

КРАЕВЕДЕНИЕ

М. С. Кищенко

РОЛЬ БЕЛЬГИЙСКИХ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ В СОЗДАНИИ ЯРОСЛАВСКОЙ ТРАМВАЙНОЙ СЕТИ НА РУБЕЖЕ XIX – XX ВЕКОВ

Статья посвящена роли бельгийских предпринимателей в создании в Ярославле трамвайной сети, сыгравшей большую роль в развитии инфраструктуры города. Деятельность бельгийского акционерного общества рассматривается как проявление активности иностранных инвестиций в российскую экономику на рубеже XIX – XX веков. Отмечается значение бельгийского капитала для внедрения передовых технологий в российской провинции.

Ключевые слова: Ярославль, инфраструктура, трамвай, транспорт, концессия, договор, технология, электричество, инвестиции, прогрессивный, капитал, европейский.

M. S. Kishchenkov

ROLE OF THE BELGIAN BUSINESSMEN IN CREATION OF THE Yaroslavl TRAM NETWORK ON A BOUNDARY OF THE XIX – THE XX-TH CENTURIES

The article is devoted to a role of the Belgian businessmen in creation in Yaroslavl the tram network, played the big role in development of an infrastructure of a city. Activity of the Belgian joint-stock company is considered as a display of activity of foreign investments into the Russian economy on a boundary of the XIX – the XX-th centuries. The value of the Belgian capital for introduction of high technologies in the Russian province is marked.

Key words: Yaroslavl, infrastructure, tram, transport, concession, the contract, technology, electricity, investments, progressive, the capital, European.

Бурное развитие экономики России в конце XIX века интересно активным внедрением иностранного капитала и проникновением иностранных компаний на российский рынок. Это было неизбежным следствием капиталистического развития России и ее включения в мировой экономический рынок. Как отмечают современные исследователи, «Россия не смогла обойтись в своем экономическом развитии без иностранного капитала ... до конца XIX века удельный вес заграничных вложений ... неуклонно увеличивался» [1]. Этот процесс был характерен не только для России, но и для других стран, находящихся в условиях бурного экономического развития, когда просто необходим был импорт капиталов и технологий. Однако из этого не следует, что страна, активно использующая заграничные инвестиции, объявляет себя банкротом, оказавшимся в полной зависимости от иностранных кредиторов. Так, известно, что «при высокой динамичности развития народное хозяйство в состоянии ассимилировать иностранные капиталы» [2] и не попадать в постоянную зависимость от внешнего долга.

Вопросы о роли иностранных инвесторов и вкладе их в отечественную экономику XIX в., а также о зависимости российской экономики от заграничных инвесторов и взаимодействия отечественного и иностранного капитала уже

не раз поднимались в историографии, но так и не вышли из разряда дискуссионных [3; 4]. Немало спорных моментов возникает при анализе значения одного из основных центров инвестиций – Бельгии – и деятельности бельгийских предпринимателей.

Цель настоящей статьи – показать роль бельгийских предпринимателей в создании в Ярославле городской трамвайной сети.

К концу XIX в. вся Ярославская губерния отличалась высоким уровнем экономического развития: «В 1908 году губерния занимала 12-е место в Европейской России по численности фабрично-заводских рабочих и 13-е по валовой продукции» [5]. Сам Ярославль по праву считался центром промышленной жизни губернии: предприятия города давали 47 % промышленной продукции от всего губернского объема.

Активное развитие города вызвало к жизни потребность усовершенствования сети внутригородских коммуникаций. Создание ярославской городской трамвайной сети, или, как тогда говорили, «городской электрической железной дороги», стало важным событием в жизни Ярославля, и не только его. Ярославль стал одним из «пилотных» центров в этом вопросе, обойдя обе столицы России, Москву и Санкт-Петербург, где трамваи были пущены только в XX в. Интересно, что «первая ветка

появилась в Берлине в 1883 г., а в России впервые электрический трамвай пошел в 1892 г. в Киеве» [6]. Таким образом, Ярославль оказался в числе городских центров-новаторов. Для нашего исследования это событие интересно тем, что появление нового вида транспорта стало возможным благодаря масштабным международным инвестициям, а именно бельгийскому акционерному обществу «Компания Тяги и Электричества», которое, не имея возможности вкладывать средства в железнодорожный транспорт (из-за стратегического значения железнодорожных перевозок), охотно субсидировало городской электротранспорт.

