ў другой палове XIX ст. Асаблівая ўвага надаецца ролі англійскага капіталу і акцыянавання ў чыгуначным будаўніцтве на беларускіх землях. Разглядаюцца таксама цяжкасці будаўніцтва, умовы працы сялян-землякопаў і формы іх пратэсту.

Ключавыя словы: чыгунка, чыгуначнае будаўніцтва, акцыянерныя кампаніі, канцэсія, Дынабурга-Віцебская чыгунка, Рыга-Арлоўская чыгунка, віцебскі вакзал.

The article deals with the history of the appearance of the Dinaburg-Viciebsk railway in the process of the Belarusian-Latvian regional market in the second half of the 19th century. Particular attention is paid to the role of English capital and corporatization in railway construction on Belarusian lands. Consideration is also given to the difficulties of construction, the working conditions of peasants-diggers and the forms of their protest.

Keywords: railway, railway construction, joint stock companies, concession, Dinaburg-Viciebsk railway, Riga-Orlov railway, Viciebsk railway station.

Прогресс человеческого общества, его производительных сил всегда вызван необходимостью более полного удовлетворения потребностей человека. Уже со времени появления древнейших цивилизаций стало ясно, что транспортные системы являются движущей силой их становления и развития. Во второй половине XIX в. преимущества западноевропейского индустриального общества перед аграрной Россией, позорное поражение в Крымской войне 1853–1856 гг. подтолкнули её на путь модернизации. В Российской империи с отменой крепостного права, развитием капиталистических производственных отношений, наступлением промышленного переворота рождался резкий спрос на средства рыночной инфраструктуры, и прежде всего – на

транспортные перевозки. Начался транспортный бум, выведший Россию на второе после США место в мире по длине железных дорог. Но по таким качественным показателям, как длина железных дорог на 100 кв. км и число жителей на 1 км дороги, она по-прежнему значительно уступала развитым странам [1]. Тем не менее высокие темпы железнодорожного строительства в 60-х гг. XIX в. имели для развития экономики белорусских земель во многом определяющее значение и стали мощнейшим фактором вовлечения во всероссийские, а затем европейские рыночные процессы.

Первая железная дорога была проложена на белорусских землях в 1862 г. Это был 30-километровый участок Поречье–Гродно дороги Санкт-Петербург–Варшава. В 1866–1868 гг. через Бигосово, Полоцк, Витебск и Заольшу прошла Риго-Орловская железная дорога. Уже в 1871 г. с востока на запад Беларусь пересекала железнодорожная магистраль Москва–Брест, проходившая через Оршу, Борисов, Минск, Барановичи. Через два года началось движение на белорусском участке Либаво-Роменской железной дороги (Сморгонь – Молодечно – Минск – Осиповичи – Бобруйск – Жлобин – Гомель). Так были образованы железнодорожные связи белорусских губерний с Санкт-Петербургом и Москвой, Украиной, латвийскими портовыми городами Ригой и Либавой (совр. Лиепая), а также с Варшавой и другими городами Западной Европы. Для перемещения грузов и пассажиров были подписаны соответствующие документы с железнодорожными компаниями европейских государств [2].

Строительство перечисленных железнодорожных линий на белорусских землях во многом стало возможным по причине активного участия в этих процессах частных инвесторов или так называемой «волны железнодорожного грюндерства» («учредительской горячки»), когда железные дороги строились в основном частными акционерными компаниями с участием иностранного капитала, как правило, английского.

Иностранные банкиры стремились получить выгодные проекты по строительству и эксплуатации железных дорог в Российской империи. Концессионеры добивались от государства льготных субсидий, обещая завершить строительство в кратчайшие сроки. Правительство предоставляло государственную гарантию возврата финансовых инвестиций и 5-процентного дохода с них, а также иные льготы. Это и вызвало бум среди желающих вложить свои деньги в сооружение железных дорог, намеченных государственным планом.

