

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2022.76.18.003

Вопрос об ускорении и удешевлении строительства железных дорог в России в 1917 году

Руднева Светлана Евгеньевна

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации,
125993, Российская Федерация, Москва, проп. Ленинградский, 51/1,
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению вопросов, касающихся ускорения, удешевления, улучшения предстоявшего, как предполагалось, в 1917 году в России железнодорожного строительства. Обсуждение этой темы инженерами путей сообщения, причастными к изысканиям, постройкам, эксплуатации железных дорог, признавалось крайне необходимым в связи с намеченной огромной программой железнодорожного строительства. В силу этого обсуждалась масса вопросов, высказывалось недоумение насчет отсутствия съездов деятелей по постройкам железных дорог. Такая тема считалась «более чем современной». «Построечная страда», по мнению некоторых специалистов, надвигалась на инженеров путей сообщения быстрыми шагами, и признавалось крайне важным оказаться к ней достаточно подготовленными, чтобы не пришлось потом, когда оказались бы печальными результаты ведения огромного дела без достаточной подготовки, констатировать неподготовленность. Звучали предложения Железнодорожному отделу Императорского технического общества совместно с Собранием Инженеров путей сообщения возбудить и провести вопрос об устройстве съезда деятелей по железным дорогам для обсуждения вопросов ускорения, улучшения, удешевления построек железных дорог в связи с намеченной программой железнодорожного строительства. На таком съезде можно было бы значительно быстрее обсудить множество вопросов, заключения съезда выглядели бы гораздо более весомыми, чем отдельно высказанные мнения.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. Вопрос об ускорении и удешевлении строительства железных дорог в России в 1917 году // Культура и цивилизация. 2022. Том 12. № 3А. С. 32-41. DOI: 10.34670/AR.2022.76.18.003

Ключевые слова

Железнодорожное строительство, 1917 год, инженеры путей сообщения, частные и казенные железные дороги, Железнодорожный отдел Императорского технического общества, Собрание Инженеров путей сообщения, Съезд деятелей по постройкам железных дорог.

Введение

В 1917 г. среди инженеров путей сообщения происходил широкий обмен мнений по вопросам, касавшимся ускорения, удешевления, улучшения предстоявшего железнодорожного строительства. Обсуждение этой темы инженерами путей сообщения, причастными к изысканиям, постройкам, эксплуатации железных дорог, признавалось крайне необходимым в связи с намеченной огромной программой железнодорожного строительства [Руднева, 2021]. В силу этого требовалось обсудить массу вопросов. Высказывалось недоумение насчет отсутствия съездов деятелей по постройкам железных дорог [Железнодорожное дело. 1917. № 3-4. С. 23].

Такая тема считалась «более чем современной», постановка ее на обсуждение инженеров путей сообщения, причастных к изысканиям, постройкам и эксплуатации железных дорог, называлась «крайне необходимой». «Построечная страда», по мнению некоторых специалистов, надвигалась на инженеров путей сообщения быстрыми шагами и признавалось крайне важным оказаться к ней достаточно подготовленными, чтобы не пришлось потом, когда оказались бы печальными результаты ведения огромного дела без достаточной подготовки, констатировать неподготовленность [Руднева. Комиссия о новых железных дорогах..., 2020].

Высказывались предложения Железнодорожному отделу Императорского технического общества совместно с Собранием Инженеров путей сообщения [Железнодорожное дело. 1917. № 3-4. С. 23] возбудить и провести вопрос об устройстве съезда деятелей по железным дорогам [Руднева. Учреждение Союза инженеров..., 2019] для обсуждения вопросов ускорения, улучшения, удешевления построек железных дорог в связи с намеченной огромной программой железнодорожного строительства [Руднева. Финансирование новых казенных и частных железных дорог..., 2020]. На таком съезде можно было бы значительно быстрее обсудить множество вопросов, заключения съезда выглядели бы гораздо более весомыми, чем отдельно высказанные мнения [Руднева, 2014].

В тот период съездами с большим успехом пользовались деятели разных профессий. По делу путей сообщения имелись также регулярные съезды деятелей по водным и шоссейным путям и частичные съезды деятелей по отдельным службам эксплуатации железных дорог, но не проводилось еще съездов деятелей по постройкам железных дорог [Железнодорожное дело. 1917. № 3-4. С. 23]. Устройство таких съездов признавалось специалистами крайне необходимым. Только на съездах стал бы возможен быстрый обмен мнениями, обсуждение их с самых разных точек зрения и выбор наиболее удовлетворительных решений вопросов. Хотя решения съезда необязательны для министерства, но они все-таки имели бы громадное значение и министерство считалось бы с ними несомненно [Руднева. Первый делегатский съезд..., 2019].

При отсутствии съездов в то время многие вопросы, касавшиеся организации и ведения построек, нередко обсуждались довольно односторонними и «случайными» коллегами, при которых существовал значительный риск, что некоторые вопросы громадной важности не будут освещены со всех сторон и получают неправильное решение. Особенно этого приходилось опасаться потому, что не отмечалось стремления совершенствовать учреждения путем устранения оказавшихся на практике недостатков и введения соответствующих улучшений. Если ломать существовавшие и создавать новые учреждения, то обычно новое оказывалось также с массой недостатков. Если инспекция или контроль имели недостатки и иногда тормозили дело, то не говорилось о том, как улучшить эти учреждения или урегулировать отношения между ними и строителями, а решалось все просто – убрать с построек инспекцию и повесить над государственным контролем «дамоклов меч» «коммерческой ответственности за действия его чинов», что сводило его значение к нулю. Такие решения представлялись слишком

радикальными, не помогавшими совершенствованию дела.

Дискуссии вызывало, в частности, предложение положить в основание всех намеченных мероприятий «принцип всемерного сбережения денег и времени». Высказывались опасения, что «всемерное» сбережение могло бы привести к весьма нежелательным последствиям – постройке дорог весьма невысокого качества, которые в окончательном результате стоили бы государству слишком дорого. В качестве примера в этой связи приводился сибирский 18-ти фунтовый рельс, ставший результатом всемерного сбережения денег, уже существовавшие дороги, на которых в силу того же принципа ценные сооружения дороги по недостаточному ремонту проводились в ненадлежащем виде, служащие и рабочие эксплуатировались без сожаления и поддерживались в исправном состоянии только путь, так как неисправность его чревата была более чем серьезными последствиями. Поэтому этот принцип требовал весьма осторожного обращения с ним.

По мере возможности этот принцип всегда проводился и ничего нового не представлял. При первой же возможности обычно открывали временную эксплуатацию и старались заработать на ней сколько возможно без задержки строительных работ, которые велись весьма интенсивно. В некоторых отдельных случаях для дорог, которые заведомо не обещали вначале значительного движения, это было возможно, желательно и допустимо. Для других же дорог, начинавших работать едва ли не полным графиком, это представлялось невозможным и невыгодным в коммерческом отношении.

Меры по улучшению, удешевлению и ускорению построек железных дорог

Временные искусственные сооружения применялись и в мирное время, когда это было выгодно, и военное время в период Первой мировой войны ничего нового в этом отношении не принесло. Временные водоснабжения крайне неблагоприятно отзывались на движении и слишком сильно ограничивали его, поэтому рекомендовать их на длительный срок едва ли было выгодно.

Главным образом речь шла о путевых и станционных постройках, принадлежностях пути и станций. Применение там временных сооружений могло иногда дать временную экономию, если вдоль линии трудно было достать необходимые для постоянных сооружений строительные материалы. Однако ни в коем случае не рекомендовались временные жилые помещения на долгое время, поскольку это экономия за счет здоровья служащих, рабочих, публики. Если же ими пользовались короткое время, то экономия сильно уменьшалась. Польза устройства временных сооружений выражалась главным образом не столько в сокращении строительных расходов, сколько в некотором ускорении открытия эксплуатации дороги.

