

ПРОЕКТЫ РЕЙСОВОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ЮГЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА 1906—1914 гг.



Алексей Анатольевич ИЛЛАРИОНОВ, старший преподаватель кафедры философии ВГУЭС. Сфера научных интересов: транспортное освоение российского Дальнего Востока во второй половине XIX — начале XX в.

Запоздав по сравнению с Западной Европой с началом индустриализации, к исходу XIX в. Российская империя сделала заметный шаг вперед в этом направлении. Уже в конце XIX в. появились русские автомашины Б.Г. Луцкого, Е.А. Яковлева, П.А. Фрезе. Большую известность в стране в начале XX в. приобрели заводы «Лесснер», «Русско-Балтийский», начавшие выпуск в том числе и автомобилей, а также «Русский автомобильный завод И.П. Пузырев». Однако возможности отечественной автомобильной промышленности были еще очень скромными. Поэтому автомобиль пришел в Россию в немецком и французском обличье: в начале прошлого века россияне познакомились с машинами марок «Опель», «Дитрих», «Рено», «Де-Дион Бутон», которые производили крупнейшие автомобилестроительные фирмы того времени¹.

Заграничные технические новинки начали проникать и на российский Дальний Восток, население которого еще не успело привыкнуть к удобству железнодорожного сообщения. Новые транспортные средства, казалось, имели блестящие перспективы в Приамурском генерал-губернаторстве, где проблема транспортных связей была очень актуальна. Но организация автомобильного движения на городских и междугородных маршрутах по объективным причинам представляла собой капиталоемкое, связанное с немалым риском предприятие, на которое далеко не у каждого имелись средства. Наиболее сложным представлялось это в районах, удаленных от крупных промышленных центров, что вызывало трудности в техническом обслуживании машин. Еще одним препятствием была слаборазвитая дорожная сеть Дальнего Востока, мало приспособленная для автомобильного движения.

В то же время традиционный способ перевозки грузов (в частности, почты) и пассажиров гужом все меньше отвечал потребностям населения. В тех районах, которые не относились к зоне Транссибирской железной дороги, это ощущалось особенно остро. Сказывалось несовершенство существовавшей системы доставки почты. Этим занимались частные почтосодержатели, имевшие договорные отношения с государством. Количество лошадей на станциях варьировалось в зависимости от сезона: летом оно было меньшим, так как грузоотправители и пассажиры пользовались в основном услугами речного пароходства, зимой число почтовых троек на станциях увеличивалось, но не настолько, чтобы обеспечить беспрепятственное передвижение пассажиров.

Ситуацию усугубляло и правило, согласно которому почта имела перед проезжающими приоритетное право отправления². «...Недостаток почтовых лошадей, высокие цены или даже полный отказ в предоставлении лошадей крестьянами попутных сел, ставит в безвыходное положение всякого, рискнувшего отклониться от железнодорожного пути в сторону», — отмечал один из местных предпринимателей³.

С 1907 по 1914 г. на рассмотрение генерал-губернатора Приамурского края поступило не менее десятка ходатайств о разрешении организовать на некоторых магистральных и местных направлениях сезонное упорядоченное автомобильное или автобусное движение. Документы свидетельствуют о том, что за дело готовы были взяться люди с различным социальным статусом и образовательным уровнем, но бизнесменов, имевших солидную репутацию, среди них не оказалось. Кроме того, далеко не все из них, видимо, представляли себе практические трудности задуманного предприятия. В числе обратившихся к генерал-губернатору фигурировал лишь один инженер — С.Б. Олдаковский⁴. Он вместе с компаньоном В.Б. Вышковским брался организовать уже в конце 1907 г. регулярное движение автомобилей по зимнему пути между Хабаровском и Николаевском. Как и в других случаях, речь шла о предоставлении предпринимателям концессии, т.е. монопольного права на перевозку почтовых грузов и пассажиров по указанному тракту. Кроме того, компаньоны выдвигали непременным условием ежегодную выплату им казенного пособия в размере 180 тыс. руб. за перевозку почты⁵. Действие контракта предприниматели предлагали ограничить 12 годами с правом продления его еще на такой же срок. Свою фирму Вышковский и Олдаковский планировали назвать «Амурской автомобильной компанией»⁶. Это предложение было отклонено.

