

Тульский научный вестник. Серия История. Языкоzнание. 2025. Вып. 4 (24). С. 89–103.
Tula Scientific Bulletin. History. Linguistics. 2025. Issue 4 (24). P. 89–103.

Научная статья

УДК 94(410)

<https://doi.org/10.22405/2712-8407-2025-4-89-103>

«ЕДИНСТВЕННЫЙ ЯКОРЬ СПАСЕНИЯ»: ЗЕМСКОЕ КОНЦЕССИОННОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО ТАМБОВО-САРАТОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (1860–1870-е ГГ.)

**Елена Николаевна
Морозова**

Саратовский национальный
исследовательский государственный
университет имени Н. Г. Чернышевского
Саратов, Россия, morozovaen@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0003-3436-151X>

Аннотация. Статья посвящена весьма редкому сюжету в истории железнодорожного строительства России: сооружению железной дороги Саратов – Тамбов Саратовским губернским и Кирсановским уездными земствами, заключившими концессионное соглашение с правительством. В публикации раскрываются особенности земской концессии, которая была заключена, в отличие от частных акционерных обществ, не с правительственной, а с высокой (5 %) земской гарантией. В исследовании характеризуется сложная ситуация с земскими ходатайствами в течение двух лет по поводу дарования концессии. Автор анализирует причины проведения указанной железнодорожной линии, которая должна была соединить хлебородный Поволжский регион с центром, способствуя развитию торгового земледелия. В числе важных причин называется стремление земских гласных увеличить конкурентоспособность Саратовской губернии, с которой успешно соперничали заволжские регионы. В работе рассматривается острая борьба между «гвельфами» (сторонниками) и «гибеллинами» (противниками) земской гарантии, которые видели гибельность уплаты огромных сумм населением губернии по дивидендным акциям вне зависимости от рентабельности железной дороги. Автор характеризует сложности, с которыми столкнулось Саратовское земство при сооружении железной дороги, выявляет его общие и особенные черты в условиях «железнодорожной революции» второй половины XIX в. В статье говорится о последствиях включения Саратовской губернии в железнодорожную сеть России.

Ключевые слова: Саратовская губерния, Тамбово-Саратовская железная дорога, земство, концессия, гарантия, дивидендные акции, облигации, «железнодорожная горячка», «гвельфы», «гибеллины».

Для цитирования: Морозова Е. Н. «Единственный якорь спасения»: земское концессионное строительство Тамбово-Саратовской железной дороги (1860–1870-е гг.) // Тульский научный вестник. Серия История. Языкоzнание. 2025. Вып. 4 (24). С. 89–103. <https://doi.org/10.22405/2712-8407-2025-4-89-103>

Сведения об авторе: Е. Н. Морозова – доктор исторических наук, профессор кафедры Отечественной истории и историографии, Саратовский национальный исследовательский государственный университет имени Н. Г. Чернышевского, 410012, Россия, Саратовская область, г. Саратов, ул. Астраханская, д. 83.

Scientific Article

UDC 94(410)

<https://doi.org/10.22405/2712-8407-2025-4-89-103>

'THE ONLY ANCHOR OF SALVATION': THE ZEMSTVO CONCESSION CONSTRUCTION OF THE TAMBOV-SARATOV RAILWAY (1860s-1870s)

Saratov State University

Elena N. Morozova

Saratov, Russia, morozovaen@mail.ru

<https://orcid.org/0000-0003-3436-151X>

Abstract. This article explores a rare case in the history of Russian railway construction: the construction of the Saratov-Tambov railway by the Saratov gubernia and Kirsanovskiy uyezd zemstvos, which entered into a concession agreement with the government. The author explores the specifics of the zemstvo concession, which, unlike private joint-stock companies, was concluded not with a government guarantee, but with a high (5%) zemstvo guarantee. The study describes the complex situation with zemstvo petitions over two years regarding the issuance of the concession. The author analyzes the reasons for constructing this railway line, connecting the grain-producing Volga region with the center, facilitating the development of commercial agriculture. Among the important reasons cited is the zemstvo councilors' desire to increase the competitiveness of the Saratov province, which successfully competed with the Trans-Volga regions. This work examines the bitter struggle between the Guelphs(supporters) and Ghibellines(opponents) of the zemstvo guaranteee, who saw the ruin of the province's population paying enormous sums for dividend shares, regardless of the railway profitability. The author characterizes the difficulties the Saratov Zemstvo faced during the railway construction, identifying its general and specific characteristics during the 'railway revolution' of the second half of the 19th century. The article outlines the consequences of the inclusion of the Saratov province in the Russian railway network.

Keywords: Saratov province, Tambov-Saratov railway, zemstvo, concession, guarantee, dividend shares, bonds, 'railway fever', Guelphs, Ghibellines.

For citation: Morozova, EN 2025, "The Only Anchor of Salvation": the Zemstvo Concession Construction of the Tambov-Saratov Railway (1860s-1870s)', *Tula Scientific Bulletin. History. Linguistics*, issue 4 (24), pp. 89-103, <https://doi.org/10.22405/2712-8407-2025-4-89-103> (in Russ.)

Information about the Author: Elena N. Morozova – Doctor of Science (History), Professor of the Department of Russian History and Historiography, Saratov State University, 83, Astrakhanskaya Str., Saratov, 410012, Russia.

Введение

Поражение в Крымской войне стало триггером модернизационных процессов в России. Война продемонстрировала катастрофическое экономическое отставание империи от западных стран. Российская промышленная революция, начавшаяся в 1820-х гг., не могла завершиться без отмены крепостного права и создания развитой сети железных дорог, той «кровеносной системы», которая бы связала огромную территорию в единое целое. Протяженность российских железных дорог в начале 1850-х гг. составляла всего лишь 1,5 % от мировой железнодорожной сети [19, с. 92].

Александр II и часть высших сановников прекрасно понимали ту первоочередную роль, которую железные дороги играли в развитии экономики и обороноспособности страны. Однако реализация «железнодорожных» планов осложнялась рядом факторов: государственная казна была пуста, истощенная Крымской войной, несовершенством системы обложения, финансовым кризисом середины 1850-х гг. Вместе с тем необходим был определенный человеческий капитал – слой предпринимчивых людей, обладающих предпринимательскими способностями (стратегическим мышлением, умением создать синергетический эффект, принятием на себя рисков и др.) и серьезными денежными капиталами. Но их число было невелико в силу особенностей экономического и социокультурного развития России. О недостатке таких людей писал Д. И. Менделеев, изучавший перспективы развития отечественной экономики: «Причиной у нас малого развития промышленности должно считать отсутствие личной предпринимчивости», связанной «с необходимостью личного труда, риска и упорства» [13, с. 40]. Подобную точку зрения высказывал саратовский земский гласный Н. Н. Минх, ссылаясь на мнение одного из «железнодорожных королей» фон Дервиза, который считал главным препятствием расширения железнодорожной сети недостаток личной предпринимчивости [18, с. 28].

Для того чтобы привлечь инвестиции в железнодорожное строительство, в середине 1850-х гг. правительство, выступая в роли концедента, переходит к системе концессий с 5 % правительственный гарантшей: держатели акций получали дивиденды вне зависимости от реальной доходности железной дороги, пущенной в эксплуатацию. Ежегодно казна выплачивала по гарантиям 40 млн. руб. [3, с. 136]. В начале 1860-х гг. правительство меняет курс и переходит к практике частно-государственного партнерства. Особенностью российского железнодорожного строительства являлось участие в железнодорожных концессиях только что созданных органов местного самоуправления по Положению 1864 г. [5, с. 229].

Материалы и методы

Истории железных дорог в России посвящен огромный круг литературы (деволюционной, советской, современной), связанной как с общими проблемами создания железнодорожной сети России (А. А. Головачев [4], А. М. Соловьева [31] и др.), так и с особенностями регионального строительства. Многочисленность исследований в сфере истории железнодорожного транспорта позволяет говорить о возникновении «железнодорожного (транспортного) регионоведения» [19].

Существенный интерес представляют работы, посвященные концессионному строительству железных дорог, частно-государственному партнерству в этой сфере (Н. М. Стецюк, А. А. Ефимова [32], А. А. Голубев [5] В. В. Фортунатов [33]), истории создания провинциальных железнодорожных линий и их строителей (Р. Б. Кончаков [21], Н. О. Шашкова [35]). Однако история строительства Тамбово-Саратовской осталась вне внимания исследователей. Изучение этой проблемы представляет значительный интерес, ибо Тамбово-Саратовская железнодорожная линия была самой протяженной среди земских концессионных дорог и с самым высоким процентом земской гарантии.

Источники по указанной проблеме многообразны: опубликованная и неопубликованная земская документация (журналы заседаний Саратовского губернского земского собрания, отчеты и доклады земской управы); материалы по строительству Тамбово-Саратовской железной дороги, содержащиеся в изысканиях Саратовской Ученой Архивной Комиссии [18]; отчеты Рязано-Уральской железной дороги [29]; источники личного происхождения – воспоминания известного железнодорожного деятеля А. И. Дельвига [14], знаменитого правоведа, профессора Московского университета Б. Н. Чичерина [34], премьер-министра России, министра МПС С. Ю. Вите [3].

В работе использовались как общенаучные (анализ, синтез, индукция, дедукция), так и специальные (историзм, историко-компаративный, историко-типологический) методы исследования. Междисциплинарные подходы позволили изучить частный случай строительства Тамбово-Саратовской железной дороги в контексте особенностей «транспортной революции» в России.

Результаты

Первоначально идея «соединения Саратова – столицы Поволжья со столицей царей» возникла в 1840-х гг., она активно поддерживалась знаменитым историком Н. М. Костомаровым, жившим тогда в губернском центре. Саратовская интелигенция и ряд местных чиновников мечтали основать в Саратове общественный университет на средства местного населения. Железная дорога должна была стать «живым нервом», связующим «Поволжье с нашими интеллигентными центрами», и, прежде всего, с Московским университетом [18, с. 36; 24, с. 18]. Эту «неумирающую мысль мечтателей», по словам известного писателя Д. Л. Мордовцева, решило осуществить только что созданное в 1866 г. Саратовское земство, «для блага всего края, соединив Саратов с экономическими центрами» [24, с. 18–19].

Саратовские земские гласные, большинство которых в губернском земском собрании составляли крупные и крупнейшие землевладельцы, прекрасно понимали, что для губернии железная дорога, соединявшая Саратов с центральными регионами, составляла насущную потребность в целях интенсивного развития товарного земледелия.

Продукция сельского хозяйства, кустарного и промышленного производства нуждалась в обширных рынках сбыта, для чего необходима была соответствующая транспортная инфраструктура, которая в Саратовской губернии, как и во многих губерниях России, была крайне слабо развита. В летнее время основной транспортной артерией являлась Волга. В зимние месяцы по старинке использовался гужевой транспорт, рентабельность которого была чрезвычайно низкой: бесконечные обозы тянулись по «неудобопроездным» дорогам. Доставка хлеба из низовьев Волги в Англию гужом через Петербург занимал два года [35, с. 92]. Из Саратовской губернии экспортировались различные виды рыбы, красная икра, пшеница, мука-крупчатка. Только в Москву и Петербург вывозили товаров 47 наименований (свыше 8 млн. пудов) [9, л. 164–167]. Однако продукции, которая требовала реализации, в губернии было гораздо больше, и узость сбыта сельскохозяйственной продукции оказывала «отрицательное влияние на развитие собственного рынка» [23, с. 38].

Саратовское дворянство и купечество тревожил еще один фактор: слабая конкурентоспособность губернии. Особую угрозу они видели со стороны заволжских регионов, и, прежде всего, Самарской губернии, резко увеличивавших производство дешевого товарного хлеба.

В силу этих обстоятельств, земским гласным строительство железной дороги представлялось «единственным якорем спасения», который даст возможность сократить «время и цену перевозки», «усилить экспорт», «оживить хлебопашество, развернуть торговлю саратовским хлебом как внутри страны, так и за рубежом»,

оказать влияние на «развитие промышленности в большей части Приволжья» [11, л. 3].

Все эти доводы в защиту постройки железнодорожной линии от Саратова до Тамбова, которая бы соединила «столицу Поволжья» с торгово-промышленными центрами, были озвучены только что избранными земскими гласными на первых губернских земских собраниях (чрезвычайном и очередном) 1866 г. Н. Д. Давыдов (губернский предводитель дворянства, сын героя Отечественной войны 1812 г.), доказывал, что эта железная дорога необходима «для всего края», и будет «непоправимой ошибкой», если мы «дадим другим местностям преимущества, которые привлекут к себе торговлю» [10, л. 5].

Весомым аргументом в пользу строительства железной дороги стала «железнодорожная горячка», охватившая Россию в начале 1860-х гг. Земские гласные полагали, что их решение вписывается в рамки новой экономической политики правительства, которое в 1860-е гг. переходит от казенного строительства железных дорог к поощрению концессионного частного строительства при участии государства [15, с. 77]. Правительство создавало чрезвычайно выгодные условия акционерам железнодорожных компаний, гарантируя 4,5–5 % прибыль на вложенный ими капитал. Все риски правительство возлагало на себя. Владельцам акций правительство обещало твердый дивиденд не с момента ввода в эксплуатацию железнодорожной линии, а со дня организации акционерного общества [5, с. 228].

