

Козулев Денис Андреевич

аспирант Института истории и международных отношений  
Саратовского государственного университета  
им. Н.Г. Чернышевского

## ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТАМБОВО-САРАТОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 70-Е ГГ. XIX В.

### Аннотация:

В статье представлена характеристика экономической деятельности Тамбово-Саратовской железной дороги в 1870-е гг., описаны трудности, с которыми пришлось столкнуться железнодорожникам. Производится анализ грузоперевозок в Саратовском Поволжье, совершенных в течение означенного периода, определено воздействие различных факторов торговли на этот процесс, обозначено влияние увеличения расходов на характер эксплуатации железной дороги. Рассмотрены причины образования долгов Тамбово-Саратовской железной дороги.

### Ключевые слова:

грузоперевозки, долг, Тамбово-Саратовская железная дорога, экономическо-хозяйственная деятельность, финансовые итоги, расходы на эксплуатацию.

Kozulev Denis Andreyevich

PhD student,  
Institute of History and International Relations,  
Saratov State University

## ECONOMIC ACTIVITY OF THE TAMBOV-SARATOV RAILWAY IN THE 1870-S

### Summary:

The article describes economic activity of the Tambov-Saratov railroad in the 1870-s, the challenges faced by the railway men. The author analyses the cargo transportation in the Saratov Volga region in that period, discusses the impact of various trade factors on this process. It is emphasized that the increasing expenditures influenced the type of railroad exploitation. The reasons of debt establishment of the Tambov-Saratov railroad are discussed.

### Keywords:

cargo transportation, debt, Tambov-Saratov railway, economic and business activity, financial results, operating costs.

Возникновение и развитие железных дорог во всей России и в Саратовском Поволжье в частности и то влияние, которое они оказали на социально-экономическое развитие страны и региона, – тот фактор, значение которого сложно переоценить.

С момента начала функционирования Тамбово-Саратовской железной дороги в 70-х гг. XIX в. по ней осуществлялись перевозки различных материалов, продукции сельского хозяйства, промышленности и различных промыслов (табл. 1) [1, с. 31].

**Таблица 1 – Количество груженых и порожних вагоно-верст и их процентное соотношение за 1870–1872 гг.**

Годы	Груженые вагоно-версты	Порожние вагоно-версты	Процентное соотношение груженых и порожних вагоно-верст, %
1870	1 066,42	522,13	66 к 33
1871	6 201,71	2 082,99	74 к 25
1872	10 014,92	3 715,78	76 к 24

Обращает на себя внимание, что количество груженых вагоно-верст за три года значительно увеличилось. Интенсивность перевозок, а также доходы железнодорожников были тесно связаны с торговой конъюнктурой и экономической ситуацией во всей Российской империи и в Саратовском Поволжье в частности (табл. 2, 3) [2, с. 20].

**Таблица 2 – Грузы, отправленные из Саратовского Поволжья по Тамбово-Саратовской железной дороге за период 1874–1876 гг., кг**

Наименование грузов	1874	1875	1876
Рожь	140 903 584	87 454 016	110 989 312
Мука ржаная и пеклеванная	28 478 720	45 694 320	55 715 408
Овес	54 078 864	76 623 504	33 311 920
Крупа гречневая	34 918 032	22 601 344	22 886 960
Лесные и строительные материалы	23 138 128	30 225 568	22 047 184
Мука пшеничная	11 362 976	22 044 896	12 889 152
Соль	13 779 040	13 732 640	11 812 464
Семя льняное	24 121 920	19 634 240	11 209 056
Рыба	13 048 832	10 448 432	11 737 904

**Таблица 3 – Грузы, пришедшие в Саратовское Поволжье по Тамбово-Саратовской железной дороге за период 1874–1876 гг., кг (л) [3]**

Наименование грузов	1874	1875	1876
Сахар головами	3 701 296 296	4 936 416	4 125 104
Мешки и кули	1 454 656	2 436 000	2 039 856
Мануфактурный товар	2 321 280	2 241 008	1 351 824
Известь	630 512	552 800	825 600
Железные изделия	893 728	724 928	693 776
Машины и орудия сельскохозяйственные	48 710	541 360	497 776
Сахарный песок	175 008	412 240	469 296
Пиво	209 056	391 344	457 856

Обращает на себя внимание то, что доля продукции сельского хозяйства в экспорте железнодорожного транспорта была подавляющей, особенно это касается хлеба. Он отправлялся по железной дороге до Тамбова, а затем оттуда до двух основных портов: Ревеля и Санкт-Петербурга.

В 1874 г. правление, рассчитывая на блестящие экономические результаты в будущем (планировалось получить доход от эксплуатации железной дороги в размере 1 800 000 р.), исходатайствовало от правительства сумму в 1 863 000 р. на увеличение подвижного состава и устройство новых сооружений по линии дороги [4, с. 31].

Изначально железная дорога была поставлена в достаточно невыгодное положение. Если брать количество вывозимых и ввозимых грузов за 100 %, то 91 % от этого количества вывозился за пределы Саратовской губернии (в основном хлебные грузы), только 9 % шли по направлению к Саратову (в основном изделия мануфактурного производства). Основную выручку для дороги составляли как раз грузы второй группы, перевозки которых приносили наиболее солидные доходы. От перевозки хлебных грузов денежные поступления были гораздо более скромными. Оплачивались в пользу дороги только груженные вагоно-версты из расчета 16 кг (1 пуд) груза за вагоно-версту. Порожний пробег не оплачивался. Среднее расстояние, проходимое каждым 16 кг груза, с 1873 г. постепенно возрастало: с 43 % от общего протяжения пути в 1873 г. до 60 % в 1877 г. В 1874 г. саратовская станция отправила 92 800 000 кг частных грузов, а в 1877 г. – уже 158 400 000 кг частных грузов, составив вместе с другими грузами 432 000 000 кг, что являлось для нее пределом. При этом по сравнению с другими годами чистый доход уменьшался.

На отрицательные показатели доходности дороги, по мнению директора правления, влияли эксплуатационные расходы [5, с. 5], которые с каждым годом увеличивались, вплоть до начала 1880-х гг., несмотря на явное уменьшение количества перевозимых грузов. Так, расходы на эксплуатацию дороги в 1880 г. по сравнению с предыдущим годом увеличились на 700 р. за версту пути, при этом количество перевезенного груза было меньше на 10 647 000 кг [6, с. 2]. Например, на ремонт вагонов по смете было предназначено 81 535 р., но уже к сентябрю 1880 г. с этой целью было потрачено 104 340 р. [7, с. 8].

Особенно неблагоприятным в отношении экономических показателей по сравнению с предыдущими двумя годами для общества Тамбово-Саратовской железной дороги являлся 1876 г., когда недобор составил 114 836 р. 48 к. [8, с. 1], тогда как чистый доход вовсе отсутствовал.

Средняя стоимость провоза грузов по железной дороге к Саратову составляла порядка 8 к. за 1,5 км, в то время как к Тамбову за этот же отрезок пути – всего 5 к. [9, с. 22]. С каждым годом увеличивались затраты на отопление паровозов, что было связано с увеличением количества требуемого материала на 1 версту пробега.

Отрицательную роль в деятельности Тамбово-Саратовской дороги сыграла Николаевская железная дорога. Пользуясь своим привилегированным положением – она обеспечивала сообщение между Санкт-Петербургом и Москвой – данная железная дорога увеличила свой вагонный парк за счет средств правительства и таким образом получила возможность посылать к Санкт-Петербургу до 1500 вагонов в сутки. Николаевская дорога имела обязательства перед другими дорогами по обмену вагонами. Так, Смоленско-Рязанской дороге, куда входили юго-восточные направления по линиям Рязань – Козлов – Вязьма, Рязск – Маршанск – Сызрань, Козлов – Тамбов – Саратов, она должна была отдать 350 вагонов [10, с. 65]. За 14 октября 1877 г. всеми дорогами юго-востока было отправлено 59 200 000 кг груза, при этом на это было выделено всего 250 вагонов. В то же время Рыбинско-Бологовской дороге, перевезшей только 19 200 000 кг грузов, давалось 336 вагонов.

Саратовское земство не согласилось с отчетом ревизионной комиссии 1877 г. и предъявило встречные претензии, которые заключались в следующем: годовой отчет составлен не правлением, а управлением, вопреки уставу управлением дороги; отчет управления не мог быть проверен в правлении из-за недостатка времени для этого; в 1876 г. без разрешения правления были произведены расходы, которые превышали смету на сумму 80 000 р.; к расходу на эксплуатацию были

отнесены те расходы, которые должны были быть покрыты из других источников [11, с. 19]. Таким образом, город не получал никаких доходов от эксплуатации дороги. За шесть лет своего существования (1870–1877) общество накопило долг размером 16 660 383 р. 21 к. [12, с. 21].

Из вышесказанного можно заключить, что в первое десятилетие своего существования железные дороги Саратовского Поволжья, управляемые обществом Тамбово-Саратовской железной дороги, были вынуждены, преодолевая экономические трудности, вести хозяйственно-экономическую деятельность, финансовые результаты которой при этом оставляли желать лучшего.

#### **Ссылки:**

1. Донесение ревизионной комиссии, назначенной общим собранием акционеров Тамбово-Саратовской железной дороги. СПб., 1874. С. 31.
2. Отчет Правления общества Тамбово-Саратовской железной дороги. СПб., 1876. С. 20.
3. Там же.
4. Донесение ревизионной комиссии, назначенной общим собранием акционеров Тамбово-Саратовской железной дороги. СПб., 1874. С. 31.
5. Донесение ревизионной комиссии, назначенной общим собранием акционеров Тамбово-Саратовской железной дороги. СПб., 1878. С. 5.
6. Доклад Губернскому земскому собранию директора правления Тамбово-Саратовской железной дороги от Саратовского земства. Саратов, 1881. С. 2.
7. Там же. С. 8.
8. Доклад Губернскому земскому собранию директора правления Тамбово-Саратовской железной дороги от Саратовского земства. Саратов, 1877. С. 1.
9. Отчет Правления общества Тамбово-Саратовской железной дороги. С. 22.
10. Доклад Губернскому земскому собранию директора правления Тамбово-Саратовской железной дороги от Саратовского земства. Саратов, 1877. С. 65.
11. Там же. С. 19.
12. Доклад Губернскому земскому собранию директора правления Тамбово-Саратовской железной дороги от Саратовского земства. Саратов, 1879. С. 21.

#### **References:**

*Report of the Audit Committee appointed by the general meeting of shareholders of Tambov-Saratov railway 1874*, St. Petersburg, p. 31, (in Russian).

*Report of the Audit Committee appointed by the general meeting of shareholders of Tambov-Saratov railway 1878*, St. Petersburg, p. 5, (in Russian).

*Report of the Management Board of Tambov-Saratov railway 1876*, St. Petersburg, p. 20, (in Russian).

*Report of the Zemstvo Assembly Director of the Board of Tambov-Saratov railway from Saratov zemstvo 1877*, Saratov, p. 1, (in Russian).

*Report of the Zemstvo Assembly Director of the Board of Tambov-Saratov railway from Saratov zemstvo 1879*, Saratov, p. 21, (in Russian).

*Report of the Zemstvo Assembly Director of the Board of Tambov-Saratov railway from Saratov zemstvo 1881*, Saratov, p. 2, (in Russian).