Небезынтересен другой проект, предложенный в августе 1909 г. отставным гвардии капитаном Н.А. Зиновьевым и мещанином М.В. Миррером. Проект отличался неординарностью технического решения. С 1910 г. эти предприниматели предполагали открыть движение автопоездов по маршруту Хабаровск—Благовещенск ежегодно в течение 4-х зимних месяцев (с 15 ноября до 15 марта). Особые автопоезда английского производства («Renard Train») должны были включать в себя помимо тягача два прицепа-вагона: пассажирский (на 24 места), и багажный (для перевозки почты). С каждым рейсом могло быть отправлено от 100 до 125 пудов (1,5—2 т) почтового груза. Средняя скорость движения такого поезда, по расчетам предпринимателей, должна была составить около 15 км/ч, что позволяло преодолеть путь от Хабаровска до Благовещенска за трое суток. Однако такие оценки возможностей нового способа доставки людей и грузов преследовали лишь одну цель: увлечь чиновников радужными перспективами задуманного предприятия. К выводу о сомнительности планов Миррера и Зиновьева приводит как сама идея организовать автомобильное сообщение между Хабаровском и Благовещенском на фоне уже развернутого строительства Амурской железнодорожной магистрали (потенциально опасного конкурента), так и незначительность испрашиваемого срока концессии (5—6 лет). Весьма сомнительна была и возможность организации дела за столь короткий срок, и компенсации затраченных капиталов. Вывод напрашивается сам собой: видимо, это были заурядные охотники за казенными субсидиями. А они, по расчетам предпринимателей, за весь срок действия контракта должны были составить внушительную сумму — около 300 тыс. руб. (для сравнения, субсидия известной транспортной фирме — пароходному предприятию графа Кейзерлинга в 1906 г. составила 215 тыс. руб.)⁷.

Среди проектов имелись и вполне реалистичные, и полезные. Например, проект регулярного автомобильного движения на Юге Приморья, поступивший в канцелярию генерал-губернатора весной 1914 г. от отставного чиновника П.Д. Лежнина⁸. Он обращал внимание властей на насущные потребности населения Приморья, жившего вдали от железной дороги. Лежнин предлагал организовать грузо-пассажирское автомобильное сообщение по трактам: 1) Никольск-Уссурийский — Анучино; 2) Никольск-Уссурийский — Камень Рыболов; 3) Камень Рыболов — станция Гродеково. Особо выделялся маршрут грузового движения Спасское — Яковлевка — Чугуевка.

Обосновывая свое предложение, П.Д. Лежнин писал: «...Все селения по линии железной дороги имеют сбыт своих продуктов от станции Никольск-Уссурийский до станции Мучной — в города Владивосток и Никольск, селения около станции Евгеньевки — в Спасский гарнизон, все селения по линии железной дороги к северу от Евгеньевки — в Иман и Хабаровск, по дешевому пути, ... причем вся доставка стоит 15—20 копеек с пуда. Не то видим мы при доставке хлеба, например, из Чугуевской или Сысоевской волостей. Ханкайский район, житница Приморской области, принужден возить хлеб в Никольск или Мучную за 100 верст и тратить 3—5 дней на поездку. Домашняя утварь, предметы хозяйственного обихода самого низкого качества, получаемые через торговцев-китайцев, оплачиваются дорогой ценой ввиду громадного процента, налагаемого за провоз; самому же крестьянину ехать в город составляет целое событие... Грузовое и пассажирское движение захватит весь страдающий в настоящее время от отсутствия скорого и дешевого сообщения район, даст возможность подняться благосостоянию самых глухих углов области»⁹. Лежнин ходатайствовал о содействии казны приведению обозначенных им дорог в прозеее состояние, а также просил ссуду в размере 10 тыс. руб. для организации дела. Предприниматель желал получить исключительное право на автомобильное движение по упомянутым направлениям на 5 лет. Стоит заметить, что на прошение Лежнина было дано положительное заключение заведующего переселенческим делом в Приморской области. Чиновник подчеркнул, что «частная предприимчивость в этом направлении заслуживает всякого содействия. Выбор линий автомобильного движения сделан Лежниним вполне целесообразно»¹⁰. К сожалению, о дальнейшей судьбе этого проекта не удалось обнаружить каких-либо сведений.

В помещенной ниже таблице приведены данные о том, какие предприниматели и на каких именно условиях выступили в начале XX в. с инициативой организовать коммерческое автомобильное движение в Приморской и Амурской областях.

Итак, наиболее привлекательными для частных предпринимателей представлялись маршруты, проходившие в основном вдали от железнодорожной линии и обеспеченные устойчивым спросом на услуги автотранспорта. Такими были тракты в Приморье, соединявшие активно колонизируемые крестьянами-переселенцами районы с центрами потребления сельскохозяйственной продукции и железной дорогой. Востребованным оставался и зимний путь между Хабаровском и Николаевском. Практически все предприниматели настаивали на предоставлении им исключительных прав на почтово-пассажирское движение, стремясь устранить возможных конкурентов. Это гарантировало возвращение затраченных капиталов и обещало солидную прибыль. Более того, почти во всех случаях речь шла о выделении государственных субсидий концессионерам-монополистам. На этом фоне, безусловно, выделялся проект

Проекты рейсового автомобильного движения на Дальнем Востоке¹¹

Год обращения с ходатайством	Предприниматели	Маршрут	Предложенные условия
1906	Плахотенко	г. Владивосток 1) по ул. Светланской до Гнилого угла; 2) между Набережной и Мальцевским оврагом.	Ставил на маршруты 4 автобуса (по традиции именуемые омнибусами) с платой за проезд от 10 до 40 коп. в зависимости от расстояния.
1907	Циннер Л.И., купеческий сын, служащий фирмы «Циммерман и Ко» (Николаевск-на-Амуре).	Хабаровск—Николаевск	Сезонное упорядоченное движение автомобилей (омнибусов), концессия на 15 лет, казенное пособие — 120 тыс. руб. в год.
1907	Олдаковский С.В. и Вышковский В.Б.	Хабаровск—Николаевск	Сезонное упорядоченное движение автомобилей, концессия на 12 лет с правом продления контракта на такой же срок, казенное пособие — 180 тыс. руб. в год и содействие казны в поддержании зимника в проезжем состоянии.
1909	Апостолов Т. и Иосилевич Л.	Хабаровск—Благовещенск	Создали компанию на паевых началах (200 сторублевых паев) и оставались распорядителями дела; открыли автомобильное сообщение по Амурской колесной дороге.
1909	Зиновьев Н.А., гвардии капитан в отставке, и Мирер М.В., мещанин	Хабаровск—Благовещенск	Сезонное упорядоченное движение автопоездов, концессия на 5—6 лет, казенное пособие — 50 тыс. руб. в год.
1912	Чаповский А.Г., зейский купец	Черняево—Зея-Пристань	Автомобильное движение на концессионной основе (монопольное право на перевозку грузов по тракту), казенное пособие — 45 тыс. руб. в год.
1913	Штark В. (г. Винница)	Хабаровск—Николаевск	Сезонное упорядоченное движение автобусов на концессионных началах.
1914	Лежнин П.Д., коллежский регистратор в отставке	1) Никольск-Уссурийский—Анучино; 2) Никольск-Уссурийский—Камень-Рыболов; 3) Камень-Рыболов—Гродеково; 4) Спасское—Яковлевка—Чугуевка	Автомобильное движение, концессия на 5 лет, получение ссуды в 10 тыс. рублей, содействие казны в приведении трактов в проезжее состояние.

создания на паевых началах «Первой Амурской частной компании автомобильного сообщения» с основным капиталом в 20 тыс. руб., предложенный Т. Апостоловым и Л. Иосилевичем¹². Однако он, по-видимому, разделил судьбу большинства предложений, т.е. не был реализован.

Не стоит забывать о проблеме урегулирования отношений государства со своими действительными контрагентами. Почтовые станции ведь сдавались с торгов на трехлетний, а бывало, — и на шестилетний срок, и перевод почтово-

пассажирского движения на принципиально иные условия грозил казне непроизводительными затратами в связи с необходимостью уплаты неустойки почто-содержателям. Этот фактор, не являясь решающим, все же играл свою роль.

Причины, по которым власти не удовлетворяли ходатайства о введении рейсового коммерческого автомобильного движения, различны и многоплановы. Сводятся они в общих чертах к следующему. Во-первых, чиновников настораживало слабое техническое обоснование проектов (ни один из предпринимателей не осуществил практически, в виде опыта, автомобильное сообщение в указанных районах). Во-вторых, выгода казны при организации нового способа сообщения была довольно сомнительной (почти все предприниматели желали получить субсидии, размер которых не уступал размеру казенных выплат почтосодержателям). В-третьих, движение на почтовых лошадях все же было более надежным, чем на технически несовершенных автомобилях или автобусах, периодичность отправления которых с конечных станций по расписанию согласно предложениям предпринимателей составляла 2—4 дня. Наконец, ликвидация конкуренции на транспорте в связи с появлением автомобильных фирм-монополистов негативно отразилась бы на интересах населения.

Правительство, конечно, считалось с достижениями технического прогресса и предпринимательской активностью в организации автоперевозок как коммерческих предприятий. Поэтому оно стремилось, с одной стороны, оптимизировать работу государственных учреждений на местах по изучению подобных прошений, а с другой — унифицировать условия работы частных автоперевозчиков на территории Российской империи. В июле 1914 г. губернаторам и градоначальникам был разослан циркуляр Главного управления по делам местного хозяйства МВД, в соответствии с которым рассмотрению ходатайств об организации рейсового автомобильного движения передавалось правлениям округов путей сообщения¹³. Особо подчеркивалось, что при изучении подобных дел необходимо обращать внимание на кредитоспособность просителей, «...дабы предупредить выдачу разрешений лицам, лишенным возможности организовать автомобильное сообщение на основаниях, отвечающих интересам населения»¹⁴. Предприниматели же обязывались подчиняться всем действовавшим эксплуатационным правилам движения по шоссе-ным дорогам.