Энтузиастом строительства железных дорог в Российской империи был инженер, учёный, а впоследствии и первый министр путей сообщения Павел Петрович Мельников. 19 марта 1863 г. он представил Александру II на утверждение «Положение о строительстве железной дороги от Динабурга до Витебска». В документе было отмечено: «Лондонские банкиры Фрюлинг и Гешен обязуются образовать в Великобритании, согласно законодательству сей страны, Компанию на акциях с определённой ответственностью [...] для устройства на собственный Компании счёт и страх железной дороги между Динабургом и Витебском, которая будет продолжением Риго-Динабургской железной дороги. Компания принимает наименование «Компании Динабург-Витебской Железной Дороги» и властна разделить помянутую дорогу на два участка, из которых первый от оконечности Риго-Динабургской дороги, в Динабург до Полоцка, и второй от Полоцка до Витебска [...] Все работы должны быть исполнены согласно представленным Главному Управлению Путей Сообщения окончательным начертаниям, планам и пояснительной к ним записке; с нижеследующими изменениями: сараи для локомотивов должны быть не деревянные, как проектировано, а кирпичные; в Витебске железный путь должен быть доведён до гребня Двинского берега, а вагонов должно быть устроено девяносто, сверх предположенного учредителями числа...». В «Положении» также указывалось, что «по истечении первых сорока лет [...] Правительство имеет во всякое время право на выкуп всей линии Динабург-Витебской железной дороги» [3].

Таким образом, для создания Динабург-Витебской железной дороги была выдана концессия английской фирме Фрюлинг и Гошен (Fruhling & Goschen). После этого Джордж Иоахим Гошен, являвшийся на тот момент также одним из директоров Банка Англии, создал акционерное общество с ограниченной ответственностью «Компания Динабург-Витебской Железной Дороги» (Dinaburg & Vitebsk Railway). Согласно условиям вышеуказанного «Положения», царское правительство гарантировало акционерам Компании возврат строительного капитала, привлечённого через облигации, а также право получения дохода от железной дороги на протяжении 85 лет (до 1951 г.) со времени окончания строительства первого участка в размере 5,12% от всего акционерного капитала Компании, объём которого составлял 2 600 тыс. фунтов стерлингов (16 250 млн. рублей). Сумма ежегодных дивидендов акционерам определялась ок. 130 тыс. фунтов стерлингов в год, причём вне зависимости от экономических показателей. Неофициально акционером компании стал даже император Александр II.

Из казны также выделялись средства на жалованье дирекции, состоящей из иностранных топ-менеджеров. В 1864 г. в неё входило 24 британца с главноповеренным В. Гартландом и один подданный Пруссии. Учитывая все эти обстоятельства, средняя стоимость строительства одной версты (1 верста = 1 066,8 м) Динабург-Витебской железной дороги составила 67 тыс. рублей, что было значительно дешевле Петербургско-Варшавской железной дороги (102,6 тыс. рублей), но всё равно, по оценкам современников, дорого.

Уникальность проекта заключалась в том, что 245-вёрстная Динабург-Витебская железная дорога стала единственным примером в Российской империи, когда линия строилась и эксплуатировалась полностью иностранной компанией: её правление находилось в Лондоне, а агентство – в Риге, и функционировала она впоследствии на основе британских законов, а не российских [4, 6, 10].

По договору Компания закрепляла за собой право владения коксо-обогачительными печами, заводами, литейными, машинными и другими фабриками, магазинами, доками и иными вспомогательными предприятиями, а также право на часть тарифной цены за провоз пассажиров и товаров. 30-процентная скидка давалась только за провоз чинов армии и флота, их команды, казённых лошадей, обозов, амуниции, артиллерии и другого военного имущества [5].

Строительные работы начались в июле 1863 г. Дорога сооружалась в один путь под руководством английских инженеров и в строй вводилась участками: май 1866 г. – Динабург–Полоцк (151 верста); октябрь 1866 г. – Полоцк–Витебск (94 версты). О том, как велось строительство, свидетельствует рапорт начальника полицейского управления Риго-Динабургской и Динабург-Витебской железных дорог от 12 апреля 1865 г., который мы сейчас процитируем:

«Земляные работы Динабург-Витебской железной дороги между Динабургом и Полоцком почти окончены ещё в прошлом 1864 г., а потому и в этом году для окончательной отделки таковых будут находиться на всём пространстве (149 вёрст) только 2 700 рабочих...

Контракт на все земляные работы между Полоцком и Витебском (94 версты), кроме 4 вёрст, где будут работать англичане, передан строителями этой дороги господами Пито и Бете (Peto & Betts) подрядчику режицкому купцу Карпушенке, который в компании с рижским купцом Порабом и обязался окончить таковые к 1 ноября сего 1865 г.; а потому и Карпушенко приступит к этой работе 20 апреля с 5 000 человек рабочих; кроме сего, все рабочие, которые в первое время лета находиться

будут между Динабургом и Полоцком, по окончании переведены будут 1 августа на работу между Полоцком и Витебском.

Работы начнутся, а потому и рабочие большей частью наняты, 20 сего апреля, малая часть же нанята с 25–30 апреля. При найме этих рабочих дано им задаточных денег от 10 до 30 руб. серебром.

Все рабочие для земляных работ наняты в Динабургском, Режицком, Люцинском и Полоцком у[ездах], а в Ковенской губ. – в Ново-Александровском у[езде] и несколько в Курляндской губ. Рабочие наняты большею частью на 6 месяцев за среднюю плату по 45 руб. серебром за лето, как видно из представляемой при сем расчётной книжки. Все рабочие, нанятые для земляных работ, снабжены подобными расчётными книжками, которые по моему приказанию при прописке паспортов рабочих должны быть представлены при именных списках местным полициям.

Больных отправляют в ближайшие городские больницы, а именно: в Динабургскую, Креславскую, Дриссенскую, Полоцкую, Бешенковичскую и Витебскую, а кроме сего, в иных местах еженедельно, в других еженедельно приезжают медики, живущие вблизи работ, для осмотра рабочих и отправления кого следует в больницу; в местечках, где находятся медики, устроены больницы; наём медиков, отправление больных в больницу, излечение рабочих и прочие расходы производятся самими подрядчиками и на счёт их без какого-либо вычета с рабочих.

Полномоченный господ строителей, господа инженеры, кассиры, помощники первых и вторых, главные присмотрщики, чертёжники и приказчики со стороны строителей, всего около 200 человек, все англичане; плотники же, рабочие на кирпичных заводах, кузнецы, слесари, столяры, каменщики, штукатурщики, около 700 человек – прусские подданные, а русские – около 1 000 человек.

За точным же исполнением обязанностей подрядчиков против рабочих, равно и сих последних против подрядчиков, я лично наблюдаю, для чего и объезжаю 2 раза в месяц всю линию железной дороги от Динабурга до Витебска и обратно, останавливаясь в каждом рабочем пункте для осмотра пищи, хлеба, кваса, помещения для опроса претензий, равно для осмотра паспортов, кроме сего, жандармы вверенного мне Управления, в числе 14 человек, расставленные мною а главных пунктах, обязаны еженедельно один раз объездить свой участок от 10 до 15 вёрст в каждую сторону для осмотра рабочих команд» [11].

Однако высокие темпы работ и получение дополнительных дивидендов достигалось за счёт злоупотреблений по отношению к рабочим-землекопам. Продолжительность рабочего дня составляла от 12 до 16

часов. Пища была некачественной, условия труда – тяжёлыми. Всё это нашло отражение в стихотворении «Железная дорога» поэта Н. Некрасова:

*«...Стыдно робеть, закрываться перчаткою.
Ты уж не маленький!.. Волосом рус,
Видишь, стоит, измождён лихорадкою,
Высокорослый больной белорус.
...Не разогнул свою спину горбатую
Он и теперь ещё: тупо молчит
И механически ржавой лопатою
Мёрзлую землю долбит!»*

Подобное положение дел вызывало недовольство среди крестьян и провоцировало массовые побеги с места работ на Дриссенском участке уже в мае 1864 г., о чём свидетельствуют многочисленные документы.

Так, в рапорте военному губернатору г. Витебска и витебскому гражданскому губернатору от Дриссенского уездного полицейского управления о волнениях рабочих на строительстве Динабурго-Витебской железной дороги от 22 мая 1864 г. указывалось, что «на устройство земельного полотна Динабурго-Витебской ж.д. конторою выставлены рабочие люди в Дриссенском у[езде], из числа которых на этих днях без всякой причины бежало с работ до 150 чел., не отработавши выданных задатков...следуя этому примеру, часть остальных рабочих до 100 чел. 20 мая также на работу не вышла и имеют намерение бежать с работ самовольно...» [7].

Со многими рабочими землекопами у подрядчиков имелись лишь словесные договорённости по оплате и условиям труда. Отмечалось большое количество жалоб рабочих на подрядчиков, «что последние не рассчитывают и не выдают им паспортов для следования домой» [Из рапорта Дриссенского уездного исправника о жалобах рабочих на строительстве Динабурго-Витебской железной дороги от 15 июля 1864 г.; 7].

О некачественном питании и весьма скверных условиях проживания свидетельствует рапорт Дриссенского военного начальника о положении рабочих на строительстве Динабурго-Витебской железной дороги от 12 августа 1864 г.: «Подрядчики Динабурго-Витебской железной дороги Сенченко и Щеглов [...] продовольствуют рабочих своих в настоящее постное время очень дурно, так, например, дают в обед горох, дурно сваренный с крупкою и протухлым постным маслом, и то не в полном количестве, как бы следовало по 1, $\frac{1}{4}$ фунта, и, кроме

того, до сих пор не устроили для них нар, посему им приходится лежать на сырой земле под худоустроенною крышею и на сквозном ветре, отчего подвергаются простуде» [7].