К этому времени бельгийские предприниматели достаточно прочно заняли своеобразную нишу на российском рынке – нишу электротехники. На рубеже веков это были своего рода «высокие технологии», так как электричество появилось к этому времени совсем недавно и активно внедрялось как передовая технология. Другой нишей бельгийских компаний стало «сооружение городских железных дорог ... В 1890 г. более 2/3 бельгийских зарубежных инвестиций составляли вложения в эту отрасль народного хозяйства» [1. С. 229]. Так, к 1914 г. из 55 российских городов, где были трамвайные сети, «в 25 городах они контролировались бельгийскими предпринимателями» [1. С. 229]. Трамвай на электрической тяге, таким образом, как бы соединял технологии этих двух отраслей.

Не стал исключением и Ярославль. В 1895 году городская управа вышла на связь с «Генеральным обществом трамваев и применения электричества», руководителями которого были видные финансисты Ж. Шодуар и Ж. Нагельмаккерс, имевшие вложения и в металлургическую отрасль России. Разумеется, они поддержали идею создания ярославского трамвая, так как это расширяло сферу деятельности их компании. Начался процесс переговоров, во время которых ярославская сторона не спешила – в управы тех городов, какие уже имели дело с бельгийской «Компанией Тяги и Электричества», были посланы просьбы предоставить сведения о результатах заключенных ранее договоров. Это было необходимо и с технической, и с экономической точек зрения. Управа вела переговоры с Самарой, Вильно, Киевом, Воронежем. В Государственном архиве Ярославской области (ГАЯО) сохранились сведения об этом: «Самарская городская управа имеет честь препроводить при сем в таковую

Ярославскую копию с контракта, заключенного самарским городским обществом ... по постройке и эксплуатации конно-железнодорожной» [7. Л. 34]. Пришли ответы и из других городских управ.

Городская управа и дума ознакомились с этими документами и сочли возможным начать работу с международными инвесторами.

Согласование всех деталей заняло около двух лет. Главным пунктом разногласий стал вопрос о сроках концессии: каждая сторона настаивала на более выгодных для себя условиях. Так, первоначально бельгийская сторона предлагала срок концессии 50 лет, по истечении которого все имущество железной дороги перешло бы в городское управление [7. Л. 8]. Подобное предложение не было слишком привлекательным для городских руководителей, которые предложили бельгийским предпринимателям сократить срок концессии на пять лет [8. С. 16]. После долгих переговоров последним годом концессии был объявлен 1938 г. Концессионеры получили «право на устройство и эксплуатацию сети железных дорог для перевозки пассажиров и грузов по улицам и проездам» [7. Л. 34], городские земли, необходимые для строительства, уступались «Обществу городом на все время концессии в безвозмездное пользование ... в количестве 3600 квадратных сажень» [7. Л. 61]. Бельгийцы обязались построить и электростанцию, и склады для горючих материалов, для чего им также был выделен участок земли.

Кроме создания трамвайных путей, необходимо было построить еще и электростанцию для снабжения трамваев электричеством, а также для освещения города.

Финансовая сторона концессии также была тщательно продумана. Общество внесло в качестве залога ценные государственные бумаги общей стоимостью пять тысяч рублей, причем проценты по бумагам принадлежали Обществу и оно имело право получать их ежегодно [7. Л. 63]. Кроме того, Общество освобождалось от уплаты городского оценочного сбора за линии трамвайных путей и от налогов на все постройки, необходимые для работы трамвая. Это решение было принято путем длительных переговоров с Министерством Внутренних Дел (МВД). Все имущество страховалось бельгийской компанией в пользу городской управы. Первые три года концессионеры не платили никаких налогов и пошлин в городскую казну,

затем в течение десяти лет вносили по 1500 рублей, затем по 2500 рублей также десять лет и последние десять лет – по 3500 рублей. Предприниматель обязан был содержать в исправности пути, подвижной состав, а после завершения работ – сдать городу устроенные им железные дороги со всеми строениями [7. Л. 168].

Таким образом, в результате взаимовыгодного сотрудничества городское управление получало новый, прогрессивный вид транспорта и новые рабочие места. Бельгийская сторона могла рассчитывать на ощутимый доход, который впоследствии достиг 18 % в год чистой прибыли. Договор был подписан в мае 1897 г. Для его обеспечения бельгийская сторона послала в качестве своего доверенного лица – Э. Дени (этот бельгийский предприниматель был тесно связан с «Компанией Тяги и Электричества»). Городская управа предоставила ему широкие полномочия: «выбор типов рельсов» [7. Л. 169], «выбор крытых или открытых товарных вагонов» [7. Л. 138]. Он также обладал всеми правами по проведению процедуры страхования, которую осуществляло страховое общество «Саламандра».

Несмотря на обладание этими обширными правами, Э. Дени пришлось нелегко: многие организации не хотели упускать выгодного для них шанса обогатиться за счет средств бельгийской стороны. Первыми в этом направлении проявили себя сотрудники ярославской телефонной станции: они предъявили бельгийским предпринимателям требование возместить ущерб, который якобы причинили бы трамвайные пути городским телефонным проводам. Главное управление почты и телеграфа встало на сторону телефонистов, и в итоге бельгийцы, осознав бесполезность спора с российской бюрократией, внесли 24 тысячи рублей на счет телефонной станции. Любопытно, что телефонисты не стали убирать свои провода с улиц, где предполагали проложить трамвайные маршруты, и уже впоследствии сами сотрудники концессии просили убрать телефонные линии, которые ощутимо мешали им в проведении ремонтных работ.

Затем начался конфликт по поводу тарифов и скорости движения трамвая. МВД требовало их изменить. Напрасно Э. Дени приводил свои аргументы, ссылаясь на опыт организации трамвайной сети в Ташкенте, «где время отправки поездов и скорости совершенно такие же, как в Ярославле» [7. Л. 138] и, следовательно,

нет смысла их менять, но позиция ярославских властей оставалась неизменной. Споры отнимали много времени и сил. Это нервировало бельгийцев, которые не были готовы сотрудничать в подобных условиях.

Узнав о трудностях бельгийцев, делом заинтересовались другие фирмы, в том числе и российские. В ГАЯО сохранились об этом сведения: «узнав о заявленных Правлением условиях постройки железной дороги в Ярославле, [фирмы обратились] с ходатайством о предоставлении ему этого предприятия» [7. Л. 138 об.]. Так, интерес к проекту проявила немецкая компания «Сименс и Гальске», занимавшая ведущие позиции в области электротехники: «Заявляем наше согласие на принятие участия в концессии по устройству и эксплуатации электрической железной дороги, а также центральной электрической станции для освещения в городе Ярославле» [7. Л. 139]. Но поскольку бельгийские и немецкие компании находились в состоянии жесткой конкуренции, бельгийцы настояли на отказе городского управления от услуг «Сименс и Гальске».

Устав бороться с происками ярославских бюрократов, в 1898 г. Э. Дени передал доверенность на пуск трамвая санкт-петербургскому отделению «Компании Тяги и Электричества». Новым доверенным лицом бельгийской стороны стал финансист С. Вайншток, которому помогал осуществлять контроль за постройкой трамвая инженер С. Я. Хессин.

Именно он занимался завершающей стадией строительства. Весной 1898 г., после проведения подготовительных мероприятий, началась прокладка рельсов, а также происходило завершение строительства электростанции и промышленных помещений.

Эти мероприятия заняли по времени два сезона: 1899 и 1900 годы. Первоначально были проложены следующие трамвайные линии: от Богоявленской площади до Московского вокзала; от Богоявленской площади до волжской пристани; по улицам Большая Федоровская и нынешним Свободы и Большая Октябрьская. Это были наиболее необходимые городу маршруты.

К концу осени 1900 г. постройка трамвайных путей была завершена. Одновременно было закончено и создание электростанции, на которой установили современное оборудование.

К этому времени были приняты правила поведения пассажиров в новом виде транспорта, а также график и правила движения составов.

17 декабря 1900 г. состоялось торжественное открытие ярославского трамвая. Вот как пресса того времени описывала это событие: «В воскресенье, 17 декабря, состоялось открытие городской электрической железной дороги ... собралась масса приглашенных гостей, среди них были: господин начальник губернии ... Б. В. Штюмер, вице-губернатор А. С. Блохин, городская дума в полном составе с городским головой И. А. Вахромеевым во главе» [9]. Разумеется, присутствовали и представители бельгийской стороны.

Во время торжественного открытия не обошлось без курьезов. Первые рейсы прошли не слишком удачно: «у шести вагонов сгорели электромоторы» [8. С. 47]. Причиной была неопытность первых вагоновожатых. Однако уже на следующий день трамвай начал ходить без серьезных происшествий, постепенно появился опыт и у обслуживающего этот вид транспорта персонала. Управляющим был назначен бельгийский подданный Л. Дельтанр, на которого легла основная тяжесть организационных работ и дальнейшей эксплуатации трамвайного хозяйства, а также взаимодействия с городским управлением.

Тем не менее, несмотря на трудности, для бельгийской стороны предприятие было чрезвычайно выгодным. Это позволило достаточно быстро возместить расходы на строительство. Город же получил новый, современный вид транспорта, а также немаловажный опыт сотрудничества с иностранными компаниями, что в условиях бурного экономического развития было хорошим залогом на будущее. Кроме того, у ярославских предпринимателей появилась возможность ознакомиться с новейшими европейскими достижениями в электротехнике и транспорте.

Однако не все было так гладко. Часть общества считала, что столь важный вид транспорта должен находиться у отечественного владельца. Так, «Северный Край» выражал уверенность в том, что «если бы полным хозяином нового дела, хозяином умелым и надежным, явилось наше городское управление», то экономическое благосостояние ярославцев пошло бы в гору [10]. Редакция газеты настаивала на необходимости передачи трамвайного управления в руки городских властей [10]. Впрочем, это подразумевалось и самим концессионным договором, так как бельгийцы не монополизировали эту сферу городского хозяйства, чему препятствовал концессионный договор.

Стоит подчеркнуть, что в целом в российском обществе отношение к иностранным инвесторам не было негативным. Не страдали излишним национализмом и царские чиновники. В связи с этим показательны слова министра финансов С. Ю. Витте: «Ничто в мире не дается даром, и, чтобы создать свою промышленность, страна должна нести известные жертвы; но эти жертвы временные и во всяком случае ниже тех выгод, какие достигаются ... за счет иностранных капиталов» [11].

России на рубеже веков необходимо было быстрыми темпами сокращать отставание от основных европейских стран, и обойтись без зарубежных технологий и инвестиций было крайне трудно. Ярославскую трамвайную концессию можно считать успешным опытом вложения зарубежных инвестиций, которые способствовали более быстрым темпам экономического развития Ярославской губернии. Благодаря сотрудничеству с выгодными европейскими партнерами, Ярославль, как и другие российские города, сумел «существенно уменьшить свое хозяйственное отставание, опираясь при этом как на внутренние ресурсы, так и на технологические знания и капиталы предпринимателей из промышленно развитых стран» [12].

Библиографический список

1. Иностранное предпринимательство и заграничные инвестиции в России [Текст]. – М., 1998. – С. 10.
2. Бовыкин, В. Финансовый капитал в России накануне Первой мировой войны [Текст] / В. Бовыкин. – М., 2001. – С. 8.
3. Смирнова, Ю. Б. Российский монополистический капитал в исторической реальности и литературе [Текст] : автореф. дис. ... канд. истор. наук / Ю. Б. Смирнова. – Ярославль, 1998.
4. Куксенко, С. В. Формирование и развитие буржуазной концепции финансовой политики России во второй половине XIX – начале XX века [Текст]: автореф. дис. ... канд. истор. наук / С. В. Куксенко. – Ярославль, 2004.

5. Марасанова, В. М. Ярославский край в конце XIX – начале XX в. [Текст] / В. М. Марасанова. – Ярославль, 1995. – С. 5.
6. Паршин, А. Г. Развитие городского хозяйства Ярославля на рубеже XIX – XX веков [Текст] / А. Г. Паршин // Путь в науку. – Ярославль, 1995. – С. 58.
7. ГАЯО. – Ф. 509. – Оп. 1. – Д. 708. – Л. 34.
8. Ковалев, А. Д. На электрической тяге [Текст] / А. Д. Ковалев. – Ярославль, 2005. – С. 16.
9. Ярославские Губернские Ведомости. – 1900. – 18 декабря. – № 99.
10. Северный край. – 1900. – 18 декабря. – № 331.
11. Русский рубль, два века истории: XIX – XX вв. [Текст]. – М., 1994. – С. 129.
12. Афонцев, С. Иностранное предпринимательство в России: штрихи к историческому образу страны [Текст] / С. Афонцев // Россия. XXI век. – 1998. – № 1–2. – С. 92.

Н. А. Миронова

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ ЯРОСЛАВСКИХ ВРАЧЕЙ В 1918–1919 ГГ.: «И ПРИХОДИТСЯ ПОЛАГАТЬСЯ НА ВОЛЮ БОЖЬЮ...»

После июльских событий 1918 г. в городской больнице Ярославля обострились проблемы быта, остро встал вопрос продовольственного и коммунального содержания больных и персонала, электрического и водного снабжения, ассенизации, транспорта. Несмотря на нерегулярное и небольшое жалование, находясь под угрозой заражения, не получая помощи из центра, ярославские врачи боролись с эпидемиями холеры, тифа, испанки и предотвратили дальнейшее распространение болезней среди населения.

Ключевые слова: Ярославль, врачи, эпидемия, продовольствие, больница, медицина, дезинфекция, ассенизация, электричество, повседневность, Скорая помощь, 1918 год.

N. A. Mironova

EVERYDAY LIFE OF YAROSLAVL DOCTORS IN 1918–1919: «ALSO IT IS NECESSARY TO RELY ON GOD'S WILL ...»

After the revolt of 1918 in Yaroslavl the city hospital faced the problems of life, the obstacles of provision and of living accommodation, electricity and waterworks, sewage disposal problems and transport problems. In spite of the least and irregular salary, under the threat of catching a disease, without the help from Moscow, doctors of Yaroslavl struggled with the epidemic of cholera, "Spanish disease" and syphilis and took the medical situation in the city under control.

Key words: Yaroslavl, doctors, epidemic, provision, hospital, medicine, disinfection, sewage disposal, electricity, daily occurrence, emergency, 1918.

После июльских событий 1918 г. обострились проблемы в Ярославской городской больнице. Конечно, и во всем городе ситуация была не из лучших: огромное пожарище, на месте которого остались сотни выгребных ям, тяжелые жилищные условия, серьезные проблемы с продовольствием. Не удивительно, что холера, пришедшая в город еще весной, летом вышла из-под контроля и начала свирепствовать. В августе 1918 г. ей переболели около 700 человек; около 200 человек умерли.

Медицинским сотрудникам в этих условиях приходилось тяжелее всего. Нельзя забывать, что персонал больниц, как и значительная часть мирного населения, пострадал от разрушений июля 1918 г. Однако и в этих условиях врачи должны были работать, принимая огромный поток холерных, сыпнотифозных и оспенных больных. Трудности быта, определяющие

повседневность медицинских работников, рассматриваются в этой статье.

У Ярославской городской советской больницы было несколько отделений: на Духовской улице, на Пошехонской улице, за Романовской заставой. Особое внимание уделялось также больнице при Ярославской большой мануфактуре.

После событий июля 1918 г. многие врачи и младшие медицинские сотрудники остались без крова, поэтому часто жили прямо в больнице. Например, секретарь Ярославского отделения Наркомздрава В. Тихонов сообщал, что при отделении больницы на Духовской улице состояло 25 сотрудников (врачей и обслуги). Некоторые из них жили в специальной общей квартире на втором этаже одного из корпусов. Иные размещались прямо в палатах при больных. Скотница, плотник, дворник и пастух жили в подвальном этаже со сводами,