Автомобиль тем временем входил в повседневную жизнь населения Приамурского края. Благовещенск даже стал одним из тех немногочисленных российских городов, где осуществлялись опыты по производству собственной автомобильной техники. В 1914 или 1915 г. на заводе И.П. Чепурина был собран легковой автомобиль, похожий на небольшие немецкие машины марок «Миле» и «Шпербер». По версии журнала «Автомобиль», конструктором машины являлся К.И. Чепурин¹⁵.

Во Владивостоке автомобили появились в 1911 г., став предметом небывалой роскоши. Первые авто принадлежали представителям купеческого сословия. Потом появились машины военного ведомства, во Владивостокской крепости была создана специальная автомобильная команда¹⁶. По свидетельству П.Д. Лежнина, в 1914 г. во Владивостоке существовало движение таксомоторов, услугами которых, впрочем, могли воспользоваться лишь состоятельные люди¹⁷.

Скудность данных не позволяет выявить динамику развития автотранспорта на Дальнем Востоке в дореволюционный период. По сведениям, приведенным А. Фогельманом, автопарк ДВК в 1925 г. состоял из 262 автомашин, год-

ных к эксплуатации, еще 66 автомобилей не подлежали восстановлению¹⁸. Отмечалось, что с 1917 г. новые машины, за редким исключением, на Дальний Восток не поступали. Если допустить, что его оценки близки к истинному положению дел, то автопарк Приамурского генерал-губернаторства в дореволюционный период состоял более чем из 300 машин.

Таким образом, в начале XX в. на русском Дальнем Востоке появились ультрасовременные транспортные средства — автомобили, которые вошли в жизнь дальневосточников благодаря частной предприимчивости. Новая техника, комфортабельная и скоростная, имела очевидные преимущества перед традиционным гужевым транспортом. Однако автомобиль по причине своей дороговизны и сложной конструкции не смог стать массовым транспортным средством в те годы. Его эксплуатация обходилась существенно дороже содержания тройки лошадей и экипажа (тем паче незатейливых крестьянских саней). Это обстоятельство и предопределило незначительные масштабы автомобильного движения на дорогах Приамурского генерал-губернаторства. Предприниматели, как правило, не решались на собственный страх и риск, без финансовой поддержки государства братья за организацию частного извоза на автомобилях. Ведь дело было действительно капиталоемким. В субсидиях частные предприниматели видели гарантию безубыточности предприятий. Власти же, приветствуя самостоятельное ведение бизнеса автомобильными обществами, не находили достаточно веских оснований для полной замены существовавшего почтово-пассажирского движения на лошадях совершаемыми по расписанию редкими рейсами автомобилей или автобусов. Кроме того, этот новый порядок предполагал устранение конкуренции в сфере извоза, что, несмотря на все преимущества автоперевозок, должно было негативно отразиться на благосостоянии населения.

¹ Дубовский В.И. Автомобили и мотоциклы России, 1896—1917 гг. М., 1994. С. 46; Шляхтинский К.В. Автомобиль в России: История автомобиля. М., 1993. С. 7.

² Дальний Восток. 1895. № 7. С. 3.

³ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 735. Л. 87об.

⁴ Там же. Л. 13.

⁵ Там же. Л. 13об.

⁶ Там же.

⁷ Там же. Л. 24, 24об; Д. 723. Л. 41об.

⁸ Там же. Д. 735. Л. 83.

⁹ Там же. Л. 86.

¹⁰ Там же. Л. 83.

¹¹ Таблица составлена на основании: РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 735. Л. 1, 1об, 8, 13, 13об, 14, 20, 22, 24об, 58, 66об, 68, 83, 84; Владивосток: Штрихи к портрету. Владивосток, 1985. С. 57—58.

¹² РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 735. Л. 20.

¹³ Там же. Л. 92.

¹⁴ Там же. Л. 94.

¹⁵ Дубовский В.И. Автомобили и мотоциклы России... С. 274—275.

¹⁶ Владивосток: Штрихи к портрету. 1985. С. 66; Лаврентьев А.В. Автомобильный транспорт на Дальнем Востоке России в 20—30-е гг. XX в. // Вестн. ДВО РАН. 2000. № 2. С. 71.

¹⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 735. Л. 87об.

¹⁸ Фогельман А. Механизация местного транспорта на Дальнем Востоке // Производительные силы Дальнего Востока: Транспорт и строительство. Хабаровск; Владивосток, 1927. Вып. 7. С. 34.

SUMMARY. “The Project of Regular Motor-Car Traffic in the South of the Far East” — this is the title of the article by senior teacher of Vladivostok State University of Economics and Service A. Illarionov. The author tells about the projects of motor-car traffic that were planned to realize in the south of the Far East at the beginning of the 20s century.