Тем не менее торгово-промышленные круги, невзирая ни на что, побуждали строительство железной дороги к его скорейшему завершению.

3 мая 1866 г. Рижское агентство «Компании Динабург-Витебской железной дороги» докладывало министру путей сообщения, что «согласно рапорту главного инженера общества г. Вильямса устройство первого участка Динабургско-Витебской железной дороги, а именно от г. Динабурга до Полоцка будет совершенно окончено 19 числа Мая сего года, так что движение по тому может начаться 24 сего месяца...» [5, с. 149].

11 мая 1866 г. агентству из Министерства путей сообщения пришло уведомление № 2389 о том, что «...господин министр путей сообщения изволил назначить особую комиссию для освидетельствования готового участка от Динабурга до Полоцка под председательством главного инспектора частных железных дорог инженер-генерал-майора барона Дельвига, из членов: инженер-полковника Панаева и инспектора Динабург-Витебской железной дороги». Уже 21 мая Дельвиг сообщил в телеграмме министру, что железная дорога готова к открытию, намеченному на 24 мая 1866 г. [5, с. 149]. Так был открыт первый участок Динабург-Витебской железной дороги – Динабург–Полоцк.

Несмотря на положительные рапорты инспекторов, современники отмечали низкое качество работ, несоблюдение требований к технологии строительства, пригодности используемых материалов и вследствие этого сбои в движении поездов на линии. И ранее не раз случалось, что иностранные акционеры, обогатившись на предоставленных им льготах, теряли интерес к начатому делу. Соответственно слабый контроль и высокие темпы строительства железных дорог не лучшим образом отражались на их качестве. Также имели место коррупционные проявления и иные злоупотребления.

Тем не менее строительство второго участка дороги продолжалось. В обращении Рижского агентства «Общества Динабург-Витебской железной дороги» в Санкт-Петербург от 29 сентября 1866 г. отмечалось, что публика, особенно лица торговых сословий, ожидают скорейшего открытия движения по второму участку Динабург-Витебской железной дороги, «так как с первых чисел октября месяца начнутся значительные транспорты сырых произведений из внутренних губерний России к Рижскому порту...» [5].

Как результат многих усилий и тяжёлого физического труда за сравнительно короткий срок – около трёх лет – железная дорога Динабург–Витебск была сдана в эксплуатацию. Уже 30 сентября министр путей сообщения П.П. Мельников дал распоряжение главному инспектору открыть постоянное движение по участку Полоцк–Витебск, что официально и случилось 5 октября 1866 г. в 9 часов утра [9].

Ещё до ввода в эксплуатацию рассматриваемого нами участка в 1865 г. инженер Роберт Гамонд получил разрешение на строительство железной дороги Витебск–Орёл при участии капитала лондонского банкира Д. Чапмена. И уже через два года после открытия Динабург–Витебской железной дороги поезда пошли на Смоленск, Рославль, Брянск и Орёл.

С началом движения поездов на Смоленск в Витебске начинает действовать железнодорожный вокзал. Были подписаны специальные соглашения по совместной эксплуатации здания вокзала, платформы, товарного пути, земли службами Динабург–Витебской и Орловско–Витебской железных дорог [5].

Таким образом, можно отметить, что в целом железнодорожное строительство очень благоприятно повлияло на развитие белорусских земель. Каждый район Беларуси, где прошла железная дорога, получил мощный импульс для экономического развития – рос грузо- и товарооборот, облегчилась доставка сырья к производственным центрам и сбыт готовой продукции. Согласно Энциклопедическому словарю Брокгауза и Ефрона «грузы по направлению от Витебска к Двинску (ещё одно название Динабурга – *А.Г.*) решительно преобладают, составляя без малого 90% всех грузов малой скорости. Главные из них – хлеб в зерне и муке, лён, пенька, льняное и конопляное семя, лес, нефть и рыба. Часть хлеба остаётся на станциях дороги, так как Витебская губерния нуждается в привозе хлеба, особенно ржи. Сама она даёт некоторый избыток овса и в особенности льна и леса» [8].

На белорусско-латвийских землях начал складываться региональный рынок: железные дороги связали промышленные центры с сельскохозяйственными районами Витебской губернии, крупными речными и морскими портами. С открытием железнодорожного движения началась и подготовка квалифицированных кадров для его обслуживания – машинистов, каменщиков, столяров, кузнецов и т.д. Кроме того, большое количество безземельного и малоземельного крестьянства, батраки и прочие получили заработок, включившись в строительство железнодорожных магистралей и сопутствующей инфраструктуры.

