

База данных: "Проекты железных дорог в России 1830-60-е гг." К вопросу анализа низкоструктурированных источников.

Баранова Василиса Вячеславовна

Студент

Тамбовский государственный университет имени Г.Р. Державина, Академия гуманитарного и социального образования, Тамбов, Россия

E-mail: blak-rose@mail.ru

Зарождение железнодорожного строительства в Российской империи обычно связывают с пассивным и даже негативным отношением представителей государственной и экономической элиты к новому виду транспорта. Результатом такого отношения считается отсталость коммуникаций, которая сыграла роль в драматической развязке Крымской войны (1853-1856 гг.) Анализ историографии проблемы начала железнодорожного строительства выявляет в дореволюционной и советской историографии несколько доминирующих акцентов. Во-первых, это динамика общественного мнения за и против нового вида транспорта, отраженная в мемуарах, письмах, публицистике. Во-вторых, взгляды отдельных, как правило, наиболее значимых государственных деятелей и инженеров на данную проблему, чаще всего фигурируют мнения Николая I, Е.Ф. Канкрин, П.П. Мельникова, К.В. Чевкина, М.Х. Рейтерна и др. Однако очевидно, что такой подход маскирует важный нюанс «стартовой точки» железнодорожного дела в России: какие проекты были поданы, каков был механизм их рассмотрения, каковы были критерия принятия или непринятия конкретных проектов, насколько, наконец, сами эти проекты носили характер продуманных планов и их авторы заслуживали доверия?

Для ответа на этот вопрос были проанализированы 76 проектов, поданных с 1834 по 1856 гг., опубликованные в статье Боричевского И.П. «Предположения частных лиц об устройстве железных дорог, поступившие в Главное управление путей сообщения и публичных зданий до 1860 года». Публикация представляет собой хронологическое перечисление основного содержания железнодорожных проектов, снабженное комментариями автора. Описание проектов было составлено автором по единому шаблону, хотя и в форме свободного текста. Последовательно излагается название проекта, имена его инициаторов, описывается направление дороги и его выгоды, предложения по финансированию и использованию рабочей силы, дается описание обсуждения и результатов проекта.

По нашему мнению, основанному на анализе историографии, представленную выборку можно считать репрезентативной, а описание проектов по единому шаблону, позволяет упростить задачу формализации низкоструктурированного источника.

Особенности представления источника побудили нас выбрать в качестве основного инструмента компьютерного анализа не средства контент-анализа, а технологии баз данных.

Была разработана логическая модель базы данных, а затем в среде MS Access разработана структура связанных таблиц и форм.

Структура базы данных включает 6 таблиц:

1) «Основная» (полное название проекта, дата подачи проекта);

2) «Предприниматели» (ФИО, подданство, коллективный заявитель или отдельные лица, чин, регион);

3) Таблица «Проект» (предмет прошения, обоснование проекта, направление пути, отказан/поддержан проект, в каких органах происходило обсуждение, причины отказа/поддержки проекта);

4) Таблица «Деньги» (запрашиваемая сумма проекта, форма финансирования);

5) «Условия» (условия, на которых будет выполняться проект)

6) «Характер проекта» (характеристики самой железной дороги)

На основе уже структурированных данных можно выделить закономерности, при которых те или иные проекты имели продолжение. Всего в базу внесено XX проектов. Хронологически проекты распределяются следующим образом: 1830-е: 21, 1840-е: 25, 1850: 30.

Первые проекты, направленные на устройство дорог поддерживались в виде пробных вариантов новой инфраструктуры. В частности, записка декабря 1838 года статс-секретаря Муравьева Н. Н. об устройстве железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой, получившая поддержку в форме. Необходимо отметить тестовый проект Франца Антона фон Герстнера, пражского инженера, предоставившего в 1835 году план строительства Царскосельской железной дороги, между Царскосельским вокзалом Санкт-Петербурга, Царским Селом и Павловском. Проект был рассмотрен специально собранной авторитетной комиссией во главе со М. М. Сперанским. Образованный комитет признал полезным и технически возможным строительство железной дороги в России, Ф. А. Герстнером было получено разрешение на строительство.

В 1840-х годах большинство прошений на устройство дорог в западном направлении чаще всего выдвигались зарубежными предпринимателями, желавшими расширить зону своей торговли за счет России, но правительство поддерживало лишь прибыльные для государства проекты. К примеру, соединение промышленных городов империи меж собой и со столицей (солевое озеро Элтон с пристанью на реке Волга). Но так же неоднократно подавалось прошение американских банкиров о строительстве дорог в южном направлении, которое, по замыслам, должно было соединять Москву с черноморским побережьем. Интересно, что это направление планировалось авторами не как стратегическое, а как курортное.

В 1840-1850 года было подано более 20 прошений, оставшихся без продолжения, в первую очередь из-за не последовавшего ответа от предпринимателей после обсуждения проекта в правительстве. А в годы Крымской войны из-за несостоятельности поддержки казны прошения остаются без поддержки, лишь часть записок, основывавшихся на частном капитале, одобрена правительством, например проекты дорог Рига – Динабург, рижского биржевого комитета, и С.-Петербург – Петергоф, банкира Штиглица.

С 1850-х годов в проектах обретают распространение планы однопутных дорог с шириной насыпи соответствующей двухпутной дороге (с расчетом на будущую модернизацию).

Строительство планировалось с использованием, как вольнонаемных рабочих, так и при помощи арестантов и солдат. Общей чертой многих проектов стало прошение о гарантии государства 4-5% от общей стоимости постройки и эксплуатации дороги, которую во второй половине 50-х годов из-за военного поражения не могло поддержать. Структурировав источник при помощи СУБД, можно получать обобщающие количе-

ственные характеристики железнодорожных проектов.

Отметим, что проекты рассматривались на разных уровнях, как специально созданном комитете железных дорог так и в комитете финансов, некоторые значимые проекты рассматривались самим Николаем I. Проведенный предварительный анализ, приводит к мысли, что царское правительство сталкивалось с большим количеством железнодорожных проектов разной степени компетентности авторов. Отказ в поддержке не был предопределенным решением, наоборот некоторое число проектов, получали поддержку (14 проектов), но при некотором условии доработки проекта, которые редко носили характер требования кардинальных изменений. Тем не менее, авторы многих поддержанных проектов предпочитали не прилагать усилия по их изменению. Таким образом, можно утверждать, что царская администрация, еще до начала эпохи «концессионной горячки» второй половины 1860-х гг., имела опыт анализа качества десятков проектов железнодорожных линий, исходящих от частных лиц. Однако, большая часть этих проектов оказывалась несостоятельными. Возможно, предположить, что «отставание» России от Европейских держав в темпах строительства железных дорог было объективно обусловлено темпами «диффузии» инноваций и лишь экстренные и очень затратные меры государственного стимулирования (типа гарантирования ценных бумаг и фактического отсутствия контроля над финансовой деятельностью первых железнодорожных предпринимателей) смогли ускорить этот процесс во второй половине 1860- 1870-х гг.

Источники и литература

1. Журнал Главного управления путей сообщения и публичных зданий: В 86 томах, СПб. 1890—1907. Т.39, кн.1.
2. Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XX в. — М., 1975. — 148—149.
3. Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. СПб.: Тип. Р.Голике, 1881, 115 с.

Слова благодарности

Благодарю своего научного руководителя - Кончакова Романа Борисовича, за помощь при написании статьи.