

## ПРЕОБРАЗОВАНИЯ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ РОССИЙСКИМИ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ В ПОСЛЕДНЕЙ ЧЕТВЕРТИ XIX ВЕКА

**В.Н. ТЕСТОВ**

*Воронежский институт  
высоких технологий*

Показана историческая необходимость учреждения Комиссии для исследования железнодорожного дела в России под председательством Э.Т. Баранова. Проанализирована ее деятельность (1876-1884 гг.), в процессе которой удалось не только вскрыть истинные причины неудовлетворительного состояния железных дорог страны, но и разработать эффективные меры по их устранению. Изложены подготовленные данной Комиссией проект реформирования управления отечественным железнодорожным транспортом и проект «Общего Устава Российских железных дорог», который после утверждения (1885 г.) императором Александром III в статусе закона Российской империи стал прочной основой государственного железнодорожного законодательства.

Ключевые слова: российские железные дороги, отсутствие железнодорожного законодательства, реформирование управления, проект «Высшего железнодорожного совета», «Общего Устава Российских железных дорог».

В настоящее время, в связи с проведением структурной реформы на федеральном железнодорожном транспорте, исторический опыт организации и управления этой важнейшей, жизнеобеспечивающей отраслью национальной экономики как единым, целостным организмом, где государству принадлежит решающая роль, вновь приобретает огромное значение. По существу, железные дороги – это вены и артерии страны. И лишь при правильном их устройстве можно избежать многих проблем, которые, являясь весьма актуальными, возникали значительно раньше. К примеру, в последней четверти XIX в., когда не только руководством страны, но и миллионами простых россиян была осознана необходимость в создании отечественной железнодорожной сети, ее эффективном функционировании.

Как известно, в те времена экономическая ситуация в России была весьма непростой. Кризисное состояние железнодорожного транспорта превращало богатейшую по своим ресурсам страну в отсталое в экономическом отношении государство. Трудные проблемы строительства и эксплуатации железных дорог, нерентабельность перевозок грузов и пассажиров, заставили российское правительство обратить серьезное внимание на создание более прогрессивной правовой среды в сфере перевозок, которая могла бы позитивно повлиять на стабилизацию экономики России. В начале 1880-х гг. тема реформирования российского железнодорожного транспорта получила широкий общественный резонанс. Поводом к проведению такого крупномасштабного мероприятия послужило не только общественное неодобрение невмешательства государства в частную деятельность железнодорожных обществ, но и понимание руководством страны необходимости пересмотра прежней политики в области железнодорожного транспорта в сторону усиления государственного контроля и регулирования.

С 1881 г. наступает новый период в истории железнодорожного дела России. С приходом к власти императора Александра III принципиальная политика по усилению роли государства в области железнодорожного транспорта оставалась неизменной. Автор юбилейного издания Комитета министров «Наша железнодорожная политика» Н.А. Кислинский резюмировал этот принцип следующей формулой: «Верховное руководство в железнодорожном деле должно принадлежать исключительно правительству»<sup>1</sup>. Данная формулировка, суммируя воззрения Александра III на сущность железнодорожного вопроса, была положена в основу всех осуществляемых пра-

<sup>1</sup> Загорский К.Я. Наша железнодорожная тарифная политика. СПб., 1910. С.7.



вительственных мероприятий по реструктуризации железнодорожной отрасли в период его правления, с 1881 по 1894 г<sup>2</sup>. Не случайно поэтому в цепи коренных преобразований на железнодорожном транспорте России в эпоху императора Александра III одной из ключевых задач являлось формирование законодательной базы, необходимость в которой назрела еще в середине 1870-х гг.

Следует отметить, что к 1 января 1876 г. протяженность русской железнодорожной сети достигла 17.749 верст, которые за исключением 57-верстной Ливенской линии<sup>3</sup>, принадлежавшей казне, эксплуатировались 42 частными обществами<sup>4</sup>. Протяженность железнодорожных линий варьировала от 2 221 версты (Главное общество Российских железных дорог) до 6 верст (Сестрорецкая железная дорога), средняя эксплуатационная длина дороги, принадлежащей одному обществу, составляла 421 версту<sup>5</sup>.

Железнодорожная сеть страны, расчлененная между акционерными обществами, не представляла собой единого целого ни в экономическом, ни в техническом, ни в административных отношениях, поскольку причины неудовлетворительного состояния железных дорог в значительной степени скрывались в их экономической структуре. По мере роста концентрировавшегося в железнодорожном деле капитала наметилась тенденция к укрупнению (слиянию) железных дорог, чему правительство всячески содействовало. Одной из проблем железнодорожной политики было качество управления<sup>6</sup>.

На необходимость подробного исследования железных дорог и выработку правительственных контрмер первыми стали настаивать военные. В то время войны для защиты границ, территориального расширения или выполнения союзнических обязательств велись довольно часто, поэтому большое влияние на железнодорожную политику оказывало и военное ведомство. Вспыхнувшая в 1876 г. война между Сербией и Турцией предполагала возможность участия в ней российских войск. Главнейшая роль в обеспечении воинских перевозок отводилась железным дорогам<sup>7</sup>. Выше- изложенные обстоятельства послужили поводом для обращения непосредственно к государю. В апреле 1876 г. военный министр, генерал-адъютант, граф Д.А. Милютин представил Александру II докладную записку, которая, по указанию императора, была рассмотрена в высших правительственных учреждениях<sup>8</sup>.

Почти полная неподготовленность отечественных железных дорог к выполнению этой трудной и ответственной задачи была одной из главных причин, заставивших правительство Александра II усомниться в нормальности существовавших тогда железнодорожных порядков<sup>9</sup>. Также одновременно с расширением железнодорожной

<sup>2</sup> Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т. III. СПб., 1902. С.3.

<sup>3</sup> Труды Высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Т. III. Ч.1. Географическое описание. Ведомость существующим и строящимся железным дорогам, с показанием протяжения их по губерниям. СПб., 1879. С.2; Обзор деятельности Министерства Финансов в царствование императора Александра III (1881 – 1894). СПб., 1902. С.568; Россия. Комиссия для исследования железнодорожного дела в России. Приложение № 1. СПб., 1885. С.1.

<sup>4</sup> Заключение съезда начальников дорог по некоторым вопросам, включенным в программу занятий сего съезда, состоявшегося 27 января – 3 февраля 1909 г. / Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. – В. XVI. Краткое изложение. СПб., 1909. С.3; Журавлев В.В. Национализация частных железных дорог в СССР // Исторические записки. Т. 86. М.: Наука. 1970. С.61. В указанных источниках протяженность Ливенской линии составляет 63 версты, которые включая Курскую городскую ветвь (6 верст), с 1890-х гг. сдавались правительством в аренду Обществу Московско-Киево-Воронежской железной дороги.

<sup>5</sup> Заключение съезда начальников дорог по некоторым вопросам, включенным в программу занятий съезда, состоявшегося 27 января – 3 февраля 1909 г. / Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. Краткое изложение. СПб., 1909. С.3.

<sup>6</sup> Алексеев Г.А. Железные дороги // Гудок. 2003. №14. С.6.

<sup>7</sup> Там же. С.6.

<sup>8</sup> Краткий исторический обзор событий предшествовавших учреждению Особой Высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1909. С.3-4; Россия. Министерство Путей Сообщения. Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела. СПб., 1911. С.1-2.

<sup>9</sup> Кислинский Н.А. Указ. соч. С.16.



сети стало возникать все больше неурегулированных вопросов между владельцами железных дорог, грузоотправителями и пассажирами.

Прошло почти сорок лет со дня открытия первой в России железной дороги. Начало железнодорожного строительства относится к периоду правления императора Николая I, когда была выстроена на частные средства Царскосельская линия в 1837 г.<sup>10</sup> Однако не было издано ни закона, ни каких-либо правительственных распоряжений, регулирующих те разнообразные отношения, которые были внесены новым способом передвижения в хозяйственную жизнь страны<sup>11</sup>. Если просмотреть правила движения того времени, то при формулировке отдельных положений достаточно четко прослеживается тенденция к возможному ограждению интересов предпринимателей<sup>12</sup>. Неопределенность создавшегося положения на железных дорогах России привело к тому, что в МПС все чаще стали поступать многочисленные жалобы на всякого рода беспорядки, царившие на железных дорогах<sup>13</sup>.

Чем больше расширялась железнодорожная сеть, тем острее ощущалась неупорядоченность железнодорожного дела в стране, преобладание в нем интересов отдельных частнокапиталистических групп при огромных затратах государственных средств<sup>14</sup>. Несмотря на подобное положение, российское законодательство как бы игнорировало железные дороги. Правда, еще в 1870 году был выработан правительством проект Положения об эксплуатации паровозных дорог. Но, несмотря на многократное обсуждение в правительственных комиссиях и на Общем съезде железных дорог, данный проект так и не получил законодательного утверждения<sup>15</sup>. Железнодорожная администрация продолжала руководствоваться немногими законами, изданными еще в то время, когда в России эксплуатировалась только одна казенная Николаевская дорога, и которыми не было установлено никаких положительных указаний, определяющих круг обязанностей, права и ответственность отдельных лиц и учреждений<sup>16</sup>. Отсутствие единой тарифной системы, нерациональное использование подвижного состава, ухудшавшееся финансовое положение отдельных дорог – все это убеждало правительство в необходимости изменения методов управления железнодорожным транспортом России<sup>17</sup>.

15 июля 1876 г. министр путей сообщения, генерал-адъютант Константин Николаевич Посыет представил императору Александру II доклад. В нем указывалось на «крайне неудовлетворительное во всех отношениях состояние рельсовых путей Империи, причина которого скрывалась как в действующей системе управления железными дорогами, так и в незначительном влиянии правительства по отношению к железнодорожным предпринимателям, совершенном отