**Андреев Валерий Викентьевич. Московско-Казанская железная дорога в конце XIX - начале XX вв.: модернизационный фактор в экономическом развитии региона : модернизационный фактор в экономическом развитии региона : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 Чебоксары, 2007 261 с. РГБ ОД, 61:07-7/394**

Министерство образования и науки Российской Федерации Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Чувашский государственный университет имени ИЛ I. Ульянова»

**Андреев Валерий Викентьевич**

**МОСКОВСКО-КАЗАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В КОНЦЕXIX-НАЧАЛЕ XX вв.: МОДЕРНИЗАЦИОННЫЙ ФАКТОР В ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ РЕГИОНА**

Специальность 07.00.02 - Отечественная история

**Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук**

Научный руководитель -

доктор исторических наук, профессор



Чебоксары 2007

Введение 3

1. Развитие транспорта во второй половине XIX в. и образование ак­ционерного общества Московско-Казанской железной дороги 30
   1. [Железнодорожное строительство в России в пореформенный пери­од и его состояние в Среднем Поволжье к концу 1880-х годов 31](#bookmark1)
   2. Планы возведения Московско-Казанской железной дороги 44
   3. Создание и организационно-правовые основы деятельности акцио­нерного общества Московско-Казанской железной дороги 56
2. Московско-Казанская железная дорога в 90-е гг. XIX в 75
   1. Строительство дороги и инфраструктура 76
   2. Начало эксплуатации и подготовка кадров железнодорожников 88
   3. Влияние дороги на социально-экономическое развитие прилегав­ших к ней регионов 107
3. Функционирование и развитие дороги в 1900-1917 гг 126
   1. Московско-Казанская магистраль в 1900-1914 гг 127
   2. Динамика пассажирских и грузовых перевозок, роль дороги в раз­витии экономики прилегающих регионов 148
   3. Состав и положение рабочих и служащих 166
   4. Московско-Казанская железная дорога в годы Первой мировой вой­ны 179

Заключение 199

Список источников и литературы 205

Приложение 225

Актуальность темы. Строительство железных дорог в России стало определяющим пунктом ее новейшей истории, началом формирования инду­стриального общества, ведущим условием модернизации. Оно придало ди­намику социально-экономическому развитию страны: резко ускорилось раз­витие металлургии и машиностроения, возросли масштабы угле- и нефтедо­бычи, интенсивное развитие получили точные науки и техническое образо­вание. Появилась возможность использования природных ресурсов, прежде недоступных. Возрос обмен между регионами страны, что способствовало их специализации, новый импульс получила внешняя торговля.

Железные дороги оказали определяющее воздействие на социальное и культурное развитие обширных территорий. Была преодолена хозяйственная замкнутость регионов, видоизменялся традиционный уклад жизни, ощутимо ускорился процесс урбанизации. Складывавшаяся вдоль железных дорог ин­фраструктура привела к возникновению многочисленного слоя лиц, связан­ных с железнодорожным предпринимательством, а также железнодорожных рабочих и техников, к строительству промышленных предприятий и поселе­ний городского типа.

Железнодорожное строительство в России осуществлялось государст­венной казной, концессионным способом, предпринимателями и акционер­ными обществами. Одной из крупнейших частных железных магистралей Российской империи стала Московско-Казанская. По данным на 1903 г. из девяти железных дорог, эксплуатировавших акционерными обществами, она по протяженности своих линий и ветвей, составлявших 1946 верст, находи­лась на четвертом месте, а в 1913 г. - из семнадцати на втором1.

История строительства и эксплуатации дороги в обширном многона­циональном регионе на этапе становления индустриального общества дает возможность изучить механизмы взаимодействия государства и частного

сектора экономики. Исследование законодательной базы, тарифной, кадро­вой и социальной политики железных дорог позволяет извлечь опыт, необхо­димый для гармонизации экономических интересов различных хозяйствен­ных субъектов в современной России.

Территориальные рамки работы определяются географией располо­жения станций, линий и ветвей дороги и охватывают Московскую, Нижего­родскую, Казанскую и Симбирскую губернии Российской империи, которые входили в состав Центрального промышленного и Средневолжского регио­нов. В настоящее время на этой территории расположены Московская, Ря­занская, Нижегородская, Пензенская, Ульяновская области Российской Фе­дерации, а также республики - Мордовия, Татарстан и Чувашия. Строитель­ство и эксплуатация Московско-Казанской железной дороги в конце XIX - начале XX вв. имели определяющее значение для развития экономики этой обширной части России, а для некоторых отсталых районов стали модерни- зационным фактором.

Хронологические границы исследования определяются временем существования акционерного общества Московско-Казанской железной до­роги и охватывают период 1891-1918 гг., характеризующийся важнейшими сдвигами в социально-экономическом и политическом развитии, революци­онными событиями 1905 - 1907 гг., промышленным подъемом накануне Первой мировой войны, интенсивным развитием придорожной инфраструк­туры, наращиванием количественных и качественных характеристик произ­водственного потенциала, совершенствованием внутренней организации и взаимоотношений с правительственными органами, активным участием в экономической жизни прилегающих к дороге регионов.

Объектом исследования является деятельность акционерного общест­ва Московско-Казанской железной дороги по ее планированию, строительст­ву и эксплуатации, а предметом - различные аспекты функционирования до­роги от ввода до национализации в 1918 г., а также влияние, которое она оказала на социально-экономическое развитие прилегавших районов.

Целью исследования является изучение истории создания акционер­ного общества, строительства и функционирования Московско-Казанской железной дороги в конце XIX - начале XX вв., ее роль как модернизирующе­го фактора развития экономики прилегающих территорий.

В соответствии с целью определены исследовательские задачи:

* показать предысторию образования акционерного общества Мос­ковско-Казанской железной дороги и разработки планов ее строительства;
* выявить основные этапы создания дороги и особенности ее функционирования;
* рассмотреть развитие придорожной инфраструктуры, определить степень ее влияния на социально-экономическое развитие прилегающих рай­онов;
* проанализировать уровень подготовки кадрового потенциала, по­ложение и быт рабочих и служащих;
* охарактеризовать роль дороги во взаимодействии с пароходства-

ми;

* отразить участие рабочих и служащих дороги в революционных событиях 1905-1907 гг. и их последствия;
* осветить функционирование Московско-Казанской железной до­роги в годы Первой мировой войны.

Историография проблемы. По рассматриваемой теме выявлен значи­тельный массив научной литературы, включающий работы дореволюцион­ных авторов, труды советского периода и современные исследования. В со­ответствии с таким хронологическим подходом к историографии целесооб­разно выделить в ней три периода - дореволюционный, советских лет и со­временный, так как в каждом из выделенных хронологических отрезков до­минируют сходные гносеологические принципы и идеологические подходы.

