

DOI: 10.55959/MSU0130-0083-8-2023-64-4-39-62



А.Э. Котов, Л.Ю. Гусман

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПУБЛИЦИСТИКА
«НОВОГО ВРЕМЕНИ» 1880-х гг.**

A.E. Kotov, L.Yu. Gusman

**ECONOMIC JOURNALISM OF THE
NOVOYE VREMYA OF THE 1880s**

Аннотация. Статья представляет собой первую попытку комплексного анализа экономической публицистики газеты А.С. Суворина «Новое время» в 1880-е гг. — период, когда после оживленных дискуссий о роли частного и государственного капиталов в экономике весы общественных настроений и правительственной политики всё более склонялись к убеждению в необходимости государственной собственности на стратегически важные сферы народного хозяйства: железные дороги, горные заводы и леса. С переходом в 1876 г. к А.С. Суворину газета приобрела ярко выраженную национально-демократическую окраску, которая с годами только

Котов Александр Эдуардович, доктор исторических наук, профессор кафедры истории России с древнейших времен до XX века Института истории Санкт-Петербургского государственного университета

Kotov Aleksandr Eduardovich, Doctor in History, Professor, Department of History of Russia from Ancient Times to the Twentieth Century, Institute of History, Saint Petersburg State University

a.kotov@spbu.ru

ORCID: 0000-0001-5226-9552

Гусман Леонид Юрьевич, доктор исторических наук, заведующий кафедрой истории и философии Санкт-Петербургского университета аэрокосмического приборостроения

Gusman Leonid Yurievich, Doctor in History, Head, Department of History and Philosophy, Saint Petersburg University of Aerospace Instrumentation

blummer@mail.ru

ORCID: 0009-0000-1634-3428

Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского научного фонда (проект № 22-28-01267 «Частный капитал или государство? Общественная дискуссия о путях экономического развития России (вторая половина 1870-х — первая половина 1890-х гг.)»).

This research has been supported by the Russian Science Foundation within the framework of the scientific project no. 22-28-01267 “Commercial capital or the state one? Public debate about the path of Russia’s economic development (second half of the 1870s to first half of the 1890s)”.

усиливалась. При всей лояльности редактора к властям современники заслуженно видели в нем самостоятельную фигуру. Влияние суворинской газеты было столь значимым, что его пытался (не всегда успешно) использовать в своих интересах знаменитый «салонный» генерал Е.В. Богданович, первоначально выступавший за «концессионный» характер Сибирской железной дороги, а затем поддержавший ее строительство за счет казны. Сам А.С. Суворин, а также такие постоянные авторы газеты, как В.К. Петерсен и К.А. Скальковский, также первоначально были сторонниками частного капитала, видя в нем активное творческое начало. При этом «Новое время» вполне позитивно оценивало германский опыт «государственного социализма», однако указывало на его неприменимость в русских условиях, на отсутствие в стране достаточного количества активных и неподкупных чиновников. Еще в 1883 г. К.А. Скальковский вел полемику с М.Н. Катковым, критикуя его проект создания казенных хлебных элеваторов. Однако с середины 1880-х гг. редакция «Нового времени» была вынуждена поддерживать «государственнические» тенденции в хозяйственной жизни страны. В целом, экономическая политика того времени не имела столь догматического характера, как в последующую, социалистическую, эпоху. Подчиняясь политическим интересам, она была скорее инструментальной, практической и ситуативной по своей направленности, и неоднозначность позиции публицистов суворинского издания во многом была следствием последнего обстоятельства.

Ключевые слова: российская экономика, национализм, периодическая печать, железные дороги, А.С. Суворин, К.А. Скальковский, Е.В. Богданович, «Новое время», частный капитал.

Abstract. The article represents the first attempt at a comprehensive analysis of the economic journalism in A.S. Suvorin's newspaper *Novoye Vremya* in the 1880s. It was a period when after heated discussions about the role of private and state capital in the economy, the public sentiment and government policy increasingly shifted in favor of the necessity of state ownership in such strategically important areas of the national economy as railways, mining plants and forests. After A.S. Suvorin acquired ownership of the *Novoye Vremya* in 1876, the newspaper took on a noticeable national-democratic slant, which became increasingly more conspicuous over the years. Despite the editor's allegiance to the authorities, his contemporaries deservedly saw him as an independent figure. The influence of Suvorin's newspaper was so significant that the famous parlor general E.V. Bogdanovich tried (not always successfully) to use it to his advantage. Bogdanovich, who initially advocated the "concession" nature of the Siberian Railway, later supported its construction at the expense of the treasury. A.S. Suvorin himself, as well as such regular newspaper contributors as V.K. Petersen and K.A. Skalkovsky were also initially supporters of private capital, concerning it an active creative force. At the same time, *Novoye Vremya* assessed the German experience of "state socialism" quite positively, but pointed out its inapplicability to Russian conditions and the lack of a sufficient number of active and incorruptible officials in the country. In 1883 K.A. Skalkovsky engaged in polemics with M.N. Katkov, criticizing his project to create state-owned grain elevators. However, from the mid-1880s the editors of *Novoye Vremya* were forced to support "statist" tendencies in the eco-

conomic life of the country. In general, the economic policy of that time was not as dogmatic as in the subsequent socialist era. Subject to political interests, it was rather instrumental, practical and situational in its orientation, and the ambiguity of the position of the publicists of Suvorin's periodical largely resulted from the latter circumstance.

Keywords: Russian economics, nationalism, periodicals, railways, A.S. Suvorin, K.A. Skalkovsky, E.V. Bogdanovich, *Novoye Vremya*, private capital.

* * *

История суворинского «Нового времени» не обделена вниманием исследователей¹, однако обширные и многообразные материалы газеты (не случайно до сих пор так и не получившей своего комплексного, обобщающе-монографического исследования)² по-прежнему заключают в себе ряд малоисследованных, но значимых для истории общественной мысли сюжетов. К числу последних принадлежит и участие газеты в оживленных экономических дискуссиях того времени³, в частности — многолетней полемике о роли в экономике

¹ Очерк историографии вопроса дан в монографии: *Санькова С.М.* Два лица «Нового времени». А.С. Суворин и М.О. Меньшиков в зеркале историографии. Орел, 2011. Из более поздних публикаций следует упомянуть следующие: *Махонина С.Я.* А.С. Суворин и «князя-журналисты» // *Русская литература и журналистика в движении времени.* Ежегодник 2012. М., 2012. С. 112–124; *Прощенко А.А.* «Достоевец» Суворин: от противоборства к сближению // *Неизвестный Достоевский.* 2019. № 2. С. 149–170; *Шишкина Т.А.* Вопросы становления земского самоуправления в России на страницах русской печати второй половины XIX века (на примере публицистики А.С. Суворина) // *Управление стратегическим развитием территорий.* Сборник научных трудов / Отв. ред. О.Н. Фомин. Саратов, 2016. С. 132–133; *Шишкина Т.А.* Вопросы патриотизма в освещении российской печати второй половины XIX в. (на примере газеты «Новое время») // *Гражданственность и патриотизм в современном обществе.* Сборник научных трудов. Саратов, 2015. С. 153–157; *Шишкина Т.А.* Проблема преодоления аграрного кризиса и развития сельского хозяйства центральной части России в публицистике А.С. Суворина // *Управление стратегическим развитием территорий.* Сборник научных трудов / Отв. ред. О.Н. Фомин. Саратов, 2016. С. 132–133; *Шишкина Т.А.* Вопросы пореформенного развития России в публицистике А.С. Суворина // *Крестьянская реформа 1861 года и трансформация социально-экономической и политической системы в России: К 150-летию отмены крепостного права.* Сборник статей. Саратов, 2011. С. 131–139; *Котов А.Э.* С.С. Татищев и А.С. Суворин: спор о народном представительстве // *Таврические чтения 2016.* Актуальные проблемы парламентаризма: история и современность. Международная научная конференция, С.-Петербург, 8–9 декабря 2016 г. Сборник научных статей. Ч. 1. СПб., 2017. С. 77–84; *Котов А.Э.* «Ненадежный друг»: А.С. Суворин и салон Богдановичей в конце XIX в. // *Российская история.* 2020. № 1. С. 107–114.

² Кроме упомянутой монографии С.М. Саньковой отметим также: *Динерштейн Е.А.* А.С. Суворин. Человек, сделавший карьеру. М., 1998; *Макарова О.* «Женский вопрос» в жизни и творчестве А. С. Суворина. М., 2019.

³ Подробнее об экономических сюжетах на страницах «консервативной» печати см.: *Котов А.Э.* Экономические и социальные аспекты русификации западных окраин Российской империи в оценках консервативной печати: 1894–1899 годы // *Научный диалог.* 2018. № 7. С. 246–262; *Иванов А.А., Котов А.Э.* Экономическая публицистика газеты «Окраины России» (1906–1912 гг.) // *Вопросы истории.* 2019.

частного и государственного капитала⁴. Из ряда работ, посвященных этой дискуссии, выделяется статья В.Л. Степанова об эволюции воззрений М.Н. Каткова на таможенную политику. На примере отношения к таможенной политике в статье показана эволюция экономических взглядов М.Н. Каткова, которая произошла под влиянием примера прусского протекционистского курса, трудов Ф. Листа и — главное — под влиянием неблагоприятных экономических процессов 1880–1887 гг. Исследователь приводит удачную формулировку самого Каткова, прозвучавшую в 1886 г.: «Последняя война открыла нам глаза и показала путь, которым должна следовать наша экономическая политика: укрепленный войной принцип национальности положен был и в основу государственного хозяйства»⁵. Данный тезис отражал представления не только самого Михаила Никифоровича, но и общую смену государственной и общественной парадигмы: от фритредерства к протекционизму и от веры в необходимость преобладания частного капитала — к убеждению в необходимости государственной собственности на стратегически важные сферы народного хозяйства: прежде всего, железные дороги, горные заводы и леса.

До перехода в руки А.С. Суворина «Новое время» было одним из органов «аристократической» (а в сущности, либерально-консервативной) «партии»⁶, а затем и радикальной газетой, получившей в 1872 г. предостережения за восхваление «Капитала» К. Маркса и парижские корреспонденции П.Л. Лаврова. Его программа первоначально во многом совпадала с программой знаменитой газеты

№ 8. С. 50–63; *Степанов В.Л.* Н.Я. Данилевский о задачах экономической политики в пореформенной России // Современная наука: Актуальные проблемы теории и практики. Серия: Гуманитарные науки. 2019. № 11–2. С. 44–48; *Степанов В.Л.* М.Н. Катков о проблемах таможенной политики в России: фритредерство или протекционизм? (1860–1880-е гг.) // Вопросы теоретической экономики. 2020. № 3 (8). С. 116–129; *Степанов В.Л.* Питейный вопрос в России на страницах изданий Михаила Каткова // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2022. Т. 67. Вып. 4. С. 1101–1117; *Федоров Д.А.* Дискуссия о «железнодорожном вопросе» на страницах периодической печати (1864–1878 гг.): провинциальный «Киевлянин» и русская публицистика // Новое прошлое / The New Past. 2021. № 4. С. 124–141.

⁴ *Гусман Л.Ю.* Очерки истории и идеологии русского конституционализма «эпохи великих реформ». СПб., 2017. С. 73–107; *Кирильчик Д.В.* Частный капитал в Туркестане: дискуссия на страницах периодических изданий в 1880–1910-х гг. // Вестник Московского университета. Серия 8. История. 2022. № 4. С. 51–64; *Степанов В.Л.* Государство или частный капитал? Дискуссии в печати о реформировании железнодорожного хозяйства России в середине 1870-х — начале 1890-х гг. // Российская история. 2021. № 3. С. 51–69.

⁵ *Степанов В.Л.* М.Н. Катков о проблемах таможенной политики в России: фритредерство или протекционизм? (1860–1880-е гг.) // Вопросы теоретической экономики. 2020. № 3 (8). С. 120.

⁶ *Banaszkiewicz M., Kotov A.E.* Adam Honory Kirkor i gazeta “Nowoje Wriemia” — nieznaną kartą polsko-rosyjskiej historii intelektualnej // Przegląd Nauk Historycznych. 2021. N 1. P. 191–224.

«Весть» — да и ориентировались обе газеты примерно на одни и те же круги высшей петербургской бюрократии. Их экономические взгляды также были близки и в общих чертах соответствовали формулировке редактора «Вести» В.Д. Скарятинна: «Всякое казенное хозяйство вообще более вредно, чем полезно»⁷. Впрочем, и постоянные оппоненты «Нового времени» и «Вести», такие как «Голос» и «Московские ведомости», ожесточенно полемизируя по другим вопросам, вполне могли в то время подписаться под следующими рассуждениями скарятинской «Вести»: «В нашем государственном хозяйстве, в новейший период времени, видимо начинают одерживать верх требования науки над вековою бюрократическою рутинною, успевшею ослабить всевозможные пружины государственного механизма. Требования же эти основываются на том, что наука отчуждает от государства право в экономическом смысле конкурировать с обществом и отдельными лицами на хозяйственном поприще. Казна, как это мы видели много лет и на опыте, не способна не только организовать на рациональных началах какое-либо промышленное предприятие, не только не способна вести хозяйственных операций, но и тормозит частную инициативу своим вмешательством в экономическую сферу народной жизни. Казна, наконец, во всем этом сама убеждается. И вот почему, вслед за передачею весьма многих хозяйственных отраслей деятельности в заведывание земских учреждений, в правительственных сферах является сознание необходимости в передаче государственных имуществ из ведения казны в распоряжение частных лиц. Сперва это сознание является лишь в отношении казенных горных заводов, но несомненно, что система отчуждений казенных имуществ впоследствии распространится на прииски, соляные озера, леса, земли и все другие хозяйственные отрасли <...> Юная наша частная металлическая промышленность с каждым годом делает такие быстрые успехи, что казне угоняться за ней было бы трудно. <...> Понятно, что как скоро на такую точку совершенства станет частная металлургическая промышленность, то необходимости существования казенных заводов не будет ощущаться даже и настолько, насколько нужны государству оборонительные средства. Военное и морское ведомства будут совершенно удовлетворяться частными заводами. Отсюда вытекает такое прямое заключение, что, если проект податной комиссии и сам горный департамент признают полезною продажу казенных заводов частным лицам, но с оставлением в постоянном заведывании казны такого количества заводов, которое необходимо для изготовления оборонительных орудий, то, с своей стороны, мы готовы и имеем основания

⁷ С Волги (Письма В. Д. Скарятинна). X // Весть. 1864. № 27. 5 июля. С. 5.

отстаивать несомненную пользу безусловной продажи *всех* казенных заводов, так как казенный промысел зауряд с частным всегда оказывается тормозом последнему»⁸.

С переходом под редакцию А.С. Суворина газета приобрела ярко выраженную национально-демократическую окраску, которая с годами всё более усиливалась. «Лоялизм» Суворина 1880-х, воспетый В.И. Лениным в «Карьере»⁹, не должен обманывать читателя. Проницательные современники видели в нем самостоятельную фигуру. Не случайно А.В. Богданович записывала в начале 1881 г.: «В нем живет еще прежний Суворин, он еще не забыл свои прежние симпатии, и с ним правительство должно себя вести очень осторожно, не слишком его распускать, а также и не дразнить — он может быть опасен»¹⁰. По своим взглядам Суворин в целом тяготел к славянофильской традиции и даже в начале XX столетия оставался сторонником идеи созыва Земского собора¹¹. Своеобразным «Земским собором» — а вовсе не «парламентом мнений» — и стал круг авторов «Нового времени». Не допуская «разномыслия» по принципиальным вопросам — прежде всего, национальному — редакция вполне могла транслировать различные суждения, в частности, по вопросам экономическим.

Мнение самого Суворина также могло меняться в зависимости от политической ситуации, конкретных событий (например, резонансных железнодорожных катастроф) и различных субъективных факторов. Последним активно пользовался известный пропагандист строительства Транссибирской магистрали, «салонный» генерал Е.В. Богданович, прибегая при этом к таким весомым аргументом, «как живая стерлядь в 1 ½ аршина...»¹² или полученные из Лондона «два огромных куска английского сыра — Stilton», один из которых А.В. Богданович передавала А.И. Сувориной «за ее сочувствие к *южному направлению*» Транссиба¹³. Однако были среди постоянных авторов и принципиальные противники государственной собственности, такие как генерал-майор В.К. Петерсен или К.А. Скальковский. По всей вероятности, именно последнему принадлежит следующее философское наблюдение: «Все бывшие до сих пор продажи в России государственных имуществ имели плачевный исход. Когда пра-

⁸ Судьба нашего горного хозяйства // Новое время». 1870. № 282. 14 октября. С. 1.

⁹ Ленин В.И. Карьера // Полное собрание сочинений. Т. 22. М., 1968. С. 43–44.

¹⁰ Дневник А.В. Богданович // РГИА. Ф. 1620. Оп. 1. Ед. 237. Л. 14.

¹¹ Котов А.Э. С.С. Татищев и А.С. Суворин: спор о народном представительстве // Таврические чтения 2016. Актуальные проблемы парламентаризма: история и современность. Международная научная конференция. Ч. 1. С. 77–84

¹² Е.В. Богданович — А.С. Суворину // РГАЛИ. Ф. 459. Оп. 1. Ед. 414. Л. 26.

¹³ Там же. Л. 49.

вительство их само эксплуатировало, не получалось дохода, когда продавало, покупатели не платили денег и требовали бесконечных рассрочек. Что за причина такого казуса — объяснить в двух словах трудно, но это факт»¹⁴.

Одним из важнейших дискуссионных вопросов того времени был вопрос о собственности на железные дороги. И здесь позиция «Нового времени» была неоднозначной. С одной стороны, на ее страницах отмечалось: «Завести государственное железнодорожное хозяйство теперь не позволяют обстоятельства, а недостатки настоящей смешанной системы достаточно тяжело ложатся на бюджет и на публику, чтобы продолжать ее казалось привлекательным. Достаточно оставить на попечении казны сибирский и среднеазиатский пути и затем не стеснять частную предприимчивость в деле сооружения железных дорог»¹⁵. С другой стороны, в той же рубрике указывалось, что «полное устранение всех темных явлений железнодорожного мира станет возможным лишь тогда, когда железнодорожное управление всецело перейдет в руки правительства и будет ограждено самую широкою гласностью и надлежащей постановкой железнодорожного строительства»¹⁶.

Таким образом, идея выкупа железных дорог и промышленных предприятий в казну редакцией не отрицалась — газета лишь указывала на издержки, с которыми была сопряжена национализация: «Очевидно, хозяином дороги у нас является по преимуществу казна, хотя от железных дорог она знает одни убытки, а все выгоды и барыши остаются в карманах частных обществ, для которых казна в настоящее время является лишь дойною коровою. Очевидно также, что если бы наше правительство решилось на выкуп дорог, то эта операция была бы для него облегчена до последней степени, благодаря указанному отношению казны к железнодорожному хозяйству»¹⁷.

Впрочем, положительные стороны национализации в этот период связывались с зарубежным — прежде всего, германским — опытом. Так, берлинский корреспондент газеты сообщал: «Убеждение, что необходимо не колеблясь перейти к системе казенных железных дорог со всеми ее последствиями, распространяется все более и более после того как приобретение казною года два тому назад восьми частных железных дорог увенчалось несомненным успехом как в денежном, так и в экономическом отношении и после того, как обнаружилось, что переход их в казну не сопровождался

¹⁴ Среди газет и журналов // Новое время. 1878. № 976. 15 ноября. С. 1.

¹⁵ Ежедневное обозрение // Новое время. 1880. № 1522. 25 мая. С. 1.

¹⁶ Ежедневное обозрение // Новое время. 1880. № 1537. 9 июня. С. 1.

¹⁷ Ежедневное обозрение // Новое время. 1880. № 1561. 4 июля. С. 1.

никакими убытками и единство в употреблении их привело к весьма полезным результатам»¹⁸. В другой корреспонденции того же автора сообщалось: «Приведение в исполнение идеи обращения железных дорог в государственную собственность будет принадлежать к числу наиболее полезных и важных задач, успешно выполненных нынешним сеймом»¹⁹.

Более года спустя «Новое время» констатировало: «Германское правительство сделало выгодное приобретение, выкупив железные дороги в казну. Излишка доходов над расходами с излишком хватает на уплату процентов и погашение по займам, выкупленным на покупку дорог. За второй год получился значительный чистый остаток в несколько десятков миллионов марок без всяких надбавок к тарифам. <...> Кроме финансовых выгод, государство получило выгоду иного рода — спекуляция изгнана из целой области народного хозяйства, район наживы от биржевой игры сузился, и поставлена первая преграда, затрудняющая развитие плутократии. Чистый доход с железных дорог, обращаемый на покрытие общих государственных расходов, в сущности возвращается плательщикам податей, вместо того, чтобы сделаться достоянием капиталистов в виде дивидендов»²⁰. Позже газета вновь подтверждала успех германской политики: «Ранее выкупленные у акционерных обществ дороги не только покрыли расходы по эксплуатации и расходы на увеличение подвижного состава, но и дали значительный излишек, употребленный на удовлетворение общегосударственных нужд — такой статьей, конечно, нельзя пренебрегать; каждая новая железная дорога, выкупленная казной, является новым источником дохода в бюджете»²¹.

Экономические успехи «молодого империалистического хищника» во многом связывались с эффективностью внутренней политики германского правительства — так называемого «государственного социализма»²². Традиционный антигерманский настрой не мешал газете указывать на сильные стороны политики национально-ориентированного правительства: «Князю Бисмарку нельзя не отдать справедливости в последовательности его действий во внутренней политике. Задуманные им экономические реформы, несмотря на сопротивление фритредеров и узких доктринеров, увенчиваются успехом и систематически доводятся к окончанию. Таковым, на-

¹⁸ Н. Берлин, 26-го января (7-го февраля) (Корреспонденция «Нового времени») // Новое время. 1882. № 2130. 1 февраля. С. 2.

¹⁹ Н. Берлин, 2-го (14-го) февраля. (Корреспонденция «Нового времени») // Новое время. 1882. № 2138. 10 февраля. С. 2.

²⁰ Ежедневное обозрение // Новое время. 1883. № 2538. 4 мая. С. 1.

²¹ Ежедневное обозрение // Новое время. 1883. № 2768. 11 ноября. С. 1.

²² Ежедневное обозрение // Новое время. 1883. № 2616. 12 июня. С. 1.

пример, оказывается выкуп государством прусских частных железных дорог, которому предвещали неудачу, а между тем на практике он увеличил доходы правительства, без стеснения торговли и промышленности»²³.

Вместе с тем, «Новое время» указывало и на ограниченный характер германского опыта, иногда совершенно непригодного к отечественным условиям: «Мысль о казенном управлении железных дорог, как известно, сделала большие успехи, а в Германии даже близка к полному осуществлению. У нас тоже обращаются к этой мысли, но тут оказывается затруднение совсем особого свойства. По многим основаниям рождается опасение, как бы в казенных руках дело не пошло еще хуже, благодаря индифферентизму чиновников и мертвящему формализму бюрократического режима»²⁴. Это касалось и других сфер хозяйственной жизни, где к заграничному опыту также следовало относиться с осторожностью: «Уничтожение частных водочных заводов и сосредоточение их в руках казны, проектируемое в Германии, для России почти неприменимо: казенные фабрики и заводы у нас шли, идут и будут идти, по причинам, о которых не место теперь распространяться, очень скверно. Никакое казенное управление не в силах будет достигнуть тех результатов, которых достигали частные лица, своим умелым руководством доставлявшие известным водочным фирмам знаменитость. Водка казенного управления, как казенный табак во Франции, Австрии, Испании, будет нечто однообразное и безвкусное»²⁵.

Однако в собственно экономических статьях первой половины 1880-х гг., посвященных конкретным отечественным «кейсам», звучали скорее противоположные суждения и призывы. Так, автор статьи о казенных заводах размышлял: «Многочисленные примеры существования казенных промышленных учреждений достаточно доказали, что казна всегда оказывалась плохим заводчиком и фабрикантом и самые коммерческие операции ее в большинстве случаев оказывались убыточными. Это, можно сказать, общая судьба казенных промышленных заведений. Надеется ли горное начальство в данном случае предотвратить возможность такого оборота дел — мы не знаем, но несомненно, что некоторые изменения в системе управления заводами могли бы оказать услугу. Так, например, передача казенных заводов на известный срок на коммерческом начале товариществу специалистов гораздо более мирилось бы с выгодами производства, чем управление заводами теми же специалистами в

²³ Выкуп прусских железных дорог // Новое время». 1883. № 2620. 16 июня. С. 1.

²⁴ Среди газет и журналов // Новое время. 1882. № 2306. 31 июля. С. 2.

²⁵ Винная монополия // Новое время. 1886. № 3563. 28 января. С. 1.

качестве чиновников горного ведомства, мало заинтересованных в развитии и успехах промышленности. Несомненно, что эта индифферентность заправителей казенных производств к коммерческим успехам учреждений всегда наиболее губила промышленную деятельность казны в какой бы отрасли она ни проявлялась»²⁶. В статье, посвященной визиту в Россию крупного германского промышленника, отмечалось также: «Заводы, *поощряемые* казною, покровительствуемые, получающие субсидии, или, еще хуже, казною управляемые, сразу превращаются во что-то совершенно нелепое. Деятельность фабричная и торговая уходит на задний план, канцелярия выступает на передний, а директор, по мере увеличения своей важности, делается все более и более бесполезным для сущности заводской деятельности»²⁷.

Звучали на страницах газеты и голоса технических специалистов. Так, анонимный автор статьи «Сказочная сила» отмечал, что «казенная эксплуатация» любых предприятий дает «или из рук вон плохие произведения, или произведения прекрасные, но непомерно дорогие». Причину этого он видел в том, что «во всяком деле, в котором нет хозяина, т.е. человека, материально заинтересованного в самом детальном ходе, нельзя ожидать какого бы то ни было успеха. Работа требует страсти, а казна мертва и бесстрашна, как и всякая коллективно-служебная единица. Отношения казны к делу — формальны и всегда только формальными останутся, а потому ей с успехом и выгодой можно заниматься только такими делами, которые удобно укладываются в простую форму»²⁸. Автор другой статьи указывал: «Русская казна надолго будет являться тем дурным хозяином, который в страду рассуждает о плоде, в рабочее время — пишет инструкции, а когда все разумные люди кончили дело и завалились на печи, то начинает хлопотать о настоящей работе, по нужному для себя делу. Избытки праздного наблюдения (большею частью формального) без всякой тени определенной ответственности чиновников — вот истинная причина убыточности и неуспешности русского казенного хозяйства»²⁹. Даже в 1886 г., когда государственная политика уже явно склонялась к казенному железнодорожному строительству, на страницах «Нового времени» можно было прочесть следующее: «Не подлежит <...> сомнению, что казенное управление имеет свои специфические недостатки, присущие каждому казенно-

²⁶ Казенные горные заводы // Новое время. 1880. № 1559. 2 июля. С. 1.

²⁷ Крупп-сын в Петербурге // Новое время». 1880. № 1720. 10 декабря. С. 2.

²⁸ В. П.-н. Сказочная сила // Новое время. 1882. № 2110. 12 января. С. 2.

²⁹ Неизменные свойства казенного хозяйства // Новое время. 1884. № 3031. 6 августа. С. 1.

му хозяйству во всех странах в мире, которые никакими софизмами официальных панегириков замазать нельзя. Источник этих недостатков — полная безответственность каждого казенного управления и отсутствие стимула, побуждающего действовать по возможности лучше. Есть, конечно, и в казенной службе исключения, но это стакан воды в океане общего правила»³⁰.

Не осталось «Новое время» в стороне и от оживившихся в это время дискуссий о Сибирской железной дороге, выражая при этом солидарность с теми изданиями, с которыми обычно полемизировало, — «Голосом», «Молвой» и «Санкт-Петербургскими ведомостями». Так, в одном из обзоров печати отмечалось, что «предположение строить сибирскую дорогу казенными чиновниками» вызывало у этих изданий «основательное недоумение»³¹. Солидарность эта во многом объяснялась активной координирующей деятельностью, которую развил еще со второй половины 1860-х гг. Е.В. Богданович. Махинации генерала в этой сфере вызывали сомнения у многих современников³². Однако «Новое время» до определенного момента последовательно отстаивало выгодный ему частный характер проекта: «Слух о том, что Сибирскую железную дорогу решено строить на казенные деньги, привел многих в недоумение. Неужели печальный опыт прошедшего не достаточно еще убедительно доказал нерациональность и несвоевременность подобного способа сооружения, чтобы вновь повторять его? спрашивали со всех сторон.<...> Действительно, где данные, из которых мы могли бы заключить, что двадцатилетний опыт умудрил наших путейцев и новые сооружения пошли бы у них втрое дешевле прежнего. Дело, впрочем, не в инженерах, а в системе. И в казне, и у частных лиц строят часто одни и те же техники, между тем в то время, когда частные железные дороги, при всех их недостатках и злоупотреблениях, обходились от 35 до 90 тысяч рублей за версту, казенные железные дороги обошлись в России от 90 до 150 тысяч рублей за версту, в среднем по крайней мере в 2 ½ раза дороже частных. <...> Отчего такая разница — объяснить легко. Концессионер <...> все-таки близко заинтересован в деле; он учитывает своих служащих, от главного инженера, получающего иногда по сту тысяч жалованья, до последнего десятника. Казна, правда, не даст главному инженеру и пяти тысяч, но зато контроль ее чисто бумажный и формальный. Другого и быть не может, так как “казна” понятие отвлеченное. <...> То, что сказано о железных до-

³⁰ Наши железные дороги // Новое время. 1886. № 3572. 6 февраля. С. 2.

³¹ Среди газет и журналов // Новое время. 1880. № 1645. 26 сентября. С. 2.

³² Друзин М.В. Е.В. Богданович: делец и деятель портформенного времени // Российская история. 2020. № 1. С. 98.

рогах, применимо, как известно, и к заводам, почтовым пароходам, верфям, землям, — везде казна показала себя дурным хозяином. Защитники казенных способов постройки возражают обыкновенно тем, что указывают на Финляндию, где казенная дорога построена довольно дешево. Это указание так же убедительно, как пример железной дороги на луне. Мало ли что дешево и хорошо в Финляндии, чего у нас быть не может! Зачем нам ходить в Финляндию, когда у себя на каждом шагу мы видим в чиновнике апатическое и рутинное отношение к делу. Почему же следует предполагать, что тот же чиновник, которым недовольны в Петербурге, Москве, Харькове, вдруг станет предприимчивым, смелым и усердным, когда его перенесут на пространство между Екатеринбургом и Тюменью?»³³

Два года спустя газета вновь выражала сомнение в способности построить дорогу на государственный счет: «Дело было совсем готово разрешиться, как министерство путей сообщения в сотый раз начало “изучать” вопрос: не выгоднее ли строить дорогу на казенные средства? Мало того, говорят даже, что это изучение как будто склоняет министерство к казенному способу. Этого только не доставало, чтобы окончательно затормозить появление дороги, которая осуществит свою задачу лишь тогда, когда чья-нибудь энергия подвинет дорогу смелою рукою до Волги с одной стороны и Амура и Тихого океана — с другой. Уж, конечно, не у казенных строителей отыщем мы эту энергию и не в казенных сундуках найдем те сотни миллионов, которые необходимы для грандиозного предприятия. Мысль о том, чтобы вновь строить железные дороги казенными средствами, вообще можно признать весьма неудачною. Не говоря уже о прежних постройках, счета которых не закончены за двадцать и тридцать лет по открытии движения, неужели недостаточно вразумителен опыт последних казенных сооружений?»³⁴

Однако по мере изменения государственной политики менялись и взгляды самого Богдановича — и здесь их взаимопонимание с Сувориным было на некоторое время утрачено. 18 декабря 1884 г. Комитет министров должен был обсуждать очередной проект строительства Сибирской железной дороги. За некоторое время до заседания Богданович направил Суворину свою статью, в которой доказывал, что «...нужно употребить все усилия, чтобы вразумить министров 18 декабря, что следует спешить Сибирской дорогой, начиная от Нижнего к воротам Сибири, а затем со временем, придем и к Сретенску по проекту Черняева»³⁵.

³³ Сибирская железная дорога // Новое время. 1880. № 1646. 27 сентября. С. 1.

³⁴ Сибирская железная дорога // Новое время. 1882. № 2359. 22 сентября. С. 1.

³⁵ Е.В. Богданович — А.С. Суворину // РГАЛИ. Ф. 459. Оп. 1. Ед. хр. 414. Л. 49.

Только 17 декабря 1884 г. «Новое время» опубликовало на первой странице обширный текст Богдановича под названием «Сибирская дорога — злоба дня», в которой генерал отстаивал «южное направление» будущего Транссиба, аргументируя свою правоту следующим образом: «Сибирская дорога строится для всей России, вместе с Сибирью, и должна удовлетворять общегосударственным целям. Здесь решающий голос принадлежит всецело совокупности всех экономических интересов государства, а не одному какому-нибудь специальному интересу – горнозаводскому, земледельческому или иному»³⁶. Сам Богданович придавал этой публикации большое значение и, посылая Суворину следующую статью, приуроченную к новому заседанию Комитета министров, писал: «Если бы статья “Злоба дня” появилась за неделю до заседания, то последовала бы другая развязка <...> Мой принципал, гуляя по Большой Морской 17-го декабря, сам слышал запросы разносчикам газет: “нет ли статьи Богдановича о Сибирской дороге?” А другой знакомый человек слышал, как один разносчик напротив Казанского собора, суля газету, приговаривал: “статья г. Богдановича, старосты Исаакиевского собора”. Дерзая сказать, что прилагаемая статья интереснее, выразительнее первой, и уповаю, что и она, быть может, подсобит делу»³⁷.

Однако следующую статью Суворин опубликовать отказался, сославшись — судя по очередному письму Богдановича, — на невозможность защиты чьих-либо личных интересов. Обиженный генерал в ответ доказывал свою бескорыстность: «почти накануне Выс[очайшей] Резолюции — я задался мыслию о возможности поправить дело и, потому, привел исторически, за 18 лет, все данные, свидетельствующие о том, как относились к делу “южной” Сибирской дороги общество, сословия и правительственные лица в самой Сибири, в России и даже в Европе. Такой перечень документальных указаний прежде всего оправдывал меня, показывая, что Богданович *не выдумал* какую-то линию, которою тревожил общественное мнение <...> Если в статье, между строк, обнаруживалось относительно некоторых лиц (Абаза и др.), что прежде они отстаивали одно, а теперь другое — то это уже не моя вина <...> Мне все кажется, что Вы взглянули на дело *по-своему* именно потому, что часто смешиваете мою роль в этом деле. Нередко Вы напоминали о концессии или о каких-то материальных выгодах, между тем, после того как Государь открыто отверг всякую иную постройку железных дорог кроме казенной, о концессиях или иных выгодах нет и речи. Для меня это

³⁶ Сибирская дорога — злоба дня // Новое время. 1884. 17 декабря. № 3164. С. 1.

³⁷ Е.В. Богданович — А.С. Суворину // РГАЛИ. Ф. 459. Оп. 1. Ед. 414. Л. 60.

вопрос нравственный, вопрос о том, над серьезным ли делом или над пустяками я работал 18 лет»³⁸. Впрочем, и это не убедило строптивого журналиста окончательно. Особенное возмущение Богдановича вызвало сообщение «Нового времени» о заседании Комитета министров 2 января 1885 г.: «Во вчерашнем номере “Нового времени” в “Экономическом обозрении” Вы сами говорите, что Сибирская дорога известна в публике под названием *дороги генерала Богдановича*. Казалось бы, тем скорее и тем с большим правом сей генерал может и даже должен представить свой *отчет* обществу <...> Вы указываете на какое-то противопоставление меня и Государя <...> Я Вам сто раз говорил, что Государь твердо стоит на способе *казенной постройки* железных дорог, а Вы вчера (там же) снова начали склоняться в пользу частных построек, т.е. *концессионного* способа»³⁹.

Одним из постоянных авторов «Нового времени» в первой половине 1880-х гг. был генерал-майор В.К. Петерсен, чье отношение к государственной собственности было достаточно сложным. Отмечая объективную тенденцию усиления роли государственного капитала в хозяйственной жизни страны, он смотрел на этот процесс довольно скептически: «Практика строительства общепольных сооружений путем частных концессий по-видимому потерпела в общем мнении фиаско, и теперь чаще чем когда-либо встречаются люди, готовые вовлечь казну в самые сложные и дорогие инженерные предприятия. Не разделяя во чтобы то ни стало ни общего негодования на железнодорожников и концессионеров, ни уповая особенно на лучший порядок ведения русского инженерного дела в казенных руках, я тем не менее должен сознаться, что вследствие неясно понимаемой у нас политики немцев, переходящих в деле эксплуатации железных дорог к казенному порядку, мнение о выгоде казенного строительства сравнительно с концессионным безусловно преобладает и в обществе вообще, и даже в обществе специалистов и инженеров над тем мнением, которое довольно часто высказывалось мною. <...> Нечего делать, обжегшись на молоке, подуем на воду, и презрев концессиями, которые раздавались столь легкомысленно, примемся за солидное ведение строительного дела в России руками агентов казны»⁴⁰. Последовательно критикуя «государственный социализм», Петерсен указывал на «невозможность осуществления на практике требований, при которых казенное хозяйство могло бы быть действительно контролируемо. Легко написать фактический

³⁸ Там же. Л. 45–46.

³⁹ Там же. Л. 49.

⁴⁰ *А-т (В.К. Петерсен)*. В мире подрядов // Новое время. 1883. № 2632. 28 июня.

контроль — но где взять контролеров чиновников с такой привилегированной совестью, которая сама не нуждалась бы в контроле?»⁴¹

При этом Петерсен критиковал и зарубежный опыт «государственного социализма», указывая, правда, не на германский, а на куда менее удачный французский пример и ссылаясь при этом на авторитет И. Тэна: «Если государство управляет почтой и телеграфами, то еще никто не доказал, что оно ими управляет хорошо; если же здесь мы замечаем некоторый прогресс, то последний является главным образом потому, что почта и телеграф представляют всемирное дело в котором конкурируют между собою разные государства. Однако и здесь прогресс медлен, конкуренция еще везде очень дорога, а содержание агентов почтовых и телеграфных необыкновенно мала. Прежние казенные фабрики и заводы, занятые изготовлением средств защиты, ружей, пушек и пороху (так!) мало по малу везде переходят в частные руки, причем качество произведений этих фабрик с каждым годом улучшается, делается разнообразнее, совершеннее и дешевле. Если же везде заметна тенденция к переходу в казенные руки эксплуатации железных дорог, то на последнее существуют особые причины. Железные дороги никогда (за исключением Англии и Америки) не были вполне частными и вполне коммерческими предприятиями. <...> У нас в России, где катедер-социалистические порядки процветают и практикуются со времен Петра Великого, именно железнодорожное дело представляет яркий образчик, до какой невообразимой нелепости могут доходить люди, ничем с коммерческим делом не связанные и все-таки берущиеся управлять этим делом извне его. <...> Вот почему слова Тэна о стоимости казенного хозяйства даже во Франции на 25 проц<ентов> дороже частного и при значительно меньшей его производительности, в этом случае констатируют только факт, справедливость которого вполне уясняется чисто теоретическими соображениями»⁴².

Еще более активно выступал против «государственного социализма» К.А. Скальковский. Он был постоянным сотрудником редакции и близким другом семьи Сувориных — настолько близким, что А.В. Богданович передавала в своем дневнике рассказ его брата, А.А. Скальковского о том, что «Суворина влюблена в его брата Константина, но что он ведет себя очень осторожно с ней, чтобы не повредить своих отношений с Сувориным, что подчас бывает нелегко»⁴³.

⁴¹ *Альцест* (В.К. Петерсен). Экономическая загадка // Новое время. 1883. № 2703. 7 сентября. С. 3.

⁴² *А-т* (В.К. Петерсен). В области труда и капитала. Буржуазия и коллективизм // Новое время. 1885. № 3390. 6 августа. С. 2–3.

⁴³ Дневник А.В. Богданович // РГИА. Ф. 1620. Оп. 1. Ед. хр. 241. Л. 68–68об.

Скальковский вел в газете ряд рубрик и большинство его публикаций выходило без подписи. К ним, по всей вероятности, принадлежала и цитированная выше рубрика «Среди газет и журналов». Однако значительную их часть не составляет труда атрибутировать — как по характерному ироническому стилю, так и по совпадению с текстами последующих авторских сборников.

Так, в 1881 г. Скальковский писал: «На основании каких же соображений и умозаключений можно прийти теперь к убеждению, что в будущем казенная эксплуатация железных дорог даст положительные результаты? Почему десять лет настолько изменили условия железнодорожной администрации, что казенные инженеры станут вдруг усердными, департаментские чиновники предприимчивыми и энергическими, а бумажный, чисто формальный контроль действительным? Мы по крайней мере не питаем на этот счет ровно никаких иллюзий. Казенное хозяйство, касается ли оно железных дорог, заводов, даже театров везде одинаково оказывается бесплодным, убыточным и рутинным. Да и быть другим оно не может, особенно при существующей у нас бюрократической организации, при которой никто ни за что не отвечает, каждый сваливает с себя ответственность на спину другого и самое пустое дело требует разрешения свыше, дожидаясь его по годам, причем продолжительность рассмотрения вовсе не гарантирует серьезность последнего. Толковать о пользе казенного хозяйства могут у нас лишь теоретики, слышавшие, что вот-де в Германии есть доходные дороги, умело управляемые казенными инженерами. <...> Понятие о “государстве” и очень отвлеченное и очень реальное. Государство, которое мы знаем и которое по отношению к железным дорогам выражается у нас в известном “ведомстве”, деятельность которого слишком хорошо знакомо не только по цвету кантиков, но и по другим правам и полномочиям, — это государство не оставляет ни малейшей почвы для какого бы то ни было идеальничанья»⁴⁴. Почти дословно повторяются эти тезисы в книге Скальковского «Современная Россия»⁴⁵, из чего видно, что и годы спустя Скальковский не переменял своих взглядов. Наиболее полный же разбор Скальковским концепции «государственного социализма» можно найти на страницах его сборника 1903 г.⁴⁶

В 1883 г. Скальковский вступил в полемику с М.Н. Катковым по поводу пропагандируемого последним проекта строительства

⁴⁴ Новая железнодорожная политика // Новое время. 1881. № 1782. 12 февраля. С. 1.

⁴⁵ Скальковский К.А. Современная Россия. Т. 1. СПб., 1890. С. 212, 213–214.

⁴⁶ Скальковский К.А. Очерки и фантазии. СПб., 1903. С. 261–270.

государственных хлебных элеваторов. Отвечая на катковские рассуждения о необходимости усиления государственного вмешательства в экономику, он под псевдонимом «Американский гражданин» отвечал: «...в России-то можно ли говорить о расширении сферы правительственного вмешательства в промышленную жизнь, когда правительство и без того является на каждом шагу и купцом, и фабрикантом, и перевозчиком и ремесленником? Несмотря на такое направление казенной деятельности, продолжающееся веками и объясняемое или малою инициативою народа или отсутствием среднего сословия, все, что делает казна на промышленном направлении, она делает крайне неудовлетворительно. Заводы казенные, имея даровой оборотный капитал, не погашая имущество и не платя налогов, никогда, кроме убытков, ничего не давали; казенные каналы верх неурядицы; пробовала казна строить железные дороги — вышло вдвое дороже, чем у частных лиц, образумилась, бросила, вновь принялась за постройку — вышло втрое дороже частных. <...> Вот как хозяйничает казна! Да что заводы, каналы или адмиралтейства. Если есть дом дурно содержимый, плохо ремонтируемый, с неисправной мостовой, то уже заранее каждому известно, что это дом казенный. Велика будет выгода для русской хлебной торговли, если точно так же будут содержаться казенные элеваторы! А г. Катков, мало того, даже хлебную инспекцию предполагает образовать из чиновников!»⁴⁷

Впрочем, на следующий день газета опубликовала и ответное «Письмо в редакцию», автор которого указывал на необходимость уточнения данных об «убытках казны», связанных с казенной постройкой железных дорог. Предполагая, что последняя обошлась «не вдвое, довольно будет сказать в полтора раза», он прибавлял к этому и то, что по крайней мере некоторые дороги построены казной хорошо». Но главное, автор письма отмечал и иную, отличную от указанной Скальковским, причину этого: «В том-то и дело, говорят противники отобрания железных дорог в казну, что Германия воспитала себе честных чиновников, а у нас рабы ленивые и лукавые не берегут достояния общегосударственного. Можно доказать цифрами, что частные акционерные железнодорожные общества еще хуже расхищают народное добро. Но в этом малое утешение или ровно никакого. Слабость государственного контроля у нас — коренная причина неудовлетворительного казенного хозяйства. Следовательно, прежде всего необходимо позаботиться об усовершенствовании контроля»⁴⁸.

⁴⁷ *Американский гражданин* (К.А. Скальковский). Г. Катков об элеваторах. (Письмо в редакцию) // Новое время. № 2767. 1883. 10 ноября. С. 1.

⁴⁸ В. Казенное хозяйство и контроль. (Письмо в редакцию) // Новое время 1883. № 2768. 11 ноября 1883. С. 1–2.

В ответ на это Скальковский настаивал на недопустимости смешения двух понятий «правительства, как органа верховной власти, и казны, как собственника и предпринимателя в области казенного хозяйства». По его утверждению, «не может быть и речи об ограничении сферы вмешательства правительства в экономическую жизнь. И не будучи государственным социалистом можно признавать, что самые священные интересы страны заставляют каждое правительство и монархическое, и республиканское, иметь бдительный надзор и за железными дорогами, и за внешней торговлей, и за фабриками, и за кредитом. Но если правительство обязано содействовать тому, чтобы железные дороги возили дешево рабочий класс, или чтобы таможенный тариф поощрял железное производство, или чтобы на бумагопрядильных фабриках не увечили малолетних или чтобы банки не обкрадывали вкладчиков, то это не значит, что правительство обязано возить рабочих в своих собственных вагонах, построить железные заводы, прясть бумажную пряжу и в торговле деньгами заменять банкиров и менял»⁴⁹.

Четыре дня спустя, продолжая полемику с Катковым, Скальковский прибавлял: «Правительство может отлично исполнять свои функции и все-таки быть плохим предпринимателем в области казенного хозяйства. Я уже пояснял это в ответе г. В, не рационально смешавшему два таких разнородных понятия, как правительство и казна. Оставляя же правительство в стороне, я покорнейше бы просил указать, где это казенное хозяйство в России идет лучше частного и где это оно может выдержать сравнение казенными хозяйствами Пруссии? Правда, г. Катков уверяет, будто “в специальном кругу” железнодорожного мира уже давно сложилось убеждение, что постройка дорог казной и лучше и выгоднее, чем постройка их частными предпринимателями», но признаться если такое убеждение в каком-либо кругу существует, то круг этот не может считаться “специальным”. Ибо какие же специалисты люди, которые не в силах справиться даже с арифметикой, а только незнанием последней можно объяснить утверждение, что казна строит железные дороги дешевле частных лиц»⁵⁰.

Тем не менее, перемена государственного курса в этой сфере нашла свое отражение и на страницах газеты. Уже в 1882 г. там отмечалось, что «выдвинутый эксплуатацией железнодорожными компаниями своего монопольного положения вопрос о переходе

⁴⁹ *Американский гражданин (К.А. Скальковский)*. Казенное хозяйство. (Письмо в редакцию) // Новое время. 1883. № 2769. 12 ноября. С. 1.

⁵⁰ *Американский гражданин (К.А. Скальковский)*. Казенные элеваторы. (Письмо в редакцию «Нового времени») // Новое время. 1883. № 2773. 16 ноября. С. 1.

наших рельсовых путей в собственность государства встречает почти единодушное сочувствие в русской печати»⁵¹. Предлагались и компромиссные варианты: «Так как казенное управление нашими железными дорогами встречает еще сильную оппозицию и многие сомневаются в предпочтительности путейского заведывания ими акционерному, то выкупаемые дороги можно было бы отдать в арендное содержание частным лицам, обставив подобные контракты наиболее выгодными для государственного казначейства условиями. Во всяком случае, вопрос о выкупе железных дорог, наступлении установленных для того двадцатилетних сроков, возникает с нынешнего дня и заслуживает, по нашему мнению, серьезного обсуждения, потому что доставляет правительству возможность, тем или другим способом, стать еще более твердою ногою в железнодорожном деле, в видах сокращения государственных расходов»⁵². Высказывалась мысль и об ограничениях, которые следовало наложить на частные железные дороги: «Железные дороги и по закону, и по существу дела суть *государственные* пути сообщения, это не частное предприятие, пользование услугами которого зависит от свободного согласия со стороны предпринимателя»⁵³.

Вновь и вновь возвращаясь к осмыслению западного опыта в этой сфере, редакция отмечала: «... у нас вопрос о выкупе железных дорог едва затронут и при том чрезвычайно робко, нерешительно. Несколько случаев отобрания частных дорог в казну были вызваны вовсе не убеждением в выгодности казенной эксплуатации рельсовых путей, а единственно безвыходным положением некоторых дорог. Приходилось или закрывать линию, или брать ее в казну, чтобы сохранить хоть часть затраченных на нее казенных денег. Можно даже сказать, что общий вопрос о выкупе частных дорог в казну у нас еще не возбуждался в правительственных сферах. Быть может, иное дело казенная эксплуатация в Германии, иное дело — в России. Но мы не желали бы думать, что ведомство путей сообщения считает неосуществимой у нас правильную, возможно дешевую и выгодную для всех — вообще честную эксплуатацию железнодорожной сети казенными средствами. Необходимо по крайней мере выяснить принципиальную сторону этого вопроса и так сказать его фактическую обстановку у нас»⁵⁴.

⁵¹ Среди газет и журналов // Новое время. 1882. № 2313. 7 августа. С. 2.

⁵² Передовая статья // Новое время. 1883. № 2476. 19 января. С. 1.

⁵³ Железнодорожное фритредерство // Новое время. 1883. № 2509. 21 февраля. С. 1.

⁵⁴ О выкупе железных дорог в казну // Новое время». 1883. № 2530. 15 марта. С. 1.

Постепенно позиция «Нового времени» сближалась с позицией «этатистских» «Московских ведомостей». Всё чаще, солидаризируясь с последними, «Новое время» критиковало именно сторонников частного капитала: «Многие улучшения в железнодорожном деле и притом самые настоятельные только и существенны при казенном управлении. Впрочем, все это становится чересчур банальным. Сколько уж времени возбуждаются такие речи, а железнодорожные дельцы слушают да кушают»⁵⁵. Вслед за катковским изданием газета сетовала на неспособность государства найти управу на последних: «К сожалению, мы очень любим подражать Пруссии в таких вещах, которые для нас или не нужны, или бесполезны, а где подражание действительно было бы полезно, там у нас оказывается свое “особое мнение”, вроде, напр<имер>, убеждения в неприкосновенности железнодорожных концессий и т. п.»⁵⁶ В целом же газета в этот период старалась придерживаться объективной позиции: «Теперешний опыт управления некоторыми железными дорогами имеет огромное значение. От него будет зависеть дальнейшее направление нашего железнодорожного вопроса, т.е. есть ли выгода брать дороги в казну или лучше оставить их в частном владении»⁵⁷.

При этом первоначально редакция не забывала своей прошлой критики казенных железных дорог — указывая на то, что этот опыт будет учтен: «Общая безурядица, запутанность счетов, невозможность даже определить, сколько затрачено было казною на постройку — все это заставило правительство надолго отказаться от системы казенных построек. Но вот 2–3 года назад сделана новая попытка испробовать казенные строительные силы и приобретенная центральною администрациею опытность в деле железнодорожных сооружений сказалась сразу, как в правильной постановке работ, так особенно в образцовой организации фактического и целесообразного контроля, чего совершенно не доставало при постройке Николаевской дороги»⁵⁸. Однако вскоре и этот прежний негативный опыт государственного хозяйствования стал забываться: «Дороги строились хорошо или по крайней мере сносно только казною; частные общества и подрядчики строили из рук вон плохо и недобросовестно. Точно также большая часть улучшений, сделанных в эксплуатации железных дорог, почти насильно навязаны были их правлениям министерством путей сообщения. Если б не это, пришлось бы специально застраховывать свою жизнь перед каждой поездкой по

⁵⁵ Среди газет и журналов // Новое время». 1883. № 2645. 11 июля. С. 2.

⁵⁶ Среди газет и журналов // Новое время». 1883. № 2723. 27 сентября. С. 3.

⁵⁷ Среди газет и журналов // Новое время. 1883. № 2732. 6 октября. С. 2.

⁵⁸ Еще один вид железнодорожной спекуляции // Новое время. 1884. № 2933. 29 апреля. С. 1.

нашим “костоломкам”. <...> Как ни хитро железнодорожное дело, не сложнее же оно нескольких отраслей государственного хозяйства в сложности: почтовой, телеграфной, лесной и горной. Далеко не образцово ведутся у нас эти части казенного хозяйства, казна, однако, умела поставить их так, что убытков не терпит»⁵⁹.

При этом газета старалась прислушиваться и к позиции самих «железнодорожных дельцов» — однако и тут сказывалась смена общественных настроений. Так, в январском номере 1885 г. было помещено интервью постоянного корреспондента газеты А.Н. Молчанова с «железнодорожным королем» С.С. Поляковым. Выступая против издержек быстрой национализации, знаменитый капиталист, тем не менее, признавал: «Что казенное управление есть идеал, есть государственная необходимость, есть, так сказать, венец железнодорожного дела — в этом я никогда не сомневался и никогда этого не отрицал»⁶⁰. Таким образом, мнение о необходимости перехода железных дорог в руки государства торжествовало окончательно: «Только теперь, после долгого и горького опыта, мы можем оценить всю дальновидность Николая Павловича в железнодорожном вопросе. Теперь и слепые начинают видеть, что значит отдать в частные руки дело железнодорожных сообщений»⁶¹.

В январе 1886 г. в «Новом времени» появилась статья «Казенные железные дороги», содержащая подробный разбор новой железнодорожной политики. В ней отмечалось, что «мысль о казенном управлении железными дорогами явилась у нас, как логический вывод из тех явлений в железнодорожном деле, которые стали неизбежно принадлежностью на большинстве частных дорог и которые, разоряя страну, вместе с тем и непосредственно истощали государственное казначейство, вызывая крупные приплаты по гарантии, постоянные ссуды на технические улучшения и т. д., и все это при полной автономии частных предпринимателей, при отсутствии деятельного правительственного контроля, при множестве ведомых и неведомых злоупотреблений в расходовании казенных сумм, в порядках управления и эксплуатации дорог». Неудача первых опытов национализации частных железных дорог объяснялась следующим образом: «Правительство лишь в крайних случаях прибегает к отчуждению в казну частных железных дорог, а именно, когда последние оказываются несостоятельными, т.е. когда они уже доведены частными предпринимателями до технической негод-

⁵⁹ Железнодорожное хозяйство // Новое время. 1884. № 3171. 24 декабря. С. 2.

⁶⁰ Молчанов А.Н. Беседа с железнодорожным миллионером // Новое время. 1885. № 3205. 29 января. С. 1.

⁶¹ Среди газет и журналов // Новое время. 1885. № 3297. 4 мая. С. 2.

ности и хозяйственной анархии. Можно себе представить, какую обузу возлагают на казенное управление эти незavidные приобретения». Тем не менее, автор не призывал к полному изгнанию частника из этой сферы: «Необходимо, чтобы в казенной сети, хотя бы небольшая доля состояла из дорог доходных, которые уравновешивали бы бездоходность большинства теперешних дорог. Тогда и только тогда казенное хозяйство может дать хорошие положительные результаты, как их дает почта и телеграф, не только окупающие бездоходные линии, но еще приносящие казне хорошие доходы»⁶².

Таким образом, ко второй половине 1880-х гг. позиция «Нового времени» окончательно склонилась к признанию неизбежности «огосударствления» железных дорог. Во многом это стало следствием смены государственной политики, которой издание в целом старалось следовать, и таких субъективных факторов, как влияние Е.В. Богдановича — по утверждению недоброжелателей, связанного в этот период с Управлением казенных железных дорог⁶³. Однако и в этот период редакция старалась подходить к вопросу по возможности объективно, руководствуясь прежде всего соображениями общенациональной пользы. В целом, экономическая политика того времени не носила столь догматического характера, как в последующую эпоху «исторического материализма». Подчиняясь политическим (национальным и/или партийным) интересам, она носила скорее инструментальный, практический и ситуативный характер. Наиболее ярко последнее проявилось в экономической публицистике суворинского «Нового времени» переломных 1880-х гг.

References

Banaszkiewicz M., Kotov A.E. *Adam Honory Kirkor i gazeta "Nowoje wriemia" — nieznaną kartą polsko-rosyjskiej historii intelektualnej* [Adam Honory Kirkor and the *Novoye Vremya* Newspaper — an Unknown Page of Polish-Russian Intellectual History] // *Przegląd Nauk Historycznych*. 2021. T. 1. S. 191–224.

Dinerstein E.A. *A.S. Suvorin. Chelovek, sdelavshiy kar'yeru* [A.S. Suvorin. A Self-Made Man]. Moscow: ROSSPEN, 1998. 375 p.

Druzin M.V. *E.V. Bogdanovich: delets i deyatel' poreformennogo vremeni* [E.V. Bogdanovich: Businessman and Activist of the Post-Reform Era] // *Rossiyskaya istoriya*. 2020. N 1. P. 91–101.

Fedorov D.A. *Diskussiya o "zheleznodorozhnom voprose" na stranitsakh periodicheskoy pechati (1864–1878 gg.): provintsial'nyy "Kiyevlyanin" i russkaya publitsistika* [A Discussion about the "Railroad Issue" on the Pages of Periodicals

⁶² Казенные железные дороги // Новое время. 1886. № 3546. 11 января. С. 1–2.