В некоторых случаях, особенно при обилии на местах постройки леса, это было возможно и желательно. В других случаях это могло оказаться невыгодным, спешка в открытии дороги для общего пользования могла весьма печально отозваться на этом общем пользовании, надолго замедляя работу, которую дорога могла бы развить, если бы она была оборудована надлежащим образом. Если бы, например, Петроград-Вятская или Тюмень-Омская дороги, которые сразу стали работать почти полным графиком, были открыты с временными сооружениями, то в общем они перевезли бы меньше, чем они перевезли, будучи открыты после надлежащего оборудования их [Железнодорожное дело. 1917. № 3-4. С. 24]. С необходимостью «объединения типов» сооружений, которое проводилось в жизнь слишком медленно, специалисты соглашались. Это дело огромной важности могло бы сильно облегчить построечный персонал.

Таким же важным представлялось и установление некоторых норм количеств работ и оборудований для облегчения составления расценочных ведомостей и их рассмотрения, чтобы не было споров о том, считать ли на 1 куб кладки 6, 6.5 или 7 бочек цемента, 1.15, 1.20 или 1.25 кубических сантиметров камня и т.д. Немало подобных мелочей вызывали потерю дорогого времени.

В отношении сроков рассмотрения и утверждения проектов, сроков для дополнительных сношений специалистами отмечалось, что иногда задержки происходили вследствие недостаточного состава рассматривающих учреждений, но во много раз чаще задержки происходили вследствие небрежности самих представляющих, которые или не давали всех необходимых для надлежащего рассмотрения данных, или предоставляли данные, которые вызывали большие сомнения в их достоверности, или, наконец, предоставляли проекты в виде, крайне неудобном для рассмотрения, и сопровождали их «неудобно понимаемыми» записками. Поэтому на эту сторону дела требовалось прежде всего обратить внимание, чем говорить об установлении обязательных сроков рассмотрения проектов и дополнительных сношений по ним. Иначе неудовлетворительные проекты автоматически проходили бы и считались утвержденными.

Инспекция и государственный контроль на местах при постройках железных дорог, как частных, так и казенных, признавались безусловно необходимыми. Целесообразным считалось улучшить их организацию так, чтобы они, выполняя свое назначение, в то же время не тормозили дела, но стремиться к их уничтожению или сведению их значения к нулю не соответствовало бы пользе государства. Важным признавался также самый факт существования местной инспекции при постройках железных дорог, в любое время инспектор мог явиться и освидетельствовать доброкачественность производства работ и их соответствие техническим условиям. Уже одно это сознание, что вблизи имелось лицо, имевшее право свидетельствовать работы и возбуждать дело о несоответствии работ техническим условиям, заставляло подтягиваться строительную администрацию и гораздо реже нарушать строительные условия, чем это, несомненно, было бы при уничтожении инспекции. Каждый строитель знал, что громадное большинство подрядчиков имело обыкновение ограничивать технические условия и договоры в свою пользу. «Поэтому большинство, если они являются сами оценщиками своей деятельности, склонны относиться к ней весьма снисходительно и ограничивать ее весьма пониженными требованиями. Пусть инспекция не будет так распорядительна и энергична, как строительная администрация, все-таки она принесет громадную пользу делу своей близостью к работам и надзором за их качеством, для чего вовсе не требуется громадных технических познаний» [Железнодорожное дело. 1917. № 3–4. С. 25]. Что касалось утверждения инспекторов проектов, то эту обязанность предлагалось снять с местной инспекции, предоставив ей только право опротестовывать проекты в определенный срок. Право же утверждения проектов, как отмечалось, должно было принадлежать главным инженерам и начальникам работ, кроме проектов, утверждаемых Управлением по сооружению железных дорог и Инженерным Советом.