Дополнительными резонами в пользу соединения Саратова с Москвой через Тамбов стали неосуществленные и реализованные железнодорожные планы конца 1850 – начала 1860-х гг. В 1859 г. П. Г. фон Дервиз получил концессию на строительство железной дороги от Москвы до Саратова через Рязань и Моршанска с ветвью на Пензу. Однако железная дорога была доведена лишь до Рязани. В 1863 г. фон Дервиз ходатайствовал о постройке железнодорожной линии в Саратов через Козлов и Тамбов, но получил отказ, ибо заграничные акционеры требовали безусловной правительственный гаранции [29, с. 27–28]. Энергичный предприниматель обратился с новым ходатайством о проведении новой железной дороги (Рязань – Козлов), и, получив концессию, «с небывалой быстротой» ее построил. Движение по ней было открыто в сентябре 1866 г. [29, с. 29]. Высокая доходность Рязанско-Козловской железной дороги повысила интерес земских деятелей к железнодорожному строительству. Для Саратовского земства это было важным аргументом в пользу строительства железной дороги по направлению Саратов – Аткарск – Кирсанов – Тамбов – Козлов. Таким образом, Саратовская губерния была бы включена в железнодорожную сеть, соединявшую Среднее и Нижнее Поволжье с Москвой и Петербургом.

Рационально мыслящие земцы прекрасно осознавали, что строительство железной дороги протяженностью около 350 верст требовало многомиллионных затрат, а денег у новоиспеченного земства не было. В этих условиях существовала единственная возможная альтернатива: или получить концессию с правительственной гаранцией, или, по примеру других земств, в частности, Борисоглебского, заключить концессионное соглашение с гаранцией земства в 1–1,5 % [18, с. 28]. Надежда получить концессию с правительственной гаранцией была эфемерной. Правительство, оказывая всемерную финансовую поддержку частному строительству железнодорожных линий, крайне неохотно выдавало концессии земствам, сомневаясь в их финансовых возможностях.

Учитывая эти обстоятельства, Саратовское земство предложило стать участниками земской концессии г. Саратову, Тамбовскому губернскому и Кирсановскому уездному земствам. В последние были командированы губернские гласные (Н. Н. Минх и М. Н. Беклемишев). Тамбовское губернское земство отклонило проект, потому что предполагалось строительство собственной железнодорожной линии до

Козлова. Кирсановское уездное земство и г. Саратов поддержали предложение участвовать в железнодорожной гаранции. Саратовское городское общество пообещало безвозмездно передать городские земли под строительство железнодорожного полотна [18, с. 34].

Уверенность сторонников земской гаранции в возможности обеспечить акции постоянной дивидендной доходностью зиждалась на призрачной цифре в 8,1 % (таковой, по их мнению, будет прибыль будущей железной дороги). Для того чтобы убедить колеблющихся публику и правительство, Саратовская земская управа издавала специальные брошюры, где фигурировали гипотетические цифры возможного дохода Саратовско-Козловской железнодорожной линии [2, с. 3–12]. Б. Н. Чичерин, помещик и гласный Кирсановского земства, писал: «Волею или неволею, пришлось прибегнуть к земской гаранции. Мы были приперты к стене, и другого исхода не оставалось. Саратовская губерния, город Саратов и Кирсановский уезд вошли с ходатайством о разрешении им гарантировать дорогу» [32, с. 223].

Вопрос о земской гаранции разделил губернских гласных на «гвельфов» (противников) и «гibelлинов» (сторонников) земской концессии. Так иронически Д. Л. Мордовцев характеризовал борьбу в молодом Саратовском земстве вокруг вопроса о земской гаранции [24, с. 181, 185]. «Гибеллины» основывали свои взгляды на уверенности в рентабельности будущей железной дороги и многомиллионном объеме экспортимемых товаров.

Наиболее яркие «гвельфы» (гласные Царицынского, Камышинского уездов) считали, что они не получат никакой выгоды от этой железной дороги. Они доказывали гибельность этого проекта, который был «сродни обязательному самоповешению для всей губернии» [18, с. 34, 57–58; 24, с. 181]. Позицию гвельфов поддержал уполномоченный от удела Н. П. Москвин, который утверждал, что строительство железной дороги с помощью земской гаранции принесет населению лишь усиление налогового бремени.

Жаркие дебаты на губернских собраниях 1866 г. (чрезвычайное и очередное) закончились победой «гibelлинов», и большинство губернских земских гласных высказались за ходатайство перед правительством о даровании железнодорожной концессии с земской гарантией.

Железнодорожный комитет во главе с Н. Д. Давыдовым, созданный специально для подачи ходатайства на высочайшее имя, состоял из представителей губернской земской управы, четверых гласных (М. Н. Беклемишев, Д. Ю. Лупандин, А. И. Шахматов, Н. П. Инглези), депутатов от города Саратова (городской глава Ф. И. Никитин, И. И. Зейферт) [18, с. 36].

Члены Саратовского железнодорожного комитета, несмотря на бюрократические препоны, активно действовали в Петербурге. «Подарок судьбы» саратовские земцы увидели в ходатайстве Козловского и Тамбовского уездных земств о выдаче концессии на проведение линии Козлов – Тамбов, которую они получили в апреле 1867 г. Ее эксплуатация началась в декабре 1869 г. [4, с. 208–210]. Поэтому железнодорожная линия, предполагавшаяся по саратовскому проекту, сократилась почти на 70 верст.

Статистический отдел Русского географического общества признал правильным направление железнодорожной линии: Саратов – Аткарск – Тамбов [11, л. 1–3]. А. А. Головачев отмечал, что центральные ведомства лоббировали различные концессии: Комитет железных дорог поддержал саратовский проект, а Комитет министров выступал в защиту концессии Борисоглебского земства [4, с. 210–213]. Противником выдачи концессии Саратовскому земству выступил министр внутренних дел А. Е. Тимашев, который откровенно заявил, что «неудобно предоставлять в руки земства такого крупного и доходного предприятия» [11, л. 102]. Но его негативная

позиция, представленная в 12 тезисах, объяснялась его личными своекорыстными интересами: Тимашев активно лobbировал проведение Сызрано-Вяземской линии [4, с. 222]. Конфликт интересов очевиден и в позициях других представителей высшей бюрократии: М. Х. Рейтерн деятельно поддерживал строительство Грязе-Борисоглебской дороги с единственным условием: предоставлением «для казны акций на три миллиона» [34, с. 221], П. П. Мельников содействовал строительству нижневолжской Грязе-Царицынской линии [22, с.155].

Положение, в котором оказалось Саратовское земство, саркастически описывал Б. Н. Чичерин: «Только Тамбово-Саратовская железная дорога осталась в накладе. Не было высокопоставленного лица, которого бы интересы были замешаны; не было и ловкого дельца, который бы сумел обработать дело. Земские люди хлопотали, но взяток давать было не на что, и вопрос не двигался» [34, с. 222]. Ситуация осложнилась тем, что в это время появилось еще два концессионных предложения: Борисоглебского земства, планировавшего провести железную дорогу до Царицына, и оренбургского губернатора, желающего провести железную дорогу до Самары. Саратовское земство прилагало максимум усилий для того, чтобы перевесить чашу весов в свою пользу, и 18 марта 1867 г. Саратовский железнодорожный комитет получил официальный ответ от министров финансов и путей сообщения. В правительенной гарантии Саратовскому земству было категорически отказано, Тамбово-Саратовская железная дорога признавалась «самой полезной среди второстепенных», на которую «в свое время», после постройки первостепенных дорог, «будет обращено полное внимание правительства»; Саратовскому и Кирсановскому земству было разрешено провести изыскания, чтобы сделать заключение о выгодном направлении железнодорожной линии и «стоимости ее устройства» [4, с. 211]. Но вопрос о концессии решен не был.

Саратовский железнодорожный комитет возлагал все надежды на поддержку земского проекта Александром II. Д. Ю. Лупандину пришлось выехать за границу, где пребывал император. Получив ходатайство саратовских земцев, царь повелел рассмотреть вопрос о концессии в Комитете министров, который вынес положительное решение (13 голосов «за», 3 – «против»). Александр II, в целом поддержав ходатайство, все же в своей резолюции 6 июля 1868 г. начертал: «Нахожу полученное свидетельствование от земского комитета недостаточным и потому желаю, чтобы вопрос о гаранции был обсужден в экстренном губернском земском собрании» [4, с. 216–217].

Сомнения императора имели под собой серьезные основания. Противники земской концессии, имея сторонников в земских собраниях, стали собирать подписи в среде чиновников и дворян, протестовавших против долговой кабалы. Эти возражения были порождены рядом причин: во-первых, ряд уездов Саратовской губернии (Камышинский, Царицынский, Хвалынский, Вольский) был территориально удален от железнодорожной линии. Во-вторых, концессия даровалась Саратовскому земству на тяжелейших финансовых условиях «без правительенной гаранции» в целях «соединения низовьев Волги с сетью строящихся в России железных дорог» [11, л. 102–103]. По условиям концессионного договора Саратовское и Кирсановское земства должны были в течение 6 месяцев учредить акционерное общество с капиталом в 27,3 млн. руб., а в течение 3-х – внести залог в сумме 300 тыс. руб. Акционерное общество обязано было на свой страх и риск построить железную дорогу и снабдить ее подвижным составом. Предполагалось, что чистый доход с железной дороги пойдет на платежи по займам, на погашение процентов по акциям и облигациям. Эксплуатация дороги поручалась 5 директорам, в том числе двум от земства. Срок концессии устанавливался в 85 лет, и по ее окончании правительство могло получить железнодорожную линию бесплатно. По прошествии 20 лет правительство имело

право выкупить железную дорогу [18, с. 60–61]. Такое концессионное соглашение было стандартным, но главным кабальным пунктом здесь была 5 % земская гарантия (сравнимая с правительственной), самая высокая среди земских.

Вопросу о земской гарантии были посвящены губернские земские собрания 1868 г. (чрезвычайное и очередное). В результате жарких прений две трети (41 – «за», 21 – «против») земских гласных поддержали позицию «гвельфов», выраженную кн. В. А. Щербатовым, который подчеркивал, что мы должны «иметь ввиду одну лишь пользу kraю, не увлекаясь ни личными интересами, ни влиянием лиц, желающим падения нашей дороги для преуспеяния соседственных нам губерний» [16, с.32; 18, с. 57].

К земской гарантии привлекли 8 уездов (за исключением Царицынского и Кузнецкого) с разделением их на две категории (на основании близости к железной дороге): к первой категории отнесли Аткарский, Балашовский, Саратовский, Сердобский уезды с уплатой 6,33 коп. с десятины; ко второй – Вольский, Камышинский, Петровский, Хвалынский с уплатой 1,94 коп. с десятины. Способом взыскания земской гарантии стали формы и методы взимания земского сбора [18, с. 59]. Губернское земское собрание 2 декабря 1868 г. утвердило концессию и ходатайствовало об именовании будущей железной дороги «Александровской» [18, с. 61].

В 1869 г. было образовано «Акционерное общество земской Тамбово-Саратовской железной дороги». Во временное правление вошли крупные международные банковские дельцы (С. Гвейер, А. Грант), богатый саратовский купец В. Гудков и два директора от земства: Д. Лупандин – от Саратовского и Н. Болотовский – от Кирсановского (который впоследствии был заменен Б. Н. Чичериным). Капитал акционерного общества образовывался выпуском долевых и долговых ценных бумаг (акций на сумму 7,5 млн. руб. и облигаций на 20 млн. руб.) с выплатой 5 % дивидендов два раза в год (2 января и 2 июля).

Устав акционерной кампании сразу же поставил Саратовское земство в крайне невыгодное положение. Получив учредительные права, Саратовское земство должно было обеспечить «обществу абсолютную гарантию в 5 % чистого дохода на нарицательный акционерный капитал в 7,5 млн. руб. и 0,5 % на строительный капитал». Однако правительство настояло на 5 % дивидендной доходности на весь капитал, необходимый для строительства первого участка дороги от Тамбова до Кирсанова. Это была самая высокая дивидендная доходность акций для железных дорог с земской гарантией. В частности, для Грязе-Борисоглебской и Тамбово-Козловской она не превышала 2,5 % [7, л. 2]. Причину такой высокой гарантии для Саратовского земства озвучил министр внутренних дел: «Низкая гарантия не может иметь серьезного значения для привлечения капиталов» [28, л. 29–30].

Земские гласные согласились на столь высокий процент по дивидендным акциям, будучи уверены в рентабельности железной дороги, которая, по их подсчетам, будет приносить не менее 3 млн. руб. дохода ежегодно. Уверенность земцев зиждалась на толковании статьи Устава акционерного общества, по которой половина чистой прибыли должна предоставляться «в возмещение земству», если общая прибыль железной дороги превысит 6 % [12, с. 45–46].

Таким образом, Саратовское земство с самого начала попало в зону финансовых рисков. Все акционеры становились владельцами привилегированных акций и должны были получать 5-процентную гарантированную прибыль вне зависимости от доходности железной дороги.

Высокая гарантированная доходность акций Тамбово-Саратовской железной дороги привела к ажиотажу вокруг их продажи. 1860–1870-е гг. вошли в историю как период «биржевой» и «акционерной горячки», сопровождавшейся ожесточенной спекуляцией [30, с. 303]. Акционерами Тамбово-Саратовской железной дороги

стали представители аристократических кругов. Управляющий Государственным банком Е. И. Ламанский хотел ограничить подписку на акции Тамбово-Саратовской железной дороги только Петербургом. Лишь по протестам Д. Ю. Лупандина подписка на акции была открыта и в Саратове, где было продано свыше 9 тыс. акций на сумму более 1 млн. руб. Город Саратов получил 3 тыс. акций [18, с. 65].

Эта «акционерная вакханалия» привела к созданию организованной преступной группировки, занимающейся подделкой акций Тамбово-Саратовской железной дороги. Центр изготовления фальшивых акций находился в Брюсселе, а хранились они в России в библиотеке Медико-хирургической академии. Мошенники были разоблачены, поддельные акции найдены. Судебный процесс «О подделке акций Тамбово-Саратовской железной дороги», где прокурором выступал знаменитый российский юрист А. Ф. Кони, имел широкий общественный резонанс. Ходом этого уголовного дела интересовался шеф жандармов гр. П. А. Шувалов и сам Александр II [20, с. 89].

Выполняя концессионные обязательства, Саратовское земство первоначально обратилось с предложением реализовать планы по строительству железной дороги к фон Мекку, но тот отказался, видимо, занятый другими проектами, сулящими большую финансовую выгоду [18, с. 60–61]. А приглашение фирмы «Бр. Гладины и Ко» (братья Гладины, А. Лукашевич, фон Дезен) по-разному освещается в официальных земских и неофициальных источниках. В земской документации обращение к Гладиным рассматривается как единственно возможное, ибо они предложили самые выгодные условия. Однако документы, исходящие от других ведомств и лиц, свидетельствуют о том, что члены железнодорожного комитета начали переговоры с Гладиными еще до официального заключения концессии. Б. Н. Чичерин и А. А. Головачев утверждают, что приглашение этой компании было обусловлено меркантильными интересами некоторых земских деятелей. Головачев писал о «лукулловых пирах», которые закатывали Гладины накануне губернского земского собрания. Чичерин открыто обвинил Д. Ю. Лупандина и своего двоюродного брата Н. Бологовского в покупке дорогих имений на деньги, полученные нечестным путем [34, с. 225].

Исполнение контракта подрядчиками предусматривало строительство трех участков железной дороги: Кирсанов–Тамбов (110 верст); Тамбов–Аткарск (147 верст); Аткарск–Саратов (83 версты) [18, с. 60]. Строительство происходило с нарушением технических условий проекта, и качество работ ужасало земских гласных. Завышена была стоимость строительства одной версты железнодорожного полотна – свыше 81 тыс. руб. («баснословная» среди строящихся железных дорог); уклоны значительно превышали норму, что невыгодно отражалось на эксплуатации железной дороги [4, с. 224; 34, с. 224]. Правительственные комиссии принимали «убийственно дурные» железнодорожные линии, невзирая на протесты земских деятелей, ибо боялись недовольства акционеров.

Первый участок Тамбов–Умет был открыт для движения 9 августа 1870 г., второй до Аткарска – 14 января 1871 г., третий до Саратова – 4 июля 1871 г. [29, с. 37]. Капитальный ремонт потребовался железной дороге в 1874 г., через три года после ее открытия [7, л. 123].

Справедливости ради следует сказать, что в целом техническая сторона строительства железных дорог в России оставляла желать лучшего, ибо «дороги строились быстро, но были весьма низкого качества» [33, с. 224]. Об этом свидетельствуют частые железнодорожные катастрофы [3, с. 64–65; 14, с. 658].

Но более, чем низкое качество строительства, Саратовское земство беспокоила финансовая составляющая концессии. Рухнули все их надежды на прибыльность железной дороги. По отчетам правления железная дорога оказалась нерентабельной

вследствие высоких расходов на эксплуатацию (92 %), которая была в 2–3 раза выше, чем на других дорогах [27, л. 221].

А. М. Соловьева отмечала, что российская железнодорожная сеть была хронически убыточной [31, с. 294]. Между тем ряд железных дорог мог похвастаться высокой рентабельностью: Московско-Курская дорога приносила 3,7 млн. руб. ежегодного дохода (к началу 1890-х гг. общая сумма прибыли оценивалась в 32,9 млн. руб. [28, с. 221; 29, с. 42], высокую доходность имела и Рязано-Козловская железная дорога [29, с. 27–28].

Саратовские земцы были уверены, что сложившаяся ситуация – результат финансовых махинаций акционеров: количество грузов росло, а доходов не было. Гласные выяснили, что в 1879 г. Тамбово-Саратовская железная дорога дала чистой прибыли свыше 360 тыс. руб. Из этой суммы 60 тыс. руб. в соответствии с Уставом приходилось на долю земства, но оно не получило ни рубля [8, л. 1–3]. Все попытки земства раскрыть финансовые махинации акционеров закончились крахом. Акционеры признавали, что «им нет дела до земства и вообще до гарантировавшего учреждения, которое должно было предвидеть последствия риска принятия гарантии» [29, с. 37]. Земство превращалось в простого плательщика по чужим счетам.

Правительственные ревизионные комиссии, созданные по ходатайству Саратовского земства (1873, 1880 гг.) признали, что дела акционерного общества «ведутся крайне запутанно и недоступны никакой проверке», и вследствие этого нельзя «определить цифру действительных доходов и расходов» [27, л. 2, 4, 6, 11]. Однако комиссии признали абсолютное равнодушие и пренебрежение акционерного общества к интересам дороги [29, с. 37].

Финансовая пропасть углублялась в связи с действиями правительства, которое в 1869 г. скупило все облигации Тамбово-Саратовской железной дороги за 66 % их стоимости, выплатив акционерному обществу всего 1,1 млн. руб., пообещав вернуть оставшуюся сумму после того, как общество будет получать доход от эксплуатации железной дороги [4, с. 224]. Министр финансов М. Х. Рейтерн, как отмечают исследователи, стремился большую часть предназначенных к выпуску ценных бумаг оставлять за государством [19, с. 98]. А. А. Головачев считал, что эта сделка спасла земство и акционерное общество [4, с. 225]. Но в действительности акционерное общество и его правление использовали деньги в своих корыстных целях, а земство продолжало платить дивиденды по облигациям.

Проведя эту сделку, правительство получило выгоду в размере 2,5 млн. рублей. Но жалобы Саратовского земства остались без ответа. Причина была очевидна (о ней министр путей сообщения писал министру финансов): «Возбужденные земством вопросы могут иметь существенное влияние на размер гарантированного земством чистого дохода Тамбово-Саратовской железной дороги, из которого уплачивается правительству % по оставленным им за собой облигациям» [8, л. 13].

Размер железнодорожной ренты (земской гарантии) возрос с 260 тыс. руб. (1871 г.) до 430 тыс. руб. (1879 г.) [27, л. 221]. Сумма «железного подушного налога» к 1893 г. составила огромную по тем временам сумму – 4, 3 млн. руб. [8, л. 2–3]. Население губерний, кроме «железного подушного», платило государственные, земские и мирские сборы, что вело к росту недоимок. Сумма недоимок по земской гарантии к 1890 г. достигла почти 780 тыс. руб. [25, с. 183].

Понимая гибельность последствий для населения и экономики губернии, в 1872 г. Саратовское земство ходатайствует о передаче железной дороги в казну, или, в крайнем случае, уменьшении процента железнодорожной гарантии [17, с. 67]. В частности, Борисоглебскому земству министерство финансов уменьшило железнодорожный налог более чем в 10 раз (с 60 до 4 коп.) [34, с. 227].

Только 1 января 1883 г. Тамбово-Саратовская железная дорога перешла в казну. Но огосударствление железной дороги не сняло с земства налогового бремени: Саратовское и Кирсановское земства согласились выплачивать правительству ежегодную ренту (261 тыс. руб.) до 1956 г. (это срок окончания концессии). Но Саратовское городское общество поступило дальновиднее: поторговавшись с правительством, оно добилось уменьшения ренты на треть (с 71 тыс. до 51 тыс. руб.) и частичного освобождения города на пять лет от взноса суммы на содержание городской полиции [29, с. 39].

В 1891 г. произошло объединение Тамбово-Саратовской и Тамбово-Козловской линий (после огосударствления последней) и образование Козлово - Саратовской железной дороги. В свою очередь, в январе 1892 г. последняя была включена в новую крупную железнодорожную компанию «Общество Рязано-Уральской железной дороги»; Саратовское и Кирсановское земства освобождались от уплаты ренты [29, с. 48].

Заключение

Таким образом, эпопея со строительством Тамбово-Саратовской железной дороги подтвердила непреложную истину: модернизация экономики, в частности строительство железнодорожной сети, требует огромных инвестиций, которые часто рассчитаны на долгосрочную перспективу.

В Саратовской губернии, как и в других регионах, появилась особая «группа провинциалов» [21, с. 133], состоявшая из земских гласных, дворянства, богатого купечества, выступавших в качестве самостоятельной силы и инициировавших сооружение железной дороги, которая соединила бы «столицу Поволжья» с центральными регионами. Однако саратовские земцы, не обладая предпринимательскими способностями, не смогли просчитать все финансовые риски. Они не были знатоками технической стороны строительства железных дорог, и, не имея деловой хватки «железнодорожных королей», слабо представляли особенности функционирования рынка ценных бумаг, который только зарождался в России. Саратовское земство, не имевшее денежных средств, прибегло к заключению концессионного договора с правительством. Концессия как форма частно-государственного партнерства для Саратовского земства оказалось тяжелейшей ношей, ибо все выгоды от него имели акционеры и правительство.

Взятые земством непосильные финансовые обязательства, привели к накоплению огромных долгов, лежавших тяжелым грузом на населении восьми уездов губерний, плативших вместе с железнодорожной рентой другие виды налогов (государственных, земских, мирских). За заключение гарантии Саратовское земство осуждали Б. Б. Веселовский [1, с. 379–380], Д. Л. Мордовцев [24, с. 181], А. А. Головачев [4, с. 221]. Последний вообще был сторонником государственного строительства железных дорог в России и установления жесткого государственного контроля на всех его этапах.

Однако, несмотря на все сложности сооружения Тамбово-Саратовской железной дороги, ее значение, долгосрочные последствия для развития региона трудно переоценить. Участие Саратовского земства в ее строительстве объективно отвечало потребностям эволюции экономики губернии в условиях постреформенной модернизации, ибо главным и необходимым условием развития торгового земледелия являлся как рост внутреннего рынка, так и усиление его связей с другими регионами страны.

Экспорт сельскохозяйственной продукции возрос сразу после начала эксплуатации железной дороги: в 1871 г. только пшеницы вывезли свыше 6 млн. пудов, в том числе и в Западную Европу. За 10 лет (1866–1876) общая стоимость экспортируемых товаров увеличилась почти в девять раз: с 3 млн. до 26 млн. рублей. Свидетель-

ством развития торгового земледелия стало повышение в 2–3 раза стоимости земли [26, с. 11–12].

Железнодорожное строительство изменяло и социокультурный облик губернии: ускорились процессы урбанизации, появились новые социальные группы (железнодорожные рабочие и служащие). Строительство железнодорожной магистрали создавало определенное культурное поле, железнодорожные вокзалы (в Саратове, Аткарске, Ртищеве, Кирсанове) стали акторами повседневной жизни российской провинции.

Список источников и литературы

1. Веселовский Б. Б. История земства за сорок лет : в 4 т. Т. 4. СПб.: Изд. О. Н. Поповой, 1911. 696 с.
2. Виды на денежные сборы по Саратовско-Козловской железной дороге. Саратов: Изд. Саратов. губ. управы, 1866. 38 с.
3. Витте С. Ю. Избранные воспоминания, 1849-1911 гг. М.: Мысль, 1991. 720 с.
4. Головачев А. А. История железнодорожного дела в России. СПб.: Тип. Р. Голике, 1881. 414 с.
5. Голубев А. А. Концессионирование в железнодорожном строительстве России (в середине XIX – начале XX в.) // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2011. № 4. С 228–234.
6. ГАСО (Государственный архив Саратовской области). Ф. 1. Оп. 1. Д. 2122.
7. ГАСО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 2934.
8. ГАСО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 3224.
9. ГАСО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 30.
10. ГАСО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 70.
11. ГАСО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 79.
12. ГАСО. Ф. 5. Оп. 1. Д. 189.
13. Гудашева Л. Е. Предпринимательство в России: проблемы и особенности // Современная конкуренция. 2013. № 2 (38). С. 39–45.
14. Дельвиг А. И. Полвека русской жизни. М.: Виадук, 2014. 1216 с.
15. Дроздова Н. П. Государственно-частное партнерство в России при строительстве и эксплуатации железных дорог в XIX – начале XX в. // Вестник СПбГУ. Сер.: Менеджмент. 2015. Вып. 2. С. 76–123.
16. Журналы экстренного Саратовского губернского земского собрания ... 5, 6 и 7 августа 1868 года : Высочайше утвержденная 17 октября 1868 г. концессия на линию железной дороги от г. Тамбова до г. Саратова. Саратов: Тип. Саратов. губ. земской управы, 1869. [1], 33, 13 с.
17. Журналы чрезвычайного Саратовского губернского земского собрания 1872 г. Саратов: Тип. Губ. земской управы, 1872. 67 с.
18. К пятидесятилетию земских учреждений: к истории организации и первых шагов земства в Саратовской губернии. Саратов: Изд. Губ. Уч. Арх. Комиссии (Тип. Союза печ. Дела), 1914. 74 с.
19. Карпенкова Т. В. Роль железнодорожного строительства в модернизации России (1860-е - 1914 год) // Вестник Международного института экономики и права. 2014. №1 (14). С. 91–107.
20. Кони А. Ф. Избранное / сост. Г. М. и Л. Г. Мироновы. М.: Сов. Россия, 1989. 496 с.
21. Кончаков Р. Б. П. Г. Дервиз и «провинциалы» в деле строительства Рязано-Козловской железной дороги // Научные ведомости БелГУ (Via in tempore). Сер.: История. Политология. 2011. № 13 (108), вып. 19. С. 126–133.
22. Луночкин А. В. П. П. Мельников и строительство железной дороги к Нижней Волге // Власть. 2010. № 5. С. 153–155.
23. Ляховский В. М. Железнодорожные перевозки и развитие рынка (к истории Рязано-Козловской железной дороги, 1860–1870 гг.) // Вестник МГУ. Сер. 9: История. 1963. № 4. С. 34–68.

24. Мордовцев Д. Л. Десятилетие русского земства, 1864–1875. СПб.: тип. А. А. Краевского, 1877. 374 с.
25. Морозова Е. Н. Саратовское земство, 1866–1890. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1991. 180 с.
26. Плеханов И. Что было сделано Саратовским земством в Саратовской губернии за 35 лет // Саратовская земская неделя. 1901. № 17-25. С. 9–27.
27. РГИА (Российский государственный исторический архив). Ф. 1287. Оп. 25. Д. 660.
28. РГИА. Ф. 1287. Оп. 25. Д. 612.
29. Рязано-Уральская железная дорога. СПб.: Типо-лит. Н. И. Евстафьева, 1913. 101 с.
30. Сенин А. С. Частные или казенные: 175 лет дискуссий о форме собственности и способах хозяйствования на железных дорогах России // Труды по россииеведению. 2013. № 1. С. 297–324.
31. Соловьев А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XX века. М.: Наука, 1975. 319 с.
32. Стецюк Н. М., Ефимова А. А. Роль корпораций и акционерного капитала в развитии железнодорожного транспорта в России (XIX в.) // Современные исследования социальных проблем. 2016. № 12 (68). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-korporatsiy-i-aktsionernogo-kapitala-v-razvitiy-zheleznodorozhnogo-transporta-v-rossii-xix-v/viewer> (дата обращения: 10.10.2025).
33. Фортунатов В. В. Финансирование железнодорожного строительства в дореволюционной России : значение исторического опыта в контексте современных споров // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2013. № 2. С. 222–227.
34. Чичерин Б. Н. Воспоминания : в 2 т. / примеч. С. В. Бахрушина. М.: изд-во им. Сабашниковых, 2010. 528 с.
35. Шашкова Н. О. Значение Московско-Курской железной дороги в развитии системы сообщений // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. 2016. № 4. С. 83–106.

References

1. Veselovskiy, BB 1911, *Istoriya zemstvo za 40 let* (40 Years of Zemstvo History), vol 4, izdatelstvo O. N. Popovoy publ, St. Petersburg. (In Russ.)
2. *Vidy na denezhnyye sbory po Saratovsko-Kozlovskoy zheleznoy doroge* (Views on Cash Fees for the Saratov-Kozlovskaya Railway) 1886, Izdatelstvo Saratovskoy gubernskoy upravy publ, Saratov. (In Russ.)
3. Witte, SYu 1991, *Izbrannyye vospominaniya. 1849–1911* (Selected Memoirs. 1849–1911), Mysl publ, Moscow. (In Russ.)
4. Golovachev, AA 1881, *Istoriya zheleznodorozhnogo dela v Rossii* (History of Railway Business in Russia), Tipografiya R. Golikepubl, St. Petersburg. (In Russ.)
5. Golubev, AA 2011, ‘Kontsessiонirovaniye v zheleznodorozhnom stroitelstve Rossii (v seredine XIX – nachale XX veka)’ (Concessioning in Russian Railway Construction (Middle of the 19th – Beginning of the 20th Centuries)), *Izvestiya Peterburgskogo universiteta putey soobshcheniya* (Proceedings of Petersburg Transport University), no. 4, pp. 228–234. (In Russ.)
6. *Gosudarstvennyy arkhiv Saratovskoy oblasti* (GASO) (State Archive of the Saratov Region), fund 1, inventory 1, file 2122. (In Russ.)
7. GASO, fund 1, inventory 1, file 2934. (In Russ.)
8. GASO, fund 1, inventory 1, file 3224. (In Russ.)
9. GASO, fund 5, inventory 1, file 30. (In Russ.)
10. GASO, fund 5, inventory 1, file 70. (In Russ.)
11. GASO, fund 5, inventory 1, file 79. (In Russ.)
12. GASO, fund 5, inventory 1, file 189. (In Russ.)
13. Gudasheva, LYe 2013, ‘Predprinimatelstvo v Rossii: problem I osobennosti’ (Entrepreneurship in Russia: Problems and Peculiarities), *Sovremennaya konkurentsija* (Journal of Modern Competition), no. 2 (38), pp. 39–45. (In Russ.)
14. Delvig, AI 2014, *Polyeka russkoy zhizni* (Half a Century of Russian Life), Viadukpubl, Moscow. (In Russ.)

15. Drozdova NP 2015, ‘Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v Rossii pri stroitelstve I ekspluatatsii zheleznykh dorog v XIX – nachale XX veka’ (Public Private Partnership in Russian Railways in the Nineteenth – early Twentieth century), *Vestnik S.-Peterburgskogo universiteta* (Vestnik of Saint Petersburg University. Management), no. 2, pp. 76–123. (In Russ.)
16. *Zhurnaly ekstrennogo Saratovskogo gubernskogo zemskogo sobraniya 5, 6 i 7 avgusta 1868 goda. Vysochaysheutverzhdenaya 17 oktyabrya 1868 kontsessiya na liniyu-zheleznodorogi ot Tambova do g. Saratova* (Journal of the Saratov Provincial Zemstvo Emergency Assembly. The concession for the Railway line from Tambov to Saratov, approved by the Emperor on 17 October 1868) 1869, Tipografiya Saratovskoy Zemskoy upravy publ, Saratov. (In Russ.)
17. *Zhurnaly chrezvychaynogo Saratovskogo gubernskogo sobraniya* (Journal of the Saratov Provincial Zemstvo Emergency Assembly) 1872, Tipografiya gubernskoy zemskoy upravy publ, Saratov. (In Russ.)
18. ‘K pyatidesyatiliyu zemskikh uchrezhdeniy. K istorii organizatsii i pervykh shagov zemstva v Saratovskoy gubernii’ (On the Fiftieth Anniversary of Zemstvo Institutions. On the History of the Organization and First Steps of the Zemstvo in Saratov Province) 1914, *Gub. Uch. Arkh. Komissiya* (Saratov Scientific Archive Board), Tipografiya Soyuzapechatnogo dela publ, Saratov. (In Russ.)
19. Karpenkova, TV 2014, ‘Rolzheleznodorozhnogostroitelstva v modernizatsii Rossii (1860–1914 g.)’ (The Role of Railway Construction in the Modernization of Russia (1860s–1914)), *Vestnik Mezhdunarodnogo instituta ekonomiki i prava*, no. 1 (14), pp. 91–107. (In Russ.)
20. Koni, AF 1989, *Izbrannoye* (Selected Works), comp by G. M. Mironov, L. G. Mironov, Sovetskaya Rossiya publ, Moscow. (In Russ.)
21. Konchakov, RB 2011, ‘P. G. Dervizi “provintsialy” v dele stroitelstva Ryazano-Kozlovskoy zheleznoy dorogi’ (P.G. Derviz and “Provincials” in Building the Ryazano-Kozlovskaya Railway), Nauchnyye vedomosti BelGU (Via in tempore). *Seriya Istorya. Politologiya* (Via in tempore. History and political science), no. 13 (108), issue 19, pp. 136–133. (In Russ.)
22. Lunochkin, AV 2010, ‘P. P. Melnikov i stroitelstvo zheleznoy dorogi k Nizhney Volge’ (P. P. Melnikov and the Construction of the Railway to the Lower Volga), *Vlast*, no. 5, pp. 153–155. (In Russ.)
23. Lyakhovsky, VM 1963, ‘Zheleznodorozhnyye perevozki i razvitiye rynka (k istorii Ryazano-Kozlovskoy zheleznoy dorogi. 1860–1870 gody)’ (Railroad Transportation and Market Development (the History of the Ryazan-Kozlovskaya Railway. 1860–1870)), *Vestnik MGU Seriya 9. Istorya* (Lomonosov History Journal), no. 4. pp. 34–68. (In Russ.)
24. Mordovtsev, DL 1877, *Desyatiliye russkogo zemstva. 1864–1875* (The Decade of the Russian Zemstvo. 1864–1875), Tipografiya AA Kraevskogo publ, St. Petersburg. (In Russ.)
25. Morozova, YeN 1991, *Saratovskoye zemstvo. 1866–1890* (Saratov Zemstvo. 1866–1890), Izdatelstvo Saratovskogo universiteta publ, Saratov. (In Russ.)
26. Plekhanov, I 1901, ‘Chtoby losdelano Saratovskim zemstvom v Saratovskoy guberniia za 35 let’ (What Was Accomplished by the Saratov Zemstvo in Saratov Province in 35 Years), *Saratovskaya zemskaya nedelya*, no. 17–25. pp. 9–27. (In Russ.)
27. *Rossiiskiy gosudarstvennyy istoricheskiy arkhiv (RGIA)* (Russian State Historical Archive), fund 1287, inventory 25, file 660. (In Russ.)
28. RGIA, fund 1287, inventory 25, file 612. (In Russ.)
29. *Ryazano-Ural'skaya zheleznaya doroga* (Ryazan-Ural Railway) 1913, Tipo-litografiya N. I. Yevstafyeva publ, St. Petersburg. (In Russ.)
30. Senin, AS 2013, ‘Chastnyye ili kazennyye: 175 let diskussiy o forme sobstvennosti i sposobakh khozyaystvovaniya na zheleznykh dorogakh Rossii’ (Private or State-owned: 175 Years of Debate on the Form of Ownership and Management Methods on Russian Railways), *Trudy porossiyevedeniyu*, no. 1, pp. 297–324. (In Russ.)
31. Solovyova, AM 1975, *Zheleznodorozhnyy transport Rossii vo vtoroy polovine XX veka* (Railway transport of Russia in the 2nd half of the 20th Century), Naukapubl, Moscow. (In Russ.)
32. Stetsyuk, NM & Yefimova, AA 2016, ‘Rol korporatsiy i aktsionernogo kapitala v razvitiu zheleznodorozhnogo transporta v Rossii (XIX vek.)’ (The Role of Corporations and Capital of Shareholders in the Development of Railway Transport in Russia (19th century)), *Sovremen-*

- nyye issledovaniya sotsialnykh problem* (Modern Studies of Social Issues), no. 12 (68), viewed 10 October 2025, <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-korporatsiy-i-aktsionernogo-kapitala-v-razvitiu-zheleznodorozhnogo-transporta-v-rossii-xix-v/viewer> (In Russ.)
33. Fortunatov, VV 2013, 'Finansirovaniye zheleznodorozhnogo stroitelstva v dorevolyutsionnoy Rossii: znacheniye istoricheskogo opyta v kontekste sovremennykh sporov' (Financing the Railway Construction in Pre-revolutionary Russia: Significance of the Historical Experience in the Context of Present Day Disputes), *Izvestiya PGUPS* (Proceedings of Petersburg Transport University), no. 2, pp. 222–227. (In Russ.)
34. Chicherin, BN 2010, *Vospominaniya: v 2 t, primechaniya S.V. Bakhrushina* (Memories: in 2 volumes, notes by S.V. Bakhrushin), Sabashnikov publ, Moscow. (In Russ.)
35. Shashkova, NO 2016, 'Znacheniye Moskovsko-Kurskoy zheleznoy dorogi v razvitiu sistemy soobshcheniy' (The Significance of the Moscow-Kursk Railway in the Development of the Transportation System), *ETAP: ekonomicheskaya teoriya, analiz, praktika* (ETAP: Economic Theory, Analysis, Practice), pp. 83–106. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию: 31.10.2025
Одобрена после рецензирования: 12.12.2025
Принята к публикации: 12.12.2025

The article was submitted: 31.10.2025
Approved after reviewing: 12.12.2025
Accepted for publication: 12.12.2025