



УДК 625.1/6+9(с)139

## П.Г. ДЕРВИЗ И «ПРОВИНЦИАЛЫ» В ДЕЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА РЯЗАНО-КОЗЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ\*

**Р.Б. КОНЧАКОВ***Тамбовский государственный  
университет им. Г.Р. Державина**e-mail:rosveso@gmail.com*

Строительство железных дорог лоббировалось различными придворными группировками, за которыми стояли отдельные представители русской аристократии, занимавшие важные должности в органах местного самоуправления. В работе анализируются возможности группы «провинциалов» и влияние, которое оказывали региональные инициативы на ход железнодорожного строительства в Центральной России.

Ключевые слова: строительство железных дорог, история предпринимательства, социальная модернизация, региональные элиты.

Различные аспекты железнодорожного строительства всегда составляли значительную часть историографии, посвященной развитию этого вида транспорта в России. Именно оно составляло один из центральных сюжетов дореволюционной историографии проблемы (А.А. Головачев, С.М. Верховский, И.Блиох и др.)<sup>1</sup>. В работах советских историков акцент был сделан на изучение экономических результатов железнодорожного строительства и эксплуатации железных дорог (А.П. Погребинский, В.М.Ляховский, А.М. Соловьева и др.)<sup>2</sup>. Основным ракурсом изучения развития железнодорожной сети в этот период был экономический и лишь немногие работы касались социальных сторон этого процесса. Из крупных исследований это направление нашло отражение в работе 1975г. И.М.Пушкаревой, связанной с эксплуатацией железных дорог<sup>3</sup>. Между тем, возникшие социальные проблемы в этот период закладывались в период строительства железных дорог, которое врзалось в территории губерний, игнорируя интересы населения. Интересы железнодорожных дельцов были сконцентрированы на другом – на личных интересах.

В последнее время интерес историков к развитию железнодорожной сети России устойчиво возрастает. Показателем является рост числа диссертационных исследований, связанных с железнодорожной тематикой (Н.Е. Мухина, О.Н. Елютин, Е.Н.Лашина, Ю.А.Горюнов и др.). Однако, несмотря на это, значительная часть современных работ тяготеет к чисто экономическим аспектам строительства. Социальные аспекты существуют с большим количеством фактов в публицистике 1870-1890-х гг., активно критиковавшей русскую железнодорожную сеть как крайне «затратное предприятие», руководимое группой алчных предпринимателей. Строительство же-

\* Статья подготовлена по результатам НИР по Государственному контракту №14.740.11.0206 от 15 сентября 2010 в рамках ФЦП «Научные и научно педагогические кадры инновационной России» на 2009-2013 гг.

<sup>1</sup> Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. СПб. 1881; Блиох И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. Т. 1-5, СПб., 1878; Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела. Под ред. В. М. Верховского. Т. 1-2, СПб., 1901; Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам Архива Комитета Министров. Т.1-4, СПб.,1902.

<sup>2</sup> Погребинский А. П. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60-е — 90-е годы XIX века)//Исторические записки. М.,1954.Т.47.С.149-180; Ляховский В. М. К вопросу о фиктивных акционерных компаниях в России 1860-х — 1870-х годов (Капиталы Рязанско-Козловской железной дороги)//Исторические записки. М.,1965.С.291 ; Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М.,1975.

<sup>3</sup> Пушкарева И.М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. М.: Наука, 1975



лезных дорог затрагивало разные слои российского общества. в том числе население, которое вынуждено было принять жизненные реалии.

Появление группы железнодорожных предпринимателей и вовлечение представителей региональных элит в «железнодорожное дело» внесло существенные коррективы в первоначальные планы осуществления постройки сети железных дорог в России. Необходимость соединения железной дорогой в первую очередь крупных хлебных рынков и основных хлебопроизводящих районов обсуждалась практически с возникновения самой идеи строительства железных дорог. В Черноземье, о котором будет сказано в статье, такого рода инициатива исходила от губернских чиновников высшего ранга. Еще в 1835 г. тамбовский губернатор Н.М. Гамалея предложил проект проведения конно-железной дороги от Моршанска до устья р. Цны (протяженностью около 100 км.)<sup>4</sup>. Тамбовская губерния с этого времени постоянно фигурировала в придворных кругах в связи с планами строительства железных дорог в южном и юго-восточных направлениях. В годы начала строительства паровой железнодорожной тяги по территории этой губернии должен был пройти отрезок железнодорожной линии, соединяющий Москву и Саратов. В 1856 г. вопрос по поводу направления железнодорожных линий от Москвы вглубь России через черноземный центр к Волге, изучался представителями банкирского дома Ротшильдов, но его осуществление иностранным инвестором было найдено нерентабельным<sup>5</sup>.

Опираясь на русские банковские капиталы и могущество придворных учредителей, через семь лет к идее постройки Московско-Саратовской железной дороги вернулось «Русское общество постройки железных дорог». В первоначальные планы этого общества входило построить в течение шести лет линию с одним рядом рельс от Москвы через Рязань и Моршанск в Тамбовской губернии до Саратова. Основным капиталом общества составлял 45 млн. рублей, а протяженность линии планировалась в 725 верст<sup>6</sup>. Но «гора родила мышь»: в 1863 г. был построен лишь небольшой участок Москва – Коломна длиной в 117 верст. После череды банкротств и скандалов в связи с исчезнувшими деньгами в том же году на «обломках» вышеупомянутого общества (Московско-Саратовской железной дороги) возникло другое – «Общество Московско-Рязанской дороги». Оно обязалось завершить начатые работы в пределах той же линии. Тогда-то в Тамбове заговорили о П.Г. фон Дервизе, русском железнодорожном дельце 1860-1870 гг.

Павел Григорьевич фон Дервиз (1826-1881) родился в семье губернского секретаря<sup>7</sup> в уездном городе Тамбовской губернии Лебедянь. В Крымскую войну 1853-1856 гг. он служил в интендантском ведомстве Военного министерства, служил в Сенате, имел большие связи в придворных кругах и главное – с чиновниками государственного аппарата. С начала частного железнодорожного строительства (конец 1850-х гг.) стал играть активную роль в железнодорожном строительстве. Именно поэтому ему удалось сформировать, как бы теперь сказали, «имидж» железной дороги, которая должна была поднять экономическое значение Тамбовской губернии.

Воспоминания современников, знавших фон Дервиза, указывают на то, что здесь не обошлось без покровительства лично министра финансов М.Х. Рейтерна, – товарища по лицу фон Дервиза<sup>8</sup>. Последний сменил М.Х. Рейтерна на должности обер-секретаря департамента герольдии, в котором в это время состоял и К.В. Чевкин<sup>9</sup> – главноуправляющий путями сообщений. Их доверие вкуче с целеустремленностью и деловой хваткой фон Дервиза дали ему исключительное преимущество.

<sup>4</sup> Виргинский В.С. Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX в. М., 1949. С. 127-129.

<sup>5</sup> Соловьева А.М. Указ соч. С. 79.

<sup>6</sup> Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. СПб., 1891. С. 33.

<sup>7</sup> Государственный архив Липецкой области (ГАЛО). Ф. 114. Оп. 2. Д. 53. Кн. 2. Л 10б.-2. См. также: Кривошеин Н.В., Первицкий Ю.П. История Лебедянского края (1605-2007). Липецк, 2008. С. 36.

<sup>8</sup> Скальковский К. Воспоминания молодости (по морю житейскому): 1843-1869. СПб., 1906. С. 258.

<sup>9</sup> Дельвиг А.И. Указ соч. С. 50.



Существовало даже мнение, что все предприятие фон Дервиза на самом деле было спланировано министром Рейтерном, стремившемся создать пример «истории успеха» в железнодорожном предпринимательстве<sup>10</sup>, однако достоверных свидетельств тому в источниках не сохранилось.

Вообще в это время ход железнодорожного дела в России демонстрировал неустойчивую динамику взаимодействия множества социальных и экономических факторов. С одной стороны, давал о себе знать внутренний кризис второй половины 1850-х гг. в России. Он усугубил падением курса рубля<sup>11</sup> – результат неудачного проведения денежной реформы и влияние осложнившегося финансовое положение в стране польского восстания 1863 г. С другой, скандальный уход из Главного общества железных дорог иностранных банкиров нанес существенный удар общей репутации строительства железных дорог в России, как выгодного коммерческого предприятия. А.И. Дельви́г, хорошо знавший ситуацию со становлением железнодорожного дела в России, писал: «Мы были свидетелями трудностей при добывании этих денег, в особенности при допущении постройки непосредственным распоряжением правительства, так как заграничные банкиры при таком способе постройки не были убеждены, что добываемые через них деньги будут употреблены именно на устройство железных дорог, а не на другие государственные надобности»<sup>12</sup>.

Переход же к частному железнодорожному строительству, с которым были связаны планы фон Дервиза, многими оценивался неоднозначно. Например, ставший главноуправляющим путями сообщений П.П. Мельников последовательно отстаивал идею только казенного строительства. Но вокруг представителей политической и коммерческой элиты тогда стали образовываться группы, которые готовы были отстаивать свои взгляды на железнодорожную политику в России и свои не бескорыстные интересы.

Американский исследователь реформ 1860-1870 гг. в России Альфред Рибер, выделил пять таких групп лидеров в деловом мире, которые аккумулировали вокруг себя сторонников частного, казенного и смешанного (частно-казенного) железнодорожного строительства. Рибер называет их так: «экономисты» (Н.Х. Рейтерн), «инженеры» (П.П. Мельников), «военные» (Д.А. Милютин), московская предпринимательская группа (купечество, «усиленное» журналистами) и шуваловская фракция представителей аристократических семейств<sup>13</sup>. Еще одно крупное объединение интересов составляли представители региональной элиты, которых условно можно было назвать группой «провинциалы». Интересы этой группы были связаны с землями, где они имели родственные связи, поместья или занимали ведущие должности в дворянских учреждениях, а позднее в органах земского самоуправления. Их отличительной чертой в новую пореформенную эпоху становились даже не столько выше перечисленные интересы и даже связи с аристократическими родами, высокий авторитет в губерниях, сколько личные деловые качества. Связи и интересы «провинциалов» становились предметом борьбы между «экономистами» и «инженерами». И именно «провинциалы» заявили о себе в полный голос в период нараставшей «железнодорожной горячки». Одним из первых, кто обратил внимание на возможности «провинциалов» был железнодорожный делец П.Г. фон Дервиз.

Личность фон Дервиза, деятельность его на железнодорожном поприще вызвали у современников противоречивые мнения. С ним связывали скандалы вокруг строительства Саратовской железной дороги, невероятное обогащение ряда лиц,

<sup>10</sup> История предпринимательства в России / Книга II. Вторая половина XIX – начало XX века. М., 2000. С 127-169

<sup>11</sup> Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г включительно. СПб., 1898. С. 111.

<sup>12</sup> Дельви́г А.И. Воспоминания. Т. 2. С. 223.

<sup>13</sup> Рибер А. Дж. Групповые интересы в борьбе вокруг Великих реформ // Великие реформы в России. С. 44-72. См. также А. Рибер. Железные дороги и экономическое развитие: истоки системы Рейтерна // Страницы российской истории: Сборник в честь Бориса Васильевича Ананьича. СПб., 2003. С 151.



ловкие комбинации с ценными бумагами. Это вызвало яростную критику на страницах многих местных и центральных печатных изданий. В то же время росло число людей, которые в деятельности фон Дервиза не находили ничего предосудительного. Например, С.Ю. Витте, который на первое место в России ставил возведение любыми путями железных дорог, не осудил фон Дервиза, зная о его личных интересах в получении прибыли. Обращаясь к истории строительства железных дорог, Витте писал как о само собой разумеющемся: «тогда не было особых охотников получать концессии... Дервиз, несомненно, был человек умный и на постройке дорог (на реализации капитала для постройки железных дорог) нажил очень большие деньги»<sup>14</sup>. Известный общественный деятель историк Б.Н. Чичерин, сам бывший в 70-е гг. XIX в. одним из директоров земской Тамбово-Саратовской ж.д.<sup>15</sup> характеризует фон Дервиза как успешного предпринимателя: «Это, – вспоминал Чичерин, – было вполне заслуженное богатство: он был пионером и проложил путь к деловому успеху»<sup>16</sup>.

В деле строительства Рязано-Козловской железной дороги, к которой был причастен фон Дервиз, можно увидеть разные подходы, которые проливают свет на облик дельца капиталистической эпохи. Во-первых, манипулирование ценными бумагами, при котором дорогу оказалось возможным построить лишь на облигационный капитал, оставив значительный пакет акций за собой<sup>17</sup>. Во-вторых, постройкой Рязано-Козловской железнодорожной линии была опробована схема «постройкой дороги как бы вчерне»<sup>18</sup>, с наличием недоделок разной степени серьезности. Рождаемая тогда «технология» существенно сокращала время постройки, экономила средства подрядчика и концессионера и сохранилась, как показывает время, в отечественном строительстве «на века». Этот подход диктовался «страстью к наживе», опасением высокого риска получения убытков, на что указывали банкротства железнодорожных строительных компаний. Общественное мнение реагировало на такие подходы с совершенно другой и вполне определенной стороны. «Отечественные записки» писали после постройки дороги в 1876 г: "Частые крушения на наших железных дорогах происходят главным образом от дурной их постройки. Со времени передачи постройки железных дорог в частные руки и со времени первого образца, данного для таких построек г. фон Дервизом в Рязанско-Козловской железной дороге, наши железные дороги строятся, так сказать, на живую нитку, лишь бы только сдать их и чем далее, тем постройки производятся небрежнее"<sup>19</sup>. Но вовлеченные в водоворот строительства железнодорожные дельцы об этом не задумывались.

Инженер И.Е. Ададулов, стоявший у истоков Рязано-Козловской железной дороги, отметил через двадцать лет в воспоминаниях, что никто «не мог ожидать, какой громадный спрос будет предъявлен на ее услуги»<sup>20</sup>, что вскоре можно было найти новых заинтересованных лиц в дороге и получить финансовую поддержку. В-третьих, (и это связано со вторым) для получения концессии на Рязано-Козловскую дорогу фон Дервиз использовал не только связи своих покровителей, но и местных помещиков для осуществления своих целей.

Первоначально предполагалось, что путь на Саратов должен проходить через крупный центр речной хлебной торговли Моршанск. Однако, строительство железнодорожного пути проследовало от Москвы до Рязани, а затем, повернуло вместо Моршанска к крупному торговому центру в Тамбовской губернии – уездному г. Козлову, способствуя изменению значения и оживлению жизни и в г. Тамбове. На-

<sup>14</sup> Витте С.Ю. Воспоминания. Берлин, 1923. С. 107-108.

<sup>15</sup> Чичерин Б.Н. в 1871-1873 гг. был директором Тамбово-Саратовской железной дороги от Кирсановского земства, а в 1879-80-е гг. участвовал в Комиссии для исследования железнодорожного дела в России под председательством гр.Баранова.

<sup>16</sup> Чичерин Б.Н. Воспоминания Тамбов, 2006. С. 35.

<sup>17</sup> Лишь единственное известное нам издание: Рязано-Уральская железная дорога и ее район СПб., 1913, говорит о том, что Дервиз по причине неудачи реализации акций на английском рынке разместил их среди русских капиталистов (С. 29).

<sup>18</sup> Ададулов И.Е. Из истории Рязано-Козловской железной дороги 1865-1884. М., 1887. С. 11.

<sup>19</sup> Отечественные записки. 1876. № 2. С. 292.

<sup>20</sup> Ададулов И.Е. Указ соч. С. 11.



правление на Козлов шло практически параллельно старинному гужевому пути из Черноземья к Москве. Это был беспроигрышный вариант для значения дороги. Первоначально запланированное направление к г. Моршанску испытало бы большую конкуренцию со стороны водных путей сообщения. Инициатива «провинциалов» показывала, что в развитии транспортной сети в стране интересы предпринимателей могут расходиться с государственными. Но их позиции и новации укреплялись тем, что группа «экономистов» во главе с Рейтерном стала их союзником, активно поддерживая частное предпринимательство в железнодорожном строительстве.

Связи с «экономистами» существенно укрепляли позиции фон Дервиза и последующих «железнодорожных королей», создавая их действиям благоприятный фон поддержки в «верхах», позволяя использовать многочисленные родственные связи, ведущие из гостиных предводителей дворянства провинциальных губерний в коридоры петербургских дворцов.

В середине 1860-х годов, когда наиболее активным представителям региональной элиты не доставало опыта в железнодорожных делах, первые железнодорожные предприниматели оказывались заинтересованными друг в друге. В течение 1863-64 гг. фон Дервиз глубоко вникал в «раскручиваемое» им дело. Он состоял в переписке с тамбовским губернским предводителем дворянства, а также будущим крупным железнодорожным предпринимателем – С.Д. Башмаковым<sup>21</sup>. Губернские предводители дворянства занимали достаточно весомую нишу в иерархии местной власти. Но пореформенное «оскудение» привело к тому, что нередко помещиков «не избирали, а упрашивали занять пост предводителя»<sup>22</sup>. На все это обращали внимание новые предприимчивые люди из того же сословия, которые не против были заработать на строительстве железной дороги. Б.Н. Чичерин упоминает в мемуарах орловского предводителя дворянства Шереметьева<sup>23</sup>, который, по его словам, «первый пример подал», выхлопотав для орловского земства концессию. Шереметьев передал ее П.И.Губонину «с уплатою миллиона земству и еще такого же магарыча себе»<sup>24</sup>. Шереметьев оказался примером активного провинциального деятеля, совмещающего петербургские связи и значительную власть в регионе для совершенно конкретных целей – личного обогащения. Характерно, что в еженедельной записке о состоянии губернии от 15 июля 1868 г., орловский губернатор писал министру внутренних дел о том, что в губернии в результате совмещения уездными предводителями нескольких должностей и обязанностей они имеют «исключительное влияние на все дела уезда»<sup>25</sup>.

Включение в «дело» предводителей дворянства способствовало ускорению железнодорожного строительства. Уроженец Тамбовской губернии литератор С.Н. Терпигорев, имея в виду историю возведения Тамбово-Козловской ж.д., (и, возможно, Шереметьева) подчеркнул, что «дело о дороге» решал молодой помещик, недавно купивший в уезде имение и легко ставший уездным предводителем. Подобные примеры «плодились» по всей России: вологодский губернский предводитель дворянства Д.В. Волоцкой принял непосредственное участие в проведении железной дороги через Вологду, а в Саратове железнодорожный комитет Саратовской губернской земской управы возглавил губернский предводитель дворянства Н.Д. Давыдов. А.П. Корелин собрал многие факты отмечая, что позиции «деловых» предводителей дворянства усиливались в результате личных и семейных связей с влиятельными лицами в государственной системе. Действительно, хлопотавший об устройстве железнодорожного пути от Рязани к Козлову, тамбовский губернский предводитель дворянства

<sup>21</sup> ГАТО. Ф. 161. Оп. 1. Д. 7267.

<sup>22</sup> Карелин А.П. Дворянство в пореформенной России 1861-1904 гг. Состав, численность, корпоративная организация. М., 1979. С 227.

<sup>23</sup> Б.Н. Чичерин имеет в виду орловского предводителя дворянства в 1866-1873 гг. Александра Васильевича Шереметьева.

<sup>24</sup> Чичерин Б.Н. Воспоминания. Тамбов, 2007. С. 37.

<sup>25</sup> Цит. по: Карелин А.П. Дворянство в пореформенной России 1861-1904 гг. Состав, численность, корпоративная организация. М., 1979. С 223.



в 1864-1867 гг. С.Д. Башмаков был правнуком генералиссимуса А.В. Суворова (Мать А.В.Суворова – графиня В.А.Суворова-Рымникская, принадлежала к одной из влиятельных ветвей русского знати). Башмаков пользовался этими связями. Известно, что он состоял в Петербургском губернском правлении канцелярским чиновником, затем – чиновником особых поручений при Санкт-Петербургском гражданском губернаторе<sup>26</sup>. С.Д. Башмаков, как в свое время губернатор Н.В. Гамалея, также вынашивал идею соединения Моршанска и Рязань конно-железнодорожным путем<sup>27</sup>. Оказавшись связанным со строительством Рязано-Козловской дороги, он горячо поддержал это дело, употребив для этого и свои знакомства с «нужными людьми».

По обнаруженной нами переписке П.Г. Державина с С.Д. Башмаковым можно судить о том, какое внимание уделял фон Державин поддержкам своей идеи на местном уровне. Прежде всего, он договаривается с Башмаковым о подготовке писем и прошений «наверх» о необходимости ускорить проведение железной дороги от Рязани к Козлову. , 17 мая 1864 г. Державин обращается к Башмакову с просьбой: «Вам уже известно, что мое предложение о Козловской дороге отложено на неопределенное время вследствие отзыва министра финансов, что в настоящее время нельзя сделать прямого займа. *Будут ли какие-нибудь другие комбинации, которые дали бы возможность дело поправить – не знаю (курсив наш Р.К.)*, а между тем заявление тамбовского дворянства о необходимости железной дороги было бы весьма теперь больше, чем когда бы то ни было кстати<sup>28</sup>». В этом письме фон Державин приводит пример тульского дворянства, представившего адрес за 200 подписями и «которому придается серьезное внимание в верхах». «Если решитесь на адрес или депутацию – уведомьте об этом Мельникова по телеграфу», – заканчивает Державин письмо Башмакову.

30 мая 1864 г. С.Д. Башмаков начинает рассылать по уездным дворянским собраниям и лично предводителям дворянства Воронежской и Рязанской губернии письма с просьбой подготовить «заявления местных жителей» о необходимости железной дороги Рязань – Козлов. В начале июня он пишет письмо главному управляющему путей сообщения П.П. Мельникову о том, что местные предводители дворянства, а так же предводители дворянства двух соседних губерний, уполномочили его «повергнуть к стопам Государя императора всеподданнейшую просьбу о проведении железной дороги из Рязани на Козлов»<sup>29</sup>.

Отсутствие надежных путей сообщения считалось причиной затяжного экономического кризиса в губерниях Черноземья. Казалось, что достаточно было провести железную дорогу и ситуация в корне переменится: «чугунка» воспринималась как некая панацея. В этой связи характерно мнение воронежского дворянства, включившегося в погоню за рублем – в рыночную экономику, а также купцов – предпринимателей. Они поддерживали проведение дороги на Козлов, а оттуда – на Воронеж так как считали, что «только этими средствами» губернии Черноземья «могут выйти из настоящего застоя, как в сельскохозяйственном, так и в торгово-промышленном отношении»<sup>30</sup>. Все крупные тамбовские землевладельцы тем более были заинтересованы в проведении железнодорожных линий, особенно, когда был поставлен вопрос о возможном продолжении дороги к портам Азовского моря через Тулу к Одессе, через Калугу и Киев. Эти помещики готовы предоставить собственные земли для проведения изысканий железа и угля, необходимых для железной дороги. Однако мелкое уездное дворянство опасалось новых издержек. Например, в резолюции липецкого уездного земского собрания говорилось, что «при лучших обстоятельствах местные жители не отказались бы со своей стороны способствовать по возможности устройству такой дороги, но что при настоящих местных средствах нельзя и думать о содействии этому со стороны местных жителей в материальном отношении». И все же все чаще все больше владельцев помещичьих имений выражали желание «участво-

<sup>26</sup> ГАТО. Ф. 161. Оп 1. Д.7287. Л. 1, 19, Д.6898. Л. 37,37 об., Д.6668, 90, 123, 127, 129-131 об., 152, 163.