Высказывалось также пожелание отрешиться многим инженерам от предвзятого взгляда на всякий контроль. «Пора наконец признать, что всякий хозяин, а государство тем более, не только имеет право, но и обязано удостоверяться, правильно ли ведется подчиненными лицами порученное им дело и обязано при организации контроля по операциям рассчитывать, что они ведутся обыкновенными средними людьми, со всеми присущими им недостатками, а вовсе не какими-то образцами всех добродетелей [там же, 26]». Признавалось, что инспекция для надзора на месте за доброкачественностью работ и фактический государственный контроль для

надзора за правильностью денежных и материальных оборотов безусловно необходимы и должны входить как необходимые элементы в общую организацию построек. «Если наши строители станут наконец на эту точку зрения, то они несомненно улучшат отношения и с инспекцией, и особенно с контролем и в очень сильной степени облегчат собственную работу» [там же].

Контролеры – тоже люди, иногда среди них попадались прямо вредные для дела, но таких обыкновенно и само начальство устраняло по настояниям начальников работ. Организация контроля также требовала многих улучшений, привлечения более развитых людей посредством улучшения их материального положения. Тогда хороший участковый контролер мог быть полезен и в других отношениях. Обычно на постройках начальниками дистанций попадало много молодых инженеров, мало знакомых с формальной стороной дела. При нормальных отношениях с опытным контролером последний мог быть весьма полезен советом таким молодым строителям.

Основное назначение инспекции состояло в том, чтобы следить за качеством производимых работ. Инспекторы призваны были искать, нет ли где-либо неудовлетворительной работы, почти не останавливаясь на самых образцовых работах и проектах. Иногда некоторые из них слишком ретиво исполняли свои обязанности.

При отсутствии инспекции сами начальники участков являлись и оценщиками качества своей же работы, так как большинство инженеров бывали на линии раз, два, редко больше в год. Строительный персонал обычно был временный, быстро переходивший с одной постройки на другую, будучи ничем не заинтересованным в том, чтобы работы исполнялись безусловно хорошо, и чтобы эксплуатации не пришлось их переделывать.

В 1917 г. строившиеся в России дороги обыкновенно имели своих представителей в Петрограде, главным образом для сношений с Управлением по сооружению железных дорог. Звучали предложения их обязанности возложить на новых инспекторов. Несогласные с этим считали, что если инспекторы будут исполнять эти обязанности, то им уже совершенно не останется времени на действительно инспекторские обязанности, получилась бы полная фикция инспекции.

Высказывались также идеи о том, в чем могли бы заключаться некоторые меры по улучшению, удешевлению и ускорению построек железных дорог в трех крупных вопросах – изысканиях, хозяйственных работах и премиях. В отношении изысканий отмечалось, в частности, что на постройках российских железных дорог многие миллионы денег тратились понапрасну вследствие недостаточных изысканий. Дело это еще не было поставлено на должную высоту, в периоды развития строительства иногда даже сильно регрессировало, особенно в некоторых частных обществах. Начинала входить в обыкновение сдача производства изысканий с подряда разным предпринимателям, которые, вполне естественно, в заботе о большем заработке старались набрать состав служащих подешевле. В качестве начальников партий в немалом числе присутствовали даже студенты. О результатах этого положения дел могли судить настоящие изыскатели-инженеры.

У разных учредителей железнодорожных обществ укоренялся взгляд на изыскания как на дело крайне простое, на которое решительно не имеет смысла затрачивать сколько-нибудь значительные суммы. Такой взгляд на изыскания предлагалось менять, понять, что часто легче недурно выстроить по существовавшим шаблонам хорошую дорогу, чем сделать вполне правильные изыскания, так как для последних кроме теоретического и практического знания условий эксплуатации и постройки дорог требовалось еще именно искусство изыскателя и упорный труд по изучению топографии и всех условий края, пересекаемого проектируемой

дорогой.