Для покрытия эксплуатационных издержек, расходов на содержание правления и произведения срочных платежей по акциям и облигациям Компании Динабург-Витебской железной дороги, по опыту других акционерных обществ, приходилось обращаться к казне, гарантировавшей доходность. В ответ правительство для улучшения финансового положения железнодорожных предприятий с 1885 г. начало внедрять в стране государственный надзор за эксплуатационными расходами компаний. На Динабург-Витебской железной дороге он был введён в 1887 г.

Однако после крушения царского поезда на Курско-Харьково-Азовской железной дороге в 1888 г. правительство решилось на проведение государственной реорганизации всей системы железнодорожного транспорта и начало пользоваться правом досрочного выкупа акций с целью полного перехода частных железных дорог в имперское управление. Динабург-Витебская железная дорога путём внесения изменений в устав была национализирована в 1894 г. (хотя изначально этот процесс должен был начаться только в 1906 г.) [2, с. 204; 10].

До конца XIX в. все основные железные дороги в белорусских губерниях стали государственными. Дальнейшее строительство и модернизация железных дорог здесь велась за казённый счёт.

В завершение отметим, что железнодорожная транспортная система – это мощное связующее звено в экономике, фактор сохранения и развития городов и более мелких населённых пунктов, значимое условие единения человеческих судеб. Печально, но на сегодняшний день прямого пассажирского сообщения по железной дороге между Даугавпилсом и Витебском не существует и проезд возможен только с пересадкой в Полоцке на поезд «Минск – Рига» (только в летнее время иногда появляются прицепные беспересадочные вагоны).

Использованные источники:

1. История России. XX век. Учебное пособие / О.А. Яновский, С.В. Позняк, В.И. Меньковский [и др.]; под ред. В.И. Меньковского, О.А. Яновского. – Минск : РИВШ, 2005. – С. 8–9.
2. Гісторыя Беларусі : У 6 т. / рэдкал.: М. Касцюк (гал. рэд.) [і інш.]. – Мінск : Экаперспектыва, 2000–2005. – Т. 4 : Беларусь у складзе Расійскай імперыі (канец XVIII – пачатак XX ст.) / М. Біч, В. Яноўская, С. Рудовіч і інш. – Мінск, 2005. – С. 204–206.
3. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 446. Оп. 26. Д. 10. Доклад № 11. 19 марта 1863 г. «Положение об основных условиях для устройства Динабург-Витебской ж. д.».
4. История железнодорожного транспорта России : учебное пособие / А.В. Гайдамакин, В.В. Лукин, В.А. Четвергов и др.; под ред. А.В. Гайдамакина, В.А. Четвергова. – М. : ФГБОУ, 2012. – С. 34–49.
5. Якаўлеў, Г.Я. Віцебская чыгунка / Г.Я. Якаўлеў // Памяць : Гіст.-дакум. хроніка Віцебска : У 2-х кн. Кн. 1-я / Рэд. кал.: Г.П. Пашкоў (гал. рэд.) і інш. – Мінск : БелЭН, 2002. – С. 148–151.
6. Жихарев, С.Б. Национализация железнодорожного транспорта на территории Беларуси в конце XIX века / С.Б. Жихарев // Белорусский экономический журнал. – 2004. – № 3. – С. 110–119.

7. Хрестоматия по истории Белоруссии. С древнейших времён до 1917 г. / Сост.: А.П. Игнатенко, В.Н. Сидорцов. – Минск : Изд-во БГУ, 1977. – С. 311–312.
8. Двинско-Витебская железная дорога // Энциклопедический словарь / Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. – СПб, 1893. – Т. X: Давенпорт – Десмин. – С. 183–184.
9. РГИА. Ф. 446. Оп. 26. Д. 13. Доклад № 25. 5 октября 1866 г. «Об открытии движения по участку Динабург-Витебской ж. д. от Полоцка до Витебска 5-го октября».
10. Сехович, В. Вёрсты и cost-ы: как частные инвесторы построили железнодорожную сеть на территории Беларуси [Электронный ресурс] / В. Сехович / TUT.BY. – Режим доступа: <https://news.tut.by/economics/592298.html>. – Дата доступа: 12.06.2018.
11. Приведено по: Киштымов, А. От Риги до Орла [Электронный ресурс] / А. Киштымов, В. Шоба, В. Яновская // БЧ : Белорусская железная дорога. – Режим доступа: https://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2012/04/ot_rigi_do_orla/. – Дата доступа: 12.06.2018.