<sup>27</sup> ГАТО. Ф. 161. Оп 1. Д. 7267. Л 66.

<sup>28</sup> ГАТО. Ф. 161. Оп 1. Д. 7267. Л. 5.

<sup>29</sup> ГАТО. Ф. 161. Оп 1. Д 7267. Л.19 и 19 об.

<sup>30</sup> ГАТО. Ф. 161. Оп 1. Д 7267. Л 130-131.



вать покупкою акций...»<sup>31</sup>. Так, например, дворянство Усманского уезда, выразило, как говорится в одном из документов, понимание пользы железной дороги. Оно отметило при этом, что «за отдаленностью судоходных рек, при неимении в уезде дорог шоссейных и неудовлетворительном состоянии грунтовых, сбыт хлеба и вообще сельскохозяйственных произведений крайне затруднен и дорог, что в последнее время замечается застой хлеба и упадок торговли». Вместе с тем эти новые источники показывают, что и в среде усманского дворянства не было абсолютного единодушия. Некоторые помещики правильно усматривали в «деле» прежде всего личную выгоду устроителей дороги. Поэтому в резолюции одного из дворянских собраний прилагалось «особое мнение» помещика «подполковника К.В. Яковлева». «На предложенный вопрос о пользе железных дорог, конечно, никто спорить не будет, – говорил он Яковлев. – О желании же местных жителей доставить сбыт произведениям, которые гниют от невозможных дорог так же никто сомневаться не будет. ....Но, если это ведет к каким либо жертвованиям с нашей стороны, то денег у нас нет; а если землею, то у нас за отведение ее крестьянам осталось и без того немного при залоге ее в казне и прочих долгах лежащих на этих землях. Желательно было бы знать, в чем состоит этот вопрос, чтобы он был изложен нам яснее и не поведет ли он за собою каких-либо с нашей стороны жертвований<sup>32</sup>». Яковлев был не одинок среди многих средних и уже тем более бедных мелких тамбовских помещиков.

В итоге желаемая фон Дервизом «помещичья петиция» не состоялась. Ведь, инициатива со стороны предводителя дворянства должна была быть одобрена губернатором, а последний должен был «советоваться» с министром внутренних дел П.А. Валуевым о своевременности «депутации», а он сразу счел подачу такого «общего» ходатайства «актом неудобным».

Но «провинциалы» продолжали «нажимать» на связи в Петербурге «для более расторопного течения дел». Предводители дворянства и прежде всего вышеупомянутый С.Д. Башмаков стали напрямую действовать в Петербурге. Башмаков верил в П.Г. Дервиза и впоследствии не пожалел об этом: несколькими годами позднее он составил общество Рязско-Моршанской ж.д. совместно с камергером Э.Д. Нарышкиным и М.И. Воронцовым-Дашковым. Пока в июне 1864 г. П.Г. Дервиз и С.Д. Башмаков были окрыленный слухами о возможном продвижении дел. «...На успех Козловского дела есть много надежды, – пишет френ Дервиз Башмакову, – но до времени прошу Вас не распространяться о сем известии»<sup>33</sup>.

И вот 12 марта 1865 г. фон Дервиз получает-таки концессию, причем его просьбы о ней сопровождалась не только прилагаемыми материалами изысканий, но и покровительством министра финансов Рейтерна<sup>34</sup>. В мае 1865 г. сторонник проведения железной дороги к Воронежу губернский предводитель воронежского дворянства П.А. Сомов, пишет С.Д. Башмакову из Петербурга: «В числе лиц, с которыми указывала надобность вести переговоры по этому делу, я был у главных акционеров компании Московско-Рязанской железной дороги гг. фон Дервиза и фон Мекка. От них я узнал, что разрешенная компанией Правительством постройка железных дорог от Рязани до Козлова будет окончена не в три года, а в ноябре месяце будущего 1866 года»<sup>35</sup>. Эта была большой победой для фон Дервиза. Выгоды от коммерческой доходности дороги к крупному торговому центру, коим был Козлов, была очевидна. П.Г. Дервиз правильно оценивал экономический потенциал новых торговых путей для рыночных отношений. Статистика Московско-Рязанской дороги, позволила сделать обнадеживавшие выводы о доходах от постройки нового пути лишь только 4 сентября 1866 г. из Москвы в Козлов прибыл первый железнодорожный состав.

<sup>31</sup> ГАТО. Ф 161. Оп 1. Д 7267. Л 62.

<sup>32</sup> Там же. Л.64.

<sup>33</sup> ГАТО. Ф 161. Оп 1. Д. 7267. Л. 134.

<sup>34</sup> Дельви́г А.И. Указ соч. С. 275.

<sup>35</sup> ГАТО. Ф 161. Оп 1. Д 7267. Л. 140.



Итак, фон Дервиз ликовал. Но, как проницательный делец, он не собирался останавливаться на достигнутом. В кругу доверенных лиц, прибывших на банкет по поводу открытия дороги, сказал: «...На чем же основывалась моя финансовая удача? ... Она основывалась на русском государственном кредите. Не на том кредите, которому определение стараются найти в курсовых листках биржи, а на кредите, созданном исторически известною прямою и честностью воззрений русского правительства. Она основывалась на убеждении моих иностранных доверителей, что дело русских железных дорог пользуется у нас теплым сочувствием как самого государя, так и лиц, поставленных им во главе нашей финансовой администрации»<sup>36</sup>. Ставка министра финансов Рейтерна на фигуру типа фон Дервиза, который вынужден был быть не только инженером, сколько менеджером, себя оправдала и Рязано-Козловская ж.д. положила начало эпохи «концессионной горячки». Но за это пришлось заплатить железнодорожным обществам рядом преференций, обременительных для казны, и смириться с тем, что частная инициатива железнодорожных предпринимателей брала верх над утвержденными государственными планами строительства железнодорожной сети. Один из первых историков железнодорожного транспорта А. Головачев отмечал: «Неудачи, колебания и споры, происходившие по поводу главной магистральной линии к югу от Москвы (в государственной сфере *Р.К.*), замедлили настолько эту постройку, что дали возможность другому направлению пройти почти параллельно главной линии и сделаться не только линией конкурирующей с нею, но и получить первенствующее значение в системе железных дорог»<sup>37</sup>.

История строительства Рязано-Козловской железной дороги показала ту и роль, которую играли в железнодорожном деле представители группы «провинциалов». В начале 1860-х годов их деятельность ограничивалось, деятельностью наиболее влиятельных представителей регионального дворянства по лоббированию проектов известных концессионеров. Но вскоре именно «провинциалы» – частные предприниматели – выступили самостоятельной силой, иницируя строительство многих «земских» железных дорог. На этом фоне видны также разбуженные капиталистической эпохой желания и усилия определенного круга людей в России в приобретении личного богатства, вырисовывается рождение облика дореволюционного дельца-предпринимателя П.Г фон Дервиза. Его имя вошло в историю и называется неизменно в связи с началом в стране в середине XIX в. железнодорожного строительства. Дело П.Г. фон Дервиза продолжил его сын – П.П.фон Дервиз, представитель дельцов учредителей железных дорог в 1890е гг., опиравшихся не на правительственную поддержку, а на использование средств подконтрольных им банков.

## **P.G. DERVIZ AND "PROVINCIALS" IN BUILDING THE RYAZANO-KOZLOVSKAYA RAILWAY**

**R.B. KONCHAKOV**

*Tambov State University  
n. a. G.R. Derzhavin*

*e-mail: rosveso@gmail.ru*

Railway building was lobbied by various court groups behind which there were certain representatives of Russian aristocracy occupying important posts in the local governments. In this work are analyzed the possibilities of "provincials" groups and also the influence which regional initiatives rendered on the process of railway building in the Central Russia.

Key words: railway building, history of business, social development, regional elite.

<sup>36</sup> Тамбовские губернские ведомости. № 38. 1866.

<sup>37</sup> Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. С. 49.