Для улучшения качества изысканий и ускорения их признавалось необходимым:

1. Учредить при Управлении по сооружению железных дорог Отдел Изысканий, в котором между прочим должны были быть: а) картографическое бюро, которое должно собрать все карты местностей России, гор и рек, как издания Генерального Штаба, так и издания Управления внутренних водных путей, статистического отдела Министерства путей сообщения, Министерства земледелия, разных других ведомств, частных компаний (например, золотопромышленных), частных лиц и вообще все картографические материалы, где бы они ни появлялись, систематизировать их и выдавать за плату копии их изыскателям или же справки, где их можно получить; это же бюро собирает и все профили когда-либо пронивелированных направлений, так как каждый профиль, снятый в данной местности, представляет для опытного изыскателя очень ценный материал и освещает ему местность; б) библиотека географии, геологии и экономической статистики России, в которой изыскатели могли бы быстро знакомиться в этих отраслях с теми местностями, в которых им предстоит работать, делать необходимые выборки и получать справки, какие издания и где можно получить; в) кладовая и мастерская для ремонта наиболее необходимых и трудно добываемых инструментов; предназначаются для казенных дорог.

2. При Отделе Изысканий должны быть несколько районных инспекторов, которые являются помощниками начальника Отдела, осматривают в конце тех или других производимых изысканий выбранное направление и затем являются докладчиками по проекту линии в отношении правильности выбора ее направления.

3. Установить, что никакая линия не может быть начата постройкой (кроме, конечно, строящихся в военное время), если в легких местах выбранная линия не будет пройдена дважды, а в трудных минутах столько раз, сколько понадобится для получения возможно лучшей трассы: при крупных работах обязательна съемка в горизонталях.

4. Установить для начальников изыскательских партий ценз, а именно: начальником партии не может быть инженер, не работавший на изысканиях в качестве младшего или старшего инженера. Не инженеры, кроме техников, отличившихся на нескольких изысканиях, начальниками партий быть не могут.

5. Минимальное вознаграждение начальников партий должно быть не менее вознаграждения начальников построечных участков, а в очень трудных местностях должно быть повышаемо. Это должно быть сделано потому, что качество изысканий прежде всего зависит от подбора начальников партий и начальника изысканий, но в то время как начальники изысканий получали обыкновенно довольно удовлетворительное содержание, начальникам партий, которые несут самый тяжелый труд, платится слишком мало; поэтому при первой возможности они стараются попасть на постройку, где приобретенный ими изыскательский опыт пропадает без пользы [Железнодорожное дело. 1917. № 3-4. С. 27].

Только на устройство полотна и искусственных сооружений затрачивалось 40 процентов и более от общей стоимости дороги, поэтому крайне важно было, чтобы изыскания производились людьми, искусными в них и надлежаще оплачиваемыми за свое умение и тяжелый труд. На этом государство сберегло бы очень много миллионов.

Вопрос о том, что выгоднее – хозяйственный способ производства работы или подрядный, в сущности, не был разрешен, а в виду предстоявшего крупного железнодорожного строительства оставался слишком важным: настоящих подрядчиков оказывалось очень мало, подрядные цены – недопустимо высокими.

Начальники участка и дистанций были очень заняты чисто технической работой и

денежными расчетами, поэтому чисто хозяйственные работы вызывали непосильный труд. Как следствие этого, неизбежно возникали путаница и недосмотры, нередко стоимость работ получалась выше подрядной. При этом сильно сказывалась также и незаинтересованность служащих в хозяйственных работах. Премии за них на казенных дорогах мизерны, составляли несколько сотен рублей, поэтому каждый начальник участка или дистанции охотно отказался бы от таких работ и вызываемого ими переутомления, отдав предпочтение подрядным работам.

Основной трудностью при хозяйственных работах являлась материальная отчетность. Если подрядчик, действуя за свой собственный риск, обеспечившись хорошей ценой и не давая никому отчета в своих расходах, мог обходиться самой упрощенной материальной отчетностью, то совсем в ином положении находился начальник участка. Служа на жаловании, он очень сильно рисковал в случае расхищения и недочетов у него материалов, поэтому должен был вести тщательный их учет. Кроме того, он должен был представлять отчеты начальству и разносить материалы по сооружениям, поэтому практически материальная отчетность являлась самой трудной и неприятной стороной чисто хозяйственных работ.

Из такого положения дел предлагался следующий способ работ: вся заготовка необходимых для постройки материалов производилась бы Управлением работ через широко поставленную материальную службу и хозяйственных агентов на участках, находившихся под контролем начальников участков в отношении цен и качеств материалов. Подрядчикам сдавались бы работы за цены, включавшие и стоимость материалов, которые они поручали от Управления по обусловленному в договоре ценам. Этот способ сулил следующие выводы: дорога при крупных заготовках могла приобрести материалы заведомо доброкачественные, по более низким ценам. Задержки в работах из-за того, что подрядчик не заготовил необходимых материалов, исключались. Подрядчику нужен был меньший оборотный капитал для работ, облегчались заботы о получении материалов, он больше мог заняться самой работой.

Для начальника участка и дороги чрезвычайно упрощалась материальная отчетность, так как материалы сдавались подрядчикам большими партиями в количестве хотя бы и несколько большем, чем полагалось по нормам, и по сооружениям не разносилось, а стоимость их записывалась выданной подрядчику в счет работ. Прямой интерес подрядчика заставлял его следить за работой и заботиться об экономном расходовании материалов. В случае неисправности подрядчика отобрание у него работ и передача другому или же окончание их, по крайней мере, хозяйственно представлялось гораздо легче, чем при чисто подрядном способе.

Такой способ по сравнению с чисто подрядным вызывал также для технического надзора много лишней работы и поэтому для полного успеха его необходимо было увеличение премий. Для земляных работ, не требовавших материальной отчетности, могли с успехом применяться различные способы работ, кроме сдачи очень крупным подрядчикам, что было явно невыгодно. Поэтому для механических оборудований неизбежным становилось обращение к заводам.

Заключение

В заключение стоит отметить следующее. Вопрос о премиях служащим за постройки также обсуждался. Премии были призваны служить наградой за заботливое отношение к порученному делу и талантливое его ведение. Лучшие работники закономерно должны были бы выработать и большие премии. Между тем на постройках дорог основные премии поставлены были так, что, в сущности, являлись заштатными пособиями, выдаваемыми всем служащим в одном и том же проценте к полученному за время службы содержанию. Образцовый работник и едва терпимый вознаграждались одинаково. Такое странное равенство отнюдь не

способствовало служебному рвению, а наоборот, понижало его. Единственным способом повышения заботы о деле не слишком утруждавшихся служащих являлось установление такого способа распределения суммы, предназначенной на премии, который применялся на итальянских железных дорогах. Там премия распределялась в зависимости от содержания, но получали только имевшие по кондуктному списку не менее 76 баллов заслуги. С увеличением баллов увеличивалась и прибавка. При максимуме в 120 баллов получали три основные доли, исчисленные по размеру содержания. В таком роде порядок распределения премии предлагалось выработать и на постройках железных дорог в России [Железнодорожное дело. 1917. № 3-4. С. 28].

Кроме этих основных премий, предполагалось увеличение премий за хозяйственные и смешанные работы, но премироваться при этом должно было качество, скорость, дешевизна работ. Кондуктные списки для многих служащих на линии предлагалось вести инспекторам, а для самых младших, деятельность которых для инспекторов не заметна, – начальникам участков и дистанций. Правильная постановка премий всегда, везде давала прекрасные результаты и, безусловно, наряду с другими мерами, способствовала бы положительной динамике в ускорении и удешевлении строительства железных дорог в России.

Библиография

1. Руднева С.Е. Планы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916- 1917 годов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 10-1. С. 335-342.
2. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
3. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 111-116.
4. Руднева С.Е. Финансирование новых казенных и частных железных дорог в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 365-371.
5. Руднева С.Е. Всероссийский Учредительный железнодорожный съезд в Москве (1917 г.) // История и перспективы развития транспорта на севере России. 2014. № 1. С. 21-24.
6. Руднева С.Е. Первый делегатский съезд союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 2А. С. 106-110.
7. Лебедев А.В. Становление железнодорожного сектора экономики в северных губерниях европейской части России // Вестник Ярославского государственного ун-та. 2008. № 8. С. 24.
8. Зуев В.Ф. Первопроходцы восточных магистралей России. Хабаровск, 2001. 256 с.
9. Конотопов М.В., Сметанин С.И. История экономики России. М.: Кнорус, 2015. 352 с.
10. Железнодорожное дело. 1917. № 3-4.

The question of accelerating and reducing the cost of railway construction in Russia in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
127994, 9/9 Obraztsova st., Moscow, Russian Federation;
Financial University under the Government of the Russian Federation,
125993, 51/1 Leningradskii av., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article is devoted to the consideration of issues related to the acceleration, reduction in price, improvement of the railway construction that was supposed to be in Russia in 1917. Discussion of this topic by railway engineers involved in the research, construction, and operation of railways was recognized as extremely necessary in connection with the planned huge program of railway construction. In this regard, a lot of issues were discussed, confusion was expressed about the absence of congresses of figures on the construction of railways. Such a topic was considered "more than modern", putting it up for discussion by railway engineers involved in the research, construction and operation of railways was called "extremely necessary". According to some experts, the "construction strada" was approaching railway engineers with rapid steps and it was recognized as extremely important to be sufficiently prepared for it so that later, when the results of conducting a huge business without sufficient preparation would have been sad, it would not be necessary to state unpreparedness. Proposals were made to the Railway Department of the Imperial Technical Society, together with the Meeting of Railway Engineers, to initiate and hold a question about the organization of a congress of railway workers to discuss issues of speeding up, improving, and reducing the cost of railway construction in connection with the planned huge railway construction program. At such a congress, many issues could be discussed much faster, the conclusions of the congress would look much more weighty than the opinions expressed separately.

For citation

Rudneva S.E. (2022) Vopros ob uskorenii i udeshevlenii stroitel'stva zheleznnykh dorog v Rossii v 1917 godu [The question of accelerating and reducing the cost of railway construction in Russia in 1917]. *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and Civilization], 12 (3A), pp. 32-41. DOI: 10.34670/AR.2022.76.18.003

Keywords

Railway construction, 1917, railway engineers, private and state railways, Railway Department of the Imperial Technical Society, Meeting of Railway Engineers, Congress of Railway Construction Workers.

References

1. Konotopov M.V., Smetanin S.I. (2015) *Istoriya ekonomiki Rossii* [History of the Russian economy]. Moscow: Knorus Publ.
2. Lebedev A.V. (2008) Stanovlenie zheleznodorozhnogo sektora ekonomiki v severnykh guberniyakh evropeiskoi chasti Rossii [Formation of the railway sector of the economy in the northern provinces of the European part of Russia]. *Vestnik Yaroslavskogo gosudarstvennogo un-ta* [Bulletin of the Yaroslavl State University], 8, p. 24.
3. Rudneva S.E. (2020) Finansirovanie novykh kazennykh i chastnykh zheleznnykh dorog v Rossii v 1917 godu [The financing of new state-owned and private railways in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (5-1), pp. 365-371.
4. Rudneva S.E. (2020) Komissiya o novykh zheleznnykh dorogakh v 1917 godu [Commission on new railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 10 (5-1), pp. 358-364.
5. Rudneva S.E. (2019) Pervyi delegatskii s"ezd soyuza inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [The First Delegate Congress of the Union of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 8 (2A), pp. 106-110.
6. Rudneva S.E. (2021) Plany razvitiya zheleznodorozhnoi seti Rossii na rubezhe 1916- 1917 godov [Plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916-1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (10-1), pp. 335-342.
7. Rudneva S.E. (2019) Uchrezhdenie Soyuzha inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [Establishment of the Union of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies],

-
- 8 (3A), pp. 111-116.
8. Rudneva S.E. (2014) Vserossiiskii Uchreditel'nyi zheleznodorozhnyi s"ezd v Moskve (1917 g.) [All-Russian Constituent Railway Congress in Moscow (1917)]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na severe Rossii* [History and prospects for the development of transport in the north of Russia], 1, pp. 21-24.
 9. *Zheleznodorozhnoe delo* [Railway business] (1917), 3-4.
 10. Zuev V.F. (2001) *Pervoprokhodtsy vostochnykh magistralei Rossii* [Pioneers of the eastern highways of Russia]. Khabarovsk.