⁶³ *Implacable* (Де-Скroxовский К.О.) Наши железнодорожные и таможенные болячки или Голос вопиющего в пустыне. Кронштадт, 1887. С. 71.

- (1864–1878): The Provincial *Kievlyanin* and Russian Journalism] // *Novoye proshloye / The New Past*. 2021. N 4. P. 124–141.
- Gusman L. Yu. *Ocherki istorii i ideologii russkogo konstitutsionalizma “Epokhi velikikh reform”* [Essays on the History and Ideology of Russian Constitutionalism in the Age of Great Reforms]. Saint Petersburg: Izdatel'stvo Politekhnicheskogo instituta, 2017. 189 p.
- Ivanov A.A., Kotov A.E. *Ekonomicheskaya publitsistika gazety “Okrainy Rossii” (1906–1912 gg.)* [Economic Journalism of the Newspaper *Okrainy Rossii* (1906–1912)] // *Voprosy istorii*. 2019. N 8. P. 50–63.
- Kiril'chik D.V. *Chastnyy kapital v Turkestane: diskussiya na stranitsakh periodicheskikh izdaniy v 1880–1910-kh gg.* [Private Capital in Turkestan: A Discussion on the Pages of Periodicals in the 1880–1910s] // *Vestnik Moskovskogo universiteta*. Series 8. *Istoriya*. 2022. N 4. P. 51–64.
- Kotov A.E. *Ekonomicheskiye i sotsial'nyye aspekty rusifikatsii zapadnykh okrain Rossiyskoy imperii v otsenkakh konservativnoy pechati: 1894–1899 gody* [Economic and Social Aspects of Russification of the Western Outskirts of the Russian Empire in the Assessments of the Conservative Press: 1894–1899] // *Nauchnyy dialog*. 2018. N 7. P. 246–262.
- Kotov A.E. “*Nenadezhnyy drug*”: A.S. Suvorin i salon Bogdanovichey v kontse XIX v. [An “Unreliable Friend”: A.S. Suvorin and the Bogdanoviches' Salon at the End of the 19th Century] // *Rossiyskaya istoriya*. 2020. N 1. P. 107–114.
- Kotov A.E. S.S. *Tatishchev i A.S. Suvorin: spor o narodnom predstavitel'stve* [S.S. Tatishchev and A.S. Suvorin: A Dispute about Popular Representation] // *Tavricheskiye chteniya*. 2016. *Aktual'nyye problemy parlamentarizma: istoriya i sovremennost'*. *Mezhdunarodnaya nauchnaya konferentsiya. Sbornik nauchnykh statey* [The 2016 Tauride Readings. Current Problems of Parliamentarism: History and Modernity. International Scientific Conference. Collection of Scientific Articles] / Ed. by A.B. Nikolayev. Part 1. Saint Petersburg: ElekSis, 2017. P. 77–84.
- Makarova O. “*Zhenskiy vopros*” v zhizni i tvorchestve A.S. Suvorina [Women's Issue in the Life and Work of A.S. Suvorin]. Moscow: Novoye literaturnoye obozreniye, 2019. 274 p.
- Makhonina S. Ya. A.S. Suvorin i “*knyaz'ya-zhurnalisty*” [A.S. Suvorin and the “Princes-Journalists”] // *Russkaya literatura i zhurnalistika v dvizhenii vremeni* [Russian Literature and Journalism in the Flow of Time]. Yearbook 2012. Moscow: Fakul'tet zhurnalistiki MGU, 2012. P. 112–124.
- Proshchenko A.A. “*Dostoyevets*” Suvorin: ot protivoborstva k sblizheniyu [“Dostoevets” Suvorin: From Confrontation to Rapprochement] // *Neizvestnyy Dostoyevskiy*. 2019. N 2. P. 149–170.
- San'kova S.M. *Dva litsa “Novogo vremeni”. A.S. Suvorin i M.O. Men'shikov v zerkale istoriografii* [Two Faces of the *Novoye Vremya*. A.S. Suvorin and M.O. Menshikov in the Mirror of Historiography]. Orel: Gosuniversitet-UNPK, 2011. 224 p.
- Shishkina T.A. *Problema preodoleniya agrarnogo krizisa i razvitiya sel'skogo khozyaystva tsentral'noy chasti Rossii v publitsistike A.S. Suvorina* [Overcoming the Agrarian Crisis and the Development of Agriculture in the Central Part of Russia in the Journalism of A.S. Suvorin] // *Upravleniye strategicheskimi razvitiyem*

territoriy. Sbornik nauchnykh trudov [Management of the Strategic Development of Territories. A Collection of Scientific Papers] / Ed. by O.N. Fomin. Saratov: Povolzhskiy institut upravleniya imeni P.A. Stolypina, 2016. P. 132–133.

Shishkina T.A. *Voprosy patriotizma v osvshchenii rossiyskoy pechati vtoroy poloviny XIX v. (na primere gazety "Novoye vremya")* [Issues of Patriotism in the Coverage of the Russian Press in the Second Half of the 19th Century (The Case of the Newspaper *Novoye Vremya*)] // *Grazhdanstvennost' i patriotizm v sovremennom obshchestve. Sbornik nauchnykh trudov* [Civic Spirit and Patriotism in Modern Society. A Collection of Scientific Papers]. Saratov: Povolzhskiy institut upravleniya imeni P.A. Stolypina, 2015. P. 153–157.

Shishkina T.A. *Voprosy poreformennogo razvitiya Rossii v publitsistike A.S. Suvorina* [Issues of Post-Reform Development of Russia in the Journalism of A.S. Suvorin] // *Krest'yanskaya reforma 1861 goda i transformatsiya sotsial'no-ekonomicheskoy i politicheskoy sistemy v Rossii: k 150-letiyu otmeny krepostnogo prava. Sbornik statey* [Peasant Reform of 1861 and the Transformation of the Socio-Economic and Political System in Russia: To the 150th Anniversary of the Abolition of Serfdom. A Collection of Articles]. Saratov: Povolzhskiy institut upravleniya imeni P.A. Stolypina, 2011. P. 131–139.

Shishkina T.A. *Voprosy stanovleniya zemskogo samoupravleniya v Rossii na stranitsakh russkoy pechati vtoroy poloviny XIX veka (na primere publitsistiki A.S. Suvorina)* [Issues of the Formation of Zemstvo Self-Government in Russia on the Pages of the Russian Press of the Second Half of the 19th Century (A Case of A.S. Suvorin's Journalism)] // *Mestnoe samoupravlenie v sisteme publichnoy vlasti. Sbornik nauchnykh trudov* [Local Self-Government in the System of Public Authority. A Collection of Scientific Papers]. Saratov: Povolzhskiy institut upravleniya imeni P.A. Stolypina, 2015. P. C. 82–83.

Stepanov V.L. *Gosudarstvo ili chastnyy kapital? Diskussii v pechati o reformirovanii zheleznodorozhnogo khozyaystva Rossii v seredine 1870-kh — nachale 1890-kh gg.* [State or Private Capital? Discussions in the Press about the Reform of the Russian Railway Industry in the Mid-1870s — Early 1890s] // *Rossiyskaya istoriya*. 2021. N 3. P. 51–69.

Stepanov V.L. *M.N. Katkov o problemakh tamozhennoy politiki v Rossii: fritrederstvo ili protektsionizm? (1860–1880-ye gg.)* [M.N. Katkov on Customs Policy in Russia: Free Trade or Protectionism? (1860–1880s)] // *Voprosy teoreticheskoy ekonomiki*. 2020. N 3 (8). P. 116–129.

Stepanov V.L. *N. Ya. Danilevskiy o zadachakh ekonomicheskoy politiki v poreformennoy Rossii* [N. Ya. Danilevsky on the Objectives of Economic Policy in the Post-Reform Russia] // *Sovremennaya nauka. Aktual'nyye problemy teorii i praktiki*. Series *Gumanitarnyye nauki*. 2019. N 11–2. P. 44–48.

Stepanov V.L. *Piteynnyy vopros v Rossii na stranitsakh izdaniy Mikhaila Katkova* [A Drinking Issue in Russia on the Pages of Mikhail Katkov's Publications] // *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Istoriya*. 2022. Vol. 67. Issue 4. P. 1101–1117.

Поступила в редакцию
6 февраля 2023 г.