Литература включает труды по общим проблемам социально­экономического развития России во второй половине XIX - начале XX вв., различные аспекты модернизации страны и начала перехода к индустриаль­ному обществу, истории предпринимательства вообще и в области железно­дорожного транспорта, в частности, в том числе, немногочисленные исследо­вания и популярные работы, непосредственно посвященные истории общест­ва Московско-Казанской железной дороги и функционированию магистрали. Каждый из выделенных этапов историографии характеризуется внутренней периодизацией.

Дореволюционных авторов можно условно разделить на исследовате­лей конца XIX и начала XX века, так как темпы железнодорожного строи­тельства в эти десятилетия различались динамикой. Современники разработ­ки планов и строительства первых железных дорог в России - основательно освещали различные аспекты истории железнодорожного транспорта в стра­не. Среди них были представители научных кругов, чиновники, работавшие в ведомствах Министерства финансов и Министерства путей сообщения, свя­занных с регулированием функционирования железных дорог, а также прак­тики железнодорожного дела. Их исследования составляют обширную груп­пу научных трудов, в которых обобщается история железных дорог в России с начала их строительства и до XX в. К ним можно отнести исследования И. С. Блиоха, В. М. Верховского, А. Радцига, И. Рихтера , в которых содер­жатся ценные сведения о формировании железнодорожной сети в Поволжье, в том числе о разработке планов проведения и строительстве Московско- Казанской железной дороги.

Значительную группу работ составляют исследования начла XX в., ко­гда был накоплен определенный опыт как железнодорожного строительства, так и его освещения. В этих трудах рассматриваются отдельные аспекты пра­вительственной политики в области железнодорожного транспорта, а также влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торгов­лю, их роль в развитии Волжского края. В. Ф. Мейен, JT. Ф. Шухтан, С. Ю. Витте, В. В. Салов, П. П. Мигулин, М. Кроль рассматривают источни­ки финансирования железнодорожного строительства в России, подготовку и состав кадров, финансовые результаты эксплуатации магистралей и их роль в грузовых перевозках в Поволжье3.

В дореволюционной литературе велись споры, актуальные и сегодня: кто является наиболее эффективным собственником железных дорог: госу­дарство или частные компании. Начало этих споров относится к 70-м годам XIX в., в 80-е гг., в период массового выкупа частных железных дорог прави­тельством, они вспыхнули с новой силой и не утихали до начала Первой ми­ровой войны. С резкой критикой железнодорожной политики правительства, направленной на развитие частного железнодорожного строительства, вы­ступали представители консервативных кругов, рассматривавшие эту поли­тику по выражению В. Ф. Мейена как «гибельный либерализм»4. Высказыва­лись по данному вопросу и специалисты в области железнодорожного транс­порта. В частности, на страницах изданий Высочайше учрежденной Особой высшей Комиссии для исследования железнодорожного дела в России, кото­рая работала под председательством генерала Н. П. Петрова в 1908 - 1912 гг., по этому поводу полемизировали инженер С. Н. Кульжинский и профессор П. П. Мигулин.

Первый из них полагал, что государственная регламентация деятельно­сти частных железных дорог, осуществленная во второй половине 1880-х го­дов привела к тому, что «нет хозяина, заинтересованного собственным кар­маном в доходности дела, нет возможности регулировать доход и расширять производство, нет возможности регулировать расходы и соизмерять их с до­ходами». Вместе с тем, он делал вывод, что даже в таком виде «существова­ние частных железных дорог, с ограниченной хотя бы свободой действий, является мерой для сравнения и оценки работы казенных дорог и качества их эксплуатации»5.

П. П. Мигулин по данному вопросу занимал ярко выраженную прого- сударственную позицию. Он отмечал, что все частные железные дороги в России были сооружены «исключительно за счет облигационных капиталов» и делал вывод, что «привлечение частной инициативы в дело железнодорож- ного строительства на существующих условиях (гарантии чистого дохода железных дорог казной) совершенно недопустимо, так как влечет за собой огромные убытки государственного казначейства». Лишь в Азиатской Рос­сии, где частные общества не конкурируют с государственными, они, по его мнению, могли существовать. В заключении он делал вывод, что «казенное железнодорожное хозяйство в общем выше и лучше частного»6. Дискуссии, возникавшие по прикладным вопросам, вырастали до уровня теоретических обобщений.

Из работ, вышедших в дореволюционный период, посвященных дея­тельности железных дорог в годы Первой мировой войны, следует отметить анонимную брошюру «О работе железнодорожной сети в условиях настоя­щей войны» изданную для служебного пользования, в которой впервые была предпринята попытка дать всесторонний анализ состояния и функциониро­вания железнодорожного транспорта страны с начала войны и до мая 1916 г.7 В данном исследовании затрагивались и отдельные сюжеты, касающиеся деятельности Московско-Казанской железной дороги.

В дооктябрьские годы вышли первые труды, затрагивающие проблемы железнодорожного строительства в Среднем Поволжье и специально посвя­щенные различным аспектам функционирования Московско-Казанской же-

о

лезной дороги . Наиболее полной из них стала популярная брошюра, опубли­кованная в 1913 г. в связи с 20-летним юбилеем дороги. В ней давался крат­кий общий обзор истории дороги с момента создания Общества Московско- Рязанской железной дороги до 1913 г.9 Эти издания в настоящее время пред­ставляют значительную редкость и недоступны широкому кругу исследова­телей, так как текст некоторых из них отпечатан на машинке.

В советский период, самый продолжительный в историографии рас­сматриваемой проблемы, истории железных дорог в России во второй поло­вине XIX - начале XX вв. уделялось значительное внимание. Это было обу­словлено традиционным вниманием к проблемам развития производитель­ных сил и производственных отношений, истории классовой борьбы, про­мышленной революции, приведшей к углублению расслоения общества и обострению противоречий, а также важной и все возрастающей ролью, кото­рую железные дороги играли в экономике страны.

Советский период целесообразно подразделить на довоенный и после­военный, которые несколько различаются по рассматриваемой проблематике. В ряде исследований первого из них история железнодорожного транспорта рассматривалась в общем контексте социально-экономического развития страны во второй половине XIX - начала XX вв. Это труды С. Г. Струмили- на, П. А. Берлина, Д. П. Ильинского и В. П. Иваницкого10, содержавшие обобщенную картину функционирования хозяйства и как отрасли - железно­дорожного транспорта. В этих работах приведены ценные сведения о желез­ных дорогах и их роли в функционировании экономики России до 1917 г. Общество Московско-Казанской железной дороги упоминается в разделах посвященных железнодорожному строительству как важнейшему этапу про­мышленного переворота в стране, при анализе процесса монополизации рос­сийской экономики и при рассмотрении вопросов о численности, составе и социальном облике крупной буржуазии в России. Вышел ряд работ, специ­ально посвященных проблемам железнодорожного транспорта, начиная с его возникновения в России до Первой мировой войны включительно, а также истории отечественного паровозо- и вагоностроения: среди них - исследова­ние Д. П. Ильинского, В. П. Иваницкого. Определенное внимание было уде­лено изучению функционирования железных дорог в годы Первой мировой войны. В частности, этот вопрос привлекал значительное внимание военных аналитиков Генерального штаба РККА. В фундаментальном труде К. Ушако­ва, посвященном подготовке транспортных сообщений России к Первой ми­ровой войне, была кратко проанализирована роль Московско-Казанской же­лезной дороги как одной из четырех важнейших магистралей Европейской России, на которую выпала большая часть военных перевозок с восточного направления и транзитных перевозок из Сибири и Средней Азии11. Отдель­ные сюжеты, касающиеся данной дороги, присутствуют в аналогичном ис-

1 9

следовании Н. Васильева . Однако главное внимание в этих работах уделено анализу деятельности прифронтовых железных дорог, а также правительст­венной политике в области планирования и осуществления железнодорож­ных перевозок в период войны. После войны эта тема получила развитие в работах В. С. Виргинского, Т. С. Хачатурова13.

В послевоенные годы заметно расширился диапазон рассматриваемых тем и увеличилось число опубликованных трудов. Кроме обширных мате­риалов общего характера, касающихся вопросов развития железнодорожного транспорта в дореволюционной России, в них содержатся отдельные сведе­ния, касающиеся различных аспектов функционирования Московско- Казанской и сопредельных с нею железных дорог. Значительный интерес

объемом фактических материалов представляет исследование Д. В. Залуж­им **ной .**

Особо следует отметить исследование А. П. Погребинского, посвящен­ное финансовой политике царского правительства в деле строительства же­лезных дорог в пореформенный период и основанное на большом фактиче­ском материале, свидетельствующем в том числе и о несомненных успехах власти в железнодорожном строительстве во второй половине XIX в. А. П. Погребинский делает, тем не менее, неожиданный вывод о том, что «убыточность железнодорожного хозяйства, огромная задолженность госу­дарства, плохое качество и низкая пропускная способность дорог - таковы были естественные результаты почти полувековой деятельности царского правительства в области железнодорожного дела»15.

Определенные итоги полувековым исследованиям были подведены А. М. Соловьевой16, в фундаментальном обобщающем труде которой проана­лизированы зарождение железнодорожного транспорта в России и его разви­тие до конца XIX в., правительственная политика в области предоставления концессий, регулирования строительства и управления железными дорогами. Значительное внимание в рамках поставленных автором задач уделено исто­рии отдельных железных дорог, а также видным деятелям в области желез­нодорожного предпринимательства. В работе содержатся сюжеты, посвя­щенные истории общества Московско-Казанской железной дороги.

До настоящего времени наиболее обстоятельным исследованием по

данной проблематике остается работа A. JI. Сидорова, вышедшая в конце 40­17

х годов XX в. Автор сделал вывод, что «в царской России железные дороги оказались наиболее слабой отраслью народного хозяйства» и пережили в го­ды войны острый кризис, который «явился предвестником общего краха ка­питалистического хозяйства». По мнению A. JI. Сидорова, железные дороги страны вступили в период кризиса еще до начала Февральской революции 1917 г. Трудности военного времени на железных магистралях России он связывал с недостатками капиталистической экономики в целом и бюрокра­тическим характером управления. Работа содержит значительный объем фак­тического материала, подобранного и систематизированного таким образом, чтобы обосновать сделанные автором выводы, а также отдельные сведения по истории Московско-Казанской железной дороги в годы войны.

Общество Московско-Казанской железной дороги учреждалось как ак­ционерное предприятие, владельцами которого стали многие видные пред­ставители российской буржуазии. В советский период вышел ряд исследова­ний, в том числе и фундаментального характера, посвященных данному слою

1 о

российского общества . Особое значение для изучения темы диссертации имеет работа JI. Е. Шепелева, посвященная акционерным компаниям в Рос­сии, а также монографии В. Я. Лаверычева, в которых на основе обширного массива источников исследованы как правовые основы деятельности россий­ских предпринимателей и их объединений, так и их взаимодействие с госу­дарственными структурами во второй половине XIX - начале XX вв.

Большое значение для изучения положения и политической ориента­ции рабочих и служащих Московско-Казанской железной дороги имеют тру­ды советского периода, посвященные революционным событиям 1905-1907 и 1917 гг., в которых многие из работников дороги приняли активное участие. Большой вклад в изучение этих сюжетов внесла И. М. Пушкарева19. Нельзя не отметить характерную для многих из этих работ односторонность изложе­ния материала и выраженное негативное как отношением к собственникам, так и к администрации дороги20. Например, бессменный председатель прав­ления дороги Н. К. фон Мекк, один из ведущих российских специалистов в области организации работы железнодорожного транспорта, фигурирует в трудах JI. Г. Филатова не иначе как «кровавый душитель революционного движения железнодорожников»21. Вместе с тем, в этих исследованиях содер­жится немало фактов, позволяющих понять глубинные причины революци­онной активности многих рабочих и служащих, получить представление о реальном содержании событий, произошедших в тот период на дороге.

Несмотря на то, что имела место недооценка созидательной роли пра­вительства в использовании частного, в том числе и иностранного, капитала при создании в стране железнодорожного транспорта в работах советского периода был систематизирован значительный по объему фактический мате­риал, сделаны ценные выводы, касающиеся как общих закономерностей же­лезнодорожного строительства, так и региональных аспектов их создания и функционирования. Вместе с тем, делался акцент на негативных сторонах данного процесса. Попытки ряда историков рассматривать промышленное, в частности железнодорожное строительство в России как составную часть общего процесса индустриализации и привнести в понимание данного про­цесса элементы не формационного, а модернизационного подхода, подверга­лись критике и отвергались22.

Изучение истории Московско-Казанской железной дороги невозможно без учета работ, посвященные различным аспектам региональной истории, вышедшие как в советский период, так и в последнее время. Это исследова­ния по истории городов и других населенных пунктов, стоящих на линиях Московско-Казанской железной дороги, а также посвященные проблемам социально-экономического развития Поволжья во второй половине XIX — начале XX вв. Выделяются исследования П. Т. Тимофеева, JI. Н. Гончаренко, А. А. Халина23

Большое значение для раскрытия темы имели исследования, изданные в Мордовии. Так, в работах Д. В. Доленко анализируется российский вариант модернизации. Автор подчеркивает, что в начале XX в. функционирование экономики страны проходило по классическому типу догоняющего развития и осуществлялось очень быстрыми темпами24.

В работе Н. М. Арсентьева и А. М. Дубодела на региональном мате­риале освещаются такие важные и интересные аспекты темы, как типология российского предпринимательства в рассматриваемый период и условия его развития, подчеркиваются роль и значение социально-государственной сис-

25

темы для его проявления .

Значительный интерес представляет фундаментальная коллективная

*\*S/T*

монография об истории Мордовии , в которой содержится подробное опи­сание участия железнодорожников маршрута, проходившего по современной территории республики. Особого внимания заслуживают фрагменты иссле­дования, освещающие историю создания и функционирования «Рузаевской республики» - политического объединения восставших, имевшего признаки государственной власти.

Отдельные аспекты темы освещены в исследованиях, с которыми вы­ступили на III Воронинских научных чтениях, организованных МГУ им.

Н. П. Огарева В. М. Арсентьев и В. В. Лаптун. Первый затронул роль желез­ных дорог в развитии промышленности и торговли в крае, второй показал го­родских властей в том, что дорога прошла через город, который так и не стал узловой станцией, хотя очень за это боролся на всех уровнях27.

Опыт использования железнодорожного транспорта в перемещении го­товой продукции, сырья и комплектующих рассмотрен на примере промыш­ленных предприятий предпринимателей Мальцевых из Саранска, которые, кроме того, занимались изготовлением оборудования для железных дорог, что делало их независимыми от казенных заказов28

Из современных работ следует особо отметить капитальный труд, пер­вый том которого охватывает период с 1836 по 1917 гг., подготовленный большим авторским коллективом под руководством Г. М. Фадеева . Работа содержит ценные сведения о сооружении и эксплуатации железных дорог, развитии технических средств железнодорожного транспорта, показана его роль в освоении новых районов и природных богатств, обобщен уникальный опыт многих поколений ученых, инженеров и организаторов железнодорож­ного дела в России. Вопросы взаимоотношений железнодорожных компаний с государственными органами и банками в пореформенный период рассмот­рены в монографическом исследовании Е. Е. Хадонова30.

Необходимо также указать на ряд работ, посвященных отдельным же­лезным дорогам России во второй половине XIX - начале XX вв. близким по проблематике теме данного исследования и появившимся как в советский период, так и сравнительно недавно31. Это свидетельствует о значимости данных сюжетов для истории отдельных регионов страны в понимании об­щих закономерностей развития железнодорожного транспорта за отмечен­ный период.

Вместе с тем, число работ непосредственно посвященных Московско- Казанской железной дороге, невелико. Следует отметить кандидатскую дис­сертацию М. А. Маскаева, посвященную развитию этой дороги в годы дово­енных пятилеток, защищенную в 1975 г., работу Г. А. Барышева, об истории развития Юдинского железнодорожного узла и очерк о Казанской железной дороге, вышедший к 40-летию Октябрьской революции 1917 г. Исследова­тели кратко останавливаются на дореволюционном периоде Московско- Казанской железной дороги. Ряд сюжетов из ее истории освещен в работах автора данного диссертационного исследования, вышедших в 2004-2006 гг.33

Если в работах советского периода железнодорожное строительство рассматривалось как важная составная часть промышленной революции, протекавшей в условиях становления в России буржуазного общества, то со­временные исследователи более склонны трактовать этот процесс как со­ставную часть общей модернизации, итогом которой должен был стать пере­ход страны на стадию индустриального общества.

Во второй половине 80 - 90-х гг. XX в. начался новый этап в изучении истории российского предпринимательства, вызванный радикальными изме­нениями в общественной и хозяйственной жизни страны. Обозначились иные подходы к осмыслению исторического опыта, значительно расширился кор­пус используемых источников, ко многим из которых исследователи впервые получили доступ, тематические и территориальные рамки исследований. Следует отметить работы А. Н. Боханова, М. Н. Барышникова, А. А. Галага­на34, а также крупные коллективные монографии, посвященные данной тема­тике. Определенной внимание в этих изданиях уделяется и предпринима­тельству в области железнодорожного строительства и эксплуатации желез­ных магистралей.

Непосредственно на стыке XX - XXI вв. появились труды, освещаю­щие экономическую историю России на рубеже XIX - XX вв.35 и на протя­жении XX столетия36. Эти исследования отличает новый подход, проявляю­щийся в системном анализе процессов, закономерностей и особенностей их протекания. Авторы исследуют проблему на макроуровне, что позволяет вы­являть наиболее существенные признаки.

Отмечая значительные успехи в изучении истории российских желез­ных дорог и предпринимательства в отрасли следует тем не менее отметить, что история Московско-Казанской железной дороги до 1917 г. еще не стала предметом специального научного освоения.

Характеристика источников. Исследование истории Московско- Казанской железной дороги и ее роли в развитии прилегающих регионов по­требовало привлечения широкого круга источников, которые можно подраз­делить на следующие группы.

К *первой группе* относятся законодательные акты, нормативная доку­ментация правительства и акционерного общества, сборники опубликован­ных документов и материалов. Крупный массив источников содержится в третьем издании Полного собрания законов Российской империи, появив­шиеся во второй половине 80-х гг. XIX в. и формулировавших общие прин­ципы функционирования железнодорожного транспорта. Особое значение имеют изданные 12 июня 1885 г. «Общий устав российских железных до­рог» и закон от 11 июня 1891 г. «О дополнительных статьях к Уставу обще­ства Московско-Рязанской железной дороги, получающего наименование общества Московско-Казанской железной дороги».

Значительную ценность представляют сборники узаконений и распо­ряжений Правительства, правила, инструкции и положения собранные и из­данные в 1889 и 1890 гг. Н. Л. Брюлем. В 1917 г. А. Гро-Гвераном был издан Общий устав железных дорог с дополнениями и приложениями . Эти изда­ния, в которых собраны и систематизированы законодательные и норматив­ные акты общегосударственного значения с имевшимися приложениями и дополнениями, дают возможность существенно расширить представления о нормативно-правовой базе, на основе которой осуществлялась деятельность Московско-Казанской железной дороги.

Уникальным нормативным источником является Устав дороги с регу­лярно вносимыми в него продолжениями, который позволяет получить пред­ставление об организационных основах деятельности, принципах функцио­нирования акционерного общества, источниках финансирования, а также о конкретных условиях и льготах, предоставлявшихся Обществу при строи­тельстве железнодорожных линий.

Сотрудники Московско-Казанской железной дороги, особенно ее низо­вого звена - рабочие дороги, телеграфисты, кондукторы - приняли массовое и активное участие в революционных событиях 1905 - 1907 гг., которое на­шло отражение в документах, опубликованных в тематических сборниках, выпущенных как в масштабах страны, так и на региональном уровне38. Эти источники дают представление о накале классовой борьбы, ответных мерах правительства и владельцев дороги, Вместе с тем, документы отражают за­воевания, которых трудящиеся добились в результате радикального противо­стояния с государством и собственниками.

Механизмы и условия ликвидации акционерного общества Московско-

Казанской железной дороги позволили осветить декреты Советского прави­тельства и решения партии большевиков, относящиеся к периоду становле­ния Советской власти, опубликованные в сборниках документов39.

*Вторую группу* составляют статистические и справочные источники. Это ежегодно издававшиеся с 1877 г. «Статистические сборники Министер­ства путей сообщения», в которых приведены подробные сведения о разви­тии железных дорог в России, их техническом, экономическом и финансовом состоянии. В 90-е годы XIX в., то есть в период строительства и ввода в строй основных линий Московско-Казанской железной дороги, в сборниках стали публиковаться сведения о железнодорожных служащих и рабочих, о подвижном составе. Данные о численности населения отдельных станций, а также городских центров, к которым подошли линии и ветви Московско- Казанской железной дороги, позволили уточнить многочисленные статисти­ко-справочные издания и, в первую очередь, материалы Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г., Адрес-календари и Памят­ные книжки отдельных губерний.

Сведения о личном составе железной дороги, расписаниях поездов, стоимости билетов и перевозки грузов содержатся в различного рода ведом­ственных справочных изданиях, а также в выпускавшемся в 1911 - 1915 гг. Адрес-календаре железнодорожника. Эта информация, позволяющая увидеть повседневную работу дороги, способствует воссозданию более полной кар­тины ее функционирования в деталях и подробностях.

В работе также использованы материалы, полученные из различных изданий энциклопедического характера, изданных в дореволюционный, со­ветский и постсоветский периоды. Привлечение этих сведений позволило усилить достоверность освещения темы на предметно-понятийном уровне, добавило строгости и точности в формулировании положений, оценок и вы­водов, особенно в концептуальном аспекте40.

*Третью группу* составляют делопроизводственные источники из фон­дов архивов. Основной информационный массив исследования представлен

документами и материалами делопроизводственного характера из фондов Российского государственного исторического архива (РГИА) и Центрального исторического архива Москвы (ЦИАМ). Особое значение имеют документы и материалы, отложившиеся в фондах Министерства путей сообщения и Ми­нистерства финансов Российской империи, в которых принимались решения о строительстве новых линий, о выделении средств для них. Отчетная доку­ментация из Правления и служб дороги, позволила составить представление о ее функционировании.

Большое количество документов отложилось в фондах Управления же­лезных дорог Министерства путей сообщения (Ф. 273). Это протоколы об­щих собраний акционеров, материалы об отчуждении земель для надобно­стей Московско-Казанской железной дороги, прошения разных лиц о возна­граждении за увечья или смерть, материалы об отношениях дороги с другими хозяйствующими субъектами. Архивные документы позволили определить наиболее крупных акционеров дороги, оказывавших наибольшее влияние на ее развитие и деятельность. Однако, как справедливо отмечал А.Н. Боханов, «выявить в сколько-нибудь полном объеме контингент акционеров практиче­ски невозможно. Сам процесс свободного обращения акций исключал воз­можность установить круг их владельцев»41.

Крупный массив документов, касающихся самых разных сторон дея­тельности Московско-Казанской дороги, содержит фонд Департамента же­лезнодорожных дел Министерства финансов (Ф.268). Большой интерес пред­ставляют дела об увеличении облигационного капитала дороги, которые по­зволяют получить исчерпывающее представление о механизмах финансиро­вания строительства и технического перевооружения дороги, осуществлении конкретных проектов, взаимоотношениях общества с правительственными органами по поводу выделения средств на развитие дороги. Фонд содержит также комплекс дел, отражающих основные этапы разработки и строительст­ва железнодорожных линий от Рязани до Казани, от Симбирска к Алатырю, Казань - Кыштым, Симбирск - Мелекесс, осуществления ряда других круп­нейших проектов, предпринятых дорогой. Архивные материалы позволяют проследить процесс строительства новой линии от появления идеи о ее про­кладке и рассмотрения различных вариантов ее строительства до полного осуществления, намеченного проекта. Фонд содержит журналы комиссии о новых железных дорогах, которые дают возможность понять логику, которой руководствовались государственные чиновники и руководители дороги, вла­сти на местах и представители деловых кругов, предлагая строительство той или иной линии.

Обширные материалы по истории Московско-Казанской железной до­роги отложились в фонде, в котором сосредоточены планы сооружения же­лезных дорог российской империи (Ф.350). 89-я опись этого фонда содержит 968 дел, отражающих различные аспекты строительства и эксплуатации Мо­сковско-Казанской железной дороги. Уникальные сведения содержат под­робные протоколы заседаний Правления общества, позволяющие понять ме­ханизм принятия решений в руководстве дороги, выяснить ее взаимоотноше­ния с поставщиками и подрядчиками, крупнейшими банками и страховыми компаниями, установить уровень пенсионного обеспечения рабочих и слу­жащих, а также компенсационных выплат сотрудникам дороги, пострадав­шим при исполнении должностных обязанностей. В фонде представлены го­довые отчеты по эксплуатации дороги, проекты сооружения, планы и фото­графии ее инженерных объектов, а также материалы, касающиеся состояния и функционирования дорожной инфраструктуры.

Ряд важных аспектов деятельности дороги нашли отражение в мате­риалах, отложившихся в фонде главного и старших инспекторов при Мини­стерстве путей сообщения (Ф.269). Большой интерес представляют дела об осмотрах Московско-Казанской железной дороги инспекторами министерст­ва, а также о различного рода жалобах и произошедших на дороге беспоряд­ках. Отдельные сведения, в частности, о ходатайствах представителей дво­рянства и земства Казанской губернии об ускорении строительства железной дороги на Казань, обнаружены нами в фонде Канцелярии министра внутрен­них дел (Ф.1282).

Представительный комплекс материалов, отражающих различные сто­роны деятельности правления дороги, отложился также в Центральном исто­рическом архиве Москвы (Ф.282), который содержит Циркуляры и инструк­ции начальников служб по техническому надзору за паровозами и их ремон­ту, сметы и проекты строительства новых линий и сооружений. В фонде представлены дела, касающиеся условий труда и жизни рабочих и служащих дороги, их участия в забастовочном и революционном движении.

Уникальными опубликованными делопроизводственными источника­ми являются ежегодные отчеты дороги, содержащие обширный комплекс по­казателей их деятельности за год, в том числе в многочисленных приложе­ниях. Отчеты позволяют проследить динамику доходов, расходов и прибыли дороги, объемы перевозок пассажиров и грузов, численности персонала до­роги и его материального обеспечения, а также получить представление по широкому кругу других вопросов, отражающих наиболее существенные ре­зультаты деятельности дороги за весь исследуемый период. Вместе с тем, от­четы имели некоторые недостатки. В них, как правило, не включались сведе­ния о долгах железной дороги казне, нет информации о фактах недовольства рабочих и служащих своим положением, не содержалась статистика произ­водственного травматизма и несчастных случаев.

В работе использованы как опубликованные, так и выявленные в фон­дах РГИА материалы Высочайше учрежденной Особой высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России, которые включают журналы заседаний комиссии по хозяйственным и организацион­ным вопросам, ответы на общие вопросы и по отдельным службам, по пас­сажирскому и товарному движению, осуществлявшемуся на Московско- Казанской железной дороге, описание объезда дороги членами комиссий в 1912 г., а также журналы заседаний Нижнем Новгороде и Казани с участием представителей местных торговых и промышленных кругов по поводу строительства линии на Екатеринбург. Труды комиссии содержат большое количество статистических сведений, отражающих различные аспекты функ­ционирования дороги за период с начала XX в.

В работе нашли отражение документы и материалы Центрального ар­хива Нижегородской области. Важное значение для наиболее полного рас­крытия роли Московско-Казанской железной дороги имеют документы Ф. 473 (Нижегородское отделение Казанского округа путей сообщения). Зна­чение дороги в развитии торговли и предпринимательства, в частности, оп­товых и мелкооптовых поставок полнее раскрывается при использовании Ф. 1799 (Нижегородское отделение Совета съездов деятелей по мелкой и средней промышленности и торговли), Ф. 491 (Нижегородский ярмарочный биржевой комитет). О функционировании дороги в годы Первой мировой войны свидетельствуют документы Ф. 432 (Нижегородский биржевой воен­но-промышленный комитет). Материалы названных фондов существенно до­полняют картину функционирования дороги в разные периоды ее существо­вания.

Важные сведения, способствующие более полному раскрытию темы, содержатся в журнале Совещания Городской Железнодорожной Комиссии представителей товарно-пассажирских пароходов, имеющих пароходные де­баркадеры и городские берега в Нижнем Новгороде. В этом источнике, ха­рактеризующем сотрудничество дороги и пароходств, в частности приводят­ся данные о том, что направление железной дороги не удовлетворяет потреб­ности пароходств.

Изучение истории Московско-Казанской железной дороги потребовало ознакомления с фондами Национального архива Республики Татарстан (НА РТ), Государственного архива Мордовии (ЦТА РМ) и Чувашии (ГИА ЧР) В главном архивном учреждении Татарстана особый интерес представляют до­кументы и материалы Ф. 98 (Казанская городская управа) и Ф. 82 (Казанский округ путей сообщения), в которых сосредоточены протоколы заседаний, пе­реписка с центральными органами государственной власти, содержащая на­стойчивые просьбы в начале проведения железнодорожной линии до Казани,

а затем о транзите через город Транссибирской магистрали.

Хранилища Центрального государственного архива Мордовии Ф. 75 (Саранская городская управа Пензенской губернии) и Ф. 20 (Саранская го­родская дума Пензенской губернии) содержат переписку городских властей с Петербургом, вплоть до прошения на имя Его Императорского Величества о включении города в систему железнодорожной сети Московско-Казанской железной дороги. Широко представлены документы об отчуждении земли для прокладки железнодорожной магистрали, прошения крестьян о компен­сации за прохождение дороги по их землям. Интересен документ, в котором говорится о безвозмездной передаче земли, принадлежащей городу Саран­ску, администрации железной дороги.

*Четвертую группу* источников составляют документы личного проис­хождения: мемуары, дневники, эпистолярные источники. Особо следует от­метить воспоминания Е. М. Феоктистова и А. И. Дельвига, позволившие ус­тановить ряд фактов из жизни представителей семьи фон Мекков - крупней­ших акционеров Московско-Казанской железной дороги, руководивших ее деятельностью до конца 1917 г. Мемуары позволяют проникнуть в атмосфе­ру жизни столичной бюрократии и придворных кругов, тесно связанных с железнодорожным предпринимательством и получением концессий на строительство железных дорог. Отдельные сведения о деятельности Москов­ско-Казанской железной дороги имеются в дневниках и воспоминаниях по­литических деятелей, возглавлявших высшие правительственные учреждения в 80 - 90-е гг. XIX в. Ряд сведений из жизни фон Мекков и их окружения по­зволили установить письма матери Н. К. фон Мекка - Н. Ф. фон Мекк вели­кому русскому композитору П. И. Чайковскому.

Отдельные сведения были получены их периодической печати, а также из других источников.

Источники использованы на основе критического подхода, в соответ­ствии с их происхождением, временем появления, авторством и полнотой представленных в них сведений. Учет этих требований, а также сопоставле­ние материалов, полученных из различных источников, позволили решить исследовательские задачи предпринятой работы.

Методологические основы исследования. В процессе исследования автор исходил из диалектического понимания исторического процесса и при­чинно-следственной обусловленности событий, руководствовался принципа­ми историзма, объективности и рационализма. Сформулированные подходы позволили дать достоверную оценку истории дороги с учетом всей совокуп­ности критически использованных источников.

Применение сравнительно-исторического метода позволило сопоста­вить основные модернизационные тенденции в масштабах страны и выявить их региональные особенности. Использование историко-генетического мето­да дало возможность определить степень инновационного потенциала Мос­ковско-Казанской железной дороги как фактора, стимулирующего переход общества к началам индустриального производства и образа жизни. При этом проявились факторы, интенсифицировавшие или сдерживавшие эти процес­сы. Системный анализ был востребован при формулировании заключений и оценок.

Научная новизна работы. В диссертации представлены результаты впервые изученных основных этапов развития и деятельности акционерного общества Московско-Казанской железной дороги с момента его образования в 1891 г. до национализации в начале 1918 г. Материалы исследования по­зволяют ощутимо дополнить картину осуществления промышленного пере­ворота и становления индустриального общества в России, показать зарож­дение и деятельность крупной акционерной компании в сфере железнодо­рожного транспорта как части единого народнохозяйственного комплекса страны. Показана роль Московско-Казанской железной дороги в социально­экономическом развитии Центрального и Средневолжского регионов, в про­цессах модернизации экономики и образа жизни общества. Освещены меха­низмы взаимодействия государства и частного сектора в сфере развития же­лезнодорожного транспорта на примере одной из крупнейших железнодо­рожных компаний как в условиях мирного времени, так и в годы русско- японской и Первой мировой войн. Получены новые сведения о видных дея­телях предпринимательства в сфере железнодорожного транспорта. Исследо­вание осуществлено на основе большого и разнообразного массива источни­ков, значительную часть которого составили архивные документы и мате­риалы, впервые введенные в научный оборот.

**На защиту выносятся следующие положения:**

1. Создание и функционирование Московско-Казанской железной до­роги необходимо считать проявлением модернизационных процессов и од­ним из признаков перехода России в стадию индустриального развития.
2. Московско-Казанская железная дорога прошла путь от небольшого акционерного общества до крупной корпорации, сформированной при уча­стии иностранного капитала, и отразила в ходе своего развития основные за­кономерности и региональные особенности функционирования частного ка­питала в экономике страны.
3. В ходе разработки и осуществления проекта возведения магистрали руководство дороги оказалось втянутым в сферу столкновения интересов го­сударства, частного капитала, местных органов власти и земств. Субъектив­ные факторы нередко доминировали и оказывали сдерживающее воздействие на реализацию планов.
4. Предыстория строительства дороги свидетельствует, что несвоевре­менное принятие решения об окончательном маршруте и начале строитель­ства способно повлиять на темпы и качество социально-экономического раз­вития обширных регионов по причине их консервируемой изоляции от ре­жима круглогодичного и эффективного железнодорожного сообщения.
5. Выявленные на основании изучения документов и материалов факты позволяют судить о том, что выбор направления трассы и компании, осуще­ствлявшей строительство и эксплуатацию дороги, отражают ведущую роль государства в железнодорожной политике и определяющее значение субъек­тивного фактора.
6. Изучение истории дороги позволяет проанализировать эффектив­ность деятельности российской буржуазии, имевшей многообразные соци­альные корни и выступавшей носителем традиций разных слоев российского общества. Их деятельность развернулась в начальный период становления в России индустриального общества, и они внесли значительный вклад в про­цесс модернизации как в сфере экономики, так и в области культуры.
7. Инвестируя в железнодорожное строительство средства частного ка­питала, пользовавшегося правительственными гарантиями, руководство Мо­сковско-Казанской железной дороги за исторически короткий срок сумело создать значительную сеть путей. В результате функционирования дороги ощутимо возросло число людей, втянутых в сферу ее деятельности и утра­тивших связь с сельским хозяйством. Появился новый тип поселений - стан­ций с их инфраструктурой, ориентированной на нужды дороги.
8. В результате строительства магистрали обширный регион получил надежное всесезонное сообщение с другими районами страны. Обе столицы государства обрели устойчивую круглогодичную связь с одним из крупней­ших городов Поволжья - Казанью и богатейшими сырьевыми территориями, значение которых неуклонно возрастало. Дорога способствовала росту то­варного и пассажирского обмена с преобладавшими в рассматриваемый пе­риод водными путями Волжского речного бассейна.
9. Неразрешенность противоречий в организации труда и быта работ­ников дороги привела к их массовому участию в революционных событиях 1905 - 1907 гг., в ходе которых дороге был нанесен значительный матери­альный ущерб. Однако ее руководство было вынуждено пойти на уступки.

Практическая значимость работы. Материалы диссертации могут быть использованы при написании научных работ и подготовке лекций по истории индустриального развития России в конце XIX - XX вв. и ее отдель­ных регионов, а также железнодорожного транспорта страны и российского предпринимательства.

Работа содержит материалы, которые могут быть полезными при выра­ботке государственной политики по отношению к частному предпринима­тельству в сфере железнодорожного транспорта, а также для представителей бизнеса, занятых в этой сфере экономики.

Личный вклад автора состоит, во-первых, в нетрадиционной постанов­ке исследовательской проблемы; во-вторых, в выявлении, изучении и обоб­щении источников, ранее практически специально не рассматривавшихся. Автором предложены новые подходы к оценке роли Московско-Казанской железной дороги в социально-экономическом развитии региона.

Материалы диссертации позволяют использовать их при создании экс­позиций в музее истории Московско-Казанской железной дороги, а также на отдельных ее фрагментов.

Структура работы. Цель и задачи исследования определили структуру работы. Она состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы, списка сокращений и приложения.

**Заключение**

Пореформенная Россия в последней трети XIX начала модернизацию догоняющего типа. Это привело, с одной стороны, к началу ее перехода к индустриальному типу производства, с другой - к появлению отечественной буржуазии, способной реализовывать крупные инвестиционные проекты.

Строительство и развитие Московско-Казанской железной дороги - одной из крупных частных магистралей Российской империи, сыгравшей важную роль в социально-экономическом развитии крупного региона в конце XIX - начале XX вв., представляет собой одну из ярких и содержательных страниц в истории промышленного развития России. Являясь крупной ак­ционерной компанией, сформированной с участием государственных финан­сов, иностранного капитала и средств акционеров, дорога в своем развитии отразила особенности и тенденции развития данной формы частного пред­принимательства в России.

Предыстория строительства Московско-Казанской железной дороги представляет собой пример разработки крупного транспортного проекта в Российской империи во второй половине XIX в., в ходе которого сталкива­лись и переплетались интересы государства, предпринимательских кругов, местных органов власти, самоуправления и населения Несовпадение этих ин­тересов, экономические, политические и другие, иногда субъективные фак­торы, оказывали решающее воздействие на реализацию данного проекта, а принятые решения, в том числе исходившие от самого императора, далеко не всегда доходили реального воплощения. Проектировании и начало строи­тельства дороги показывает, насколько промедление с реализацией экономи­ческого проекта может влиять на судьбы целых регионов, перспективы их социально-экономического развития. Увязка строительства Московско- Казанской железной дороги с созданием Транссибирской магистрали и спо­ры о ее начале в пределах Европейской России надолго отодвинули подклю­чение огромного региона, а также одного из крупнейших городов страны - Казани, к единой железнодорожной сети. Обстоятельства выбора направле­ния трассы, а также акционерного общества по ее строительству и эксплуа­тации, свидетельствует, с одной стороны, о ведущей роли государства в кон­це XIX в. в железнодорожной стратегии, а с другой - о большой роли субъек­тивного фактора в ее реализации.

Научное освещение истории дороги позволяет проследить жизнь и дея­тельность нескольких поколений российских предпринимателей, в том числе, представителей дворянского рода фон Мекков, вошедших во второй полови­не XIX в. в число крупнейших российских железнодорожных магнатов и сыгравших важную роль в строительстве и начале эксплуатации ее магистра­лей и отдельных ветвей. Их деятельность развернулась в начальный период становления в России индустриального общества и являет собой яркую стра­ницу истории российского предпринимательства, имевшего многообразные социальные корни и выступавшего носителем традиций самых разных слоев российского общества. Фон Мекки, а также многие акционеры дороги внесли значительный вклад в процесс модернизации российского общества как в сфере экономики, так и культуры.

Функционирования общества Московско-Казанской железной дороги дает яркое представление о деятельности крупной частной акционерной компании в условиях российской действительности конца XIX - начала XX вв. В своем развитии компания прошла ряд этапов, отразивших разные стадии частного предпринимательства в области железнодорожного транс­порта: ранний этап, когда было создано общество Московско-Рязанской же­лезной дороги и образовался круг ее основных акционеров; этап преобразо­вания компании в общество Московско-Казанской железной дороги и после­довавший за этим период усиления государственного контроля над частны­ми железными дорогами; и, наконец, этап начала XX в., характеризовавший­ся деятельностью дороги в условиях глубоких социальных потрясений и Первой мировой войны.

Аккумулируя средства частного капитала, пользующегося правитель­ственными гарантиями, Общество, за сравнительно короткий срок, сумело создать огромную железнодорожную сеть, раскинувшуюся на пространстве, равном территории нескольких крупных государств Западной Европы. Важ­нейшим достижением руководства и всего коллектива дороги стало строи­тельство моста через Волгу, создание новейшего, по тем временам, парка подвижного состава и производственной инфраструктуры дороги. В резуль­тате деятельности дороги возросла мобильность и произошел рост числен­ности населения, не связанного напрямую с сельским хозяйством, появился новый вид промышленных поселений - станции. Строительство железной дороги и объектов ее инфраструктуры активизировало процесс индустриали­зации края, развернувшийся в полном объеме в советское время.

В результате строительства Московско-Казанской железной дороги ог­ромный регион получил надежные всесезонные пути сообщения. Централь­ный промышленный район страны и обе столицы государства обрели устой­чивую круглогодичную связь с одним из крупнейших городов Поволжья - Казанью и богатейшими сырьевыми территориями, значение которых неук­лонно возрастало. Дорога способствовала росту товарного и пассажирского обмена с водными путями Волжского речного бассейна.

Московско-Казанская железная дорога стала важной составной частью единой железнодорожной сети России, соединив дороги Московского узла с железными дорогами, уже проложенными к югу и востоку от Рязани, и свя­зав их в одно целое с дорогами обслуживающими Заволжье, Сибирь и Сред­нюю Азию. Как транзитный путь сообщения она стала кратчайшим маршру­том между портами Балтийского моря, а также Санкт-Петербургом, значи­тельно расширив их экспортно-импортные возможности и придав новую ди­намику их экономическому развитию. Функционирование дороги осуществ­лялось в обстановке конкуренции с водными и гужевыми перевозчиками, а также с государственными и частными железнодорожными компаниями, действовавшими в Средневолжском и сопредельных с ним регионах.

Будучи частным предприятием, Московско-Казанская железная доро­га, как и другие аналогичные акционерные общества, пользовалась государ­ственными гарантиями и льготами и одновременно находилась под его жест­ким контролем. Однако такое положение складывалось постепенно, по мере совершенствования государственной политики по отношению к частным же­лезнодорожным обществам. В конце XIX - начале XX вв. государство не только гарантировало сохранность вкладов акционеров и доходы компании, но и вырабатывало тарифную политику, регламентировало хозяйственную деятельность, следило за ее кадровым составом, оказывало всемерную по­мощь в подготовке кадров. Наряду с этим государство участвовало в распре­делении прибылей компании. Обращает внимание высокая ликвидность цен­ных бумаг Общества, что свидетельствовало о доверии как отечественных, так и иностранных инвесторов к деятельности компании и их уверенности в сохранности вложенных в дорогу капиталов.

Деятельность Общества была отмечена крупными достижениями в об­ласти транспортного строительства, что позволяет рассматривать компанию в целом как эффективного собственника средств производства, действовав­шего под жестким государственным контролем и в рамках, установленных законодательством Российской империи для деятельности железнодорожных обществ. Усилиями государства и самой железной дороги были подготовле­ны многочисленные кадры железнодорожников разной квалификации, иг­равшие важную роль в модернизации экономики и общественной жизни ре­гиона. Однако условия их деятельности и жизни, особенно низшего звена производственного персонала были крайне тяжелыми, причем руководство дороги не предпринимало усилий для облегчения трудовых и бытовых усло­вий. Это вело к усилению противоречий. Значительный ущерб деятельности Московско-Казанской железной дороге был нанесен социальными катаклиз­мами, произошедшими в России в начале XX в., ответственность за которые руководство и владельцы компании разделили с предпринимательскими кру­гами и правительством страны.

Особым периодом в деятельности общества Московско-Казанской же­лезной дороги стали годы Первой мировой войны, Они характеризовались возрастающей ролью государства в регулировании работы железнодорожно­го транспорта, нарушением нормального функционирования железнодорож­ных систем страны, удорожанием и ростом дефицита различного рода ресур­сов, необходимых для нормальной деятельности дороги, а также ростом со­циальной напряженности среди рабочих и служащих. В годы войны Москов­ско-Казанская железная дорога играла важную роль в эвакуации людей и грузов из западных районов страны, в транспортировке войск и грузов для нужд армии, а также являлась важным транспортным коридором, связавшим центр и запад страны с Сибирью и Средней Азией. При всех трудностях во­енного времени дороге удавалось все годы войны наращивать объемы пере­возок. Вместе с тем, ее пропускная способность оказалась недостаточной для полной переработки грузопотоков, она испытывала недостаток в подвижном составе. В годы войны значительно упали доходы акционеров дороги, снизи­лась ликвидность ее ценных бумаг, в результате новое строительство в годы войны, практически, не осуществлялось.

Тем не менее производственно-хозяйственный потенциал, созданный в предыдущие годы трудом инженеров, техников, рабочих, позволил дороге функционировать эффективно и в экстремальных условиях, ее регулярная искаженная деятельность в немалой степени способствовала недопущению обстановки хаоса, пораженческих настроений, экономической разрухи. До­рога стала одним из важных факторов сохранения стабильности в стране и в целом уверенной работы государственного механизма. С вступлением стра­ны в полосу системного кризиса основная масса железнодорожников не под­держала политические силы, призывавшие к радикальным переменам в госу­дарственном строе. Вместе с тем они в дальнейшем активно содействовали установлению новой власти.

Проведя в статусе акционерного общества почти три десятилетия и до­бившись значительных результатов, дорога была национализирована в 1918 г. В собственность советского государства перешли тысячи километров путей, сотни единиц подвижного состава, обширная инфраструктура. Дея­тельность дороги продолжилась в ином правовом статусе.

Проведенное исследование позволяет сделать ряд практических реко­мендаций:

1. В современных условиях самого пристального внимания заслужива­ет исторический опыт взаимодействия частной фирмы и государственной власти.
2. Необходимо глубоко изучить точки соприкосновения интересов, на основе которых акционерное общество и правительство приходили к консен­сусу.
3. Целесообразно тиражировать позитивные наработки и коммерческие подходы Московско-Казанской железной дороги в искусстве определения приоритетных и перспективных целей и задач.
4. Представителям современного делового мира полезно всесторонне рассмотреть опыт организации мониторинга веденного в компании.

В наше время, когда действуют холдинги - полифункциональные и многопрофильные формы хозяйствования, следует помнить, что все начина­лось столетие назад, и Московско-Казанская железная дорога была холдин­гом в истинном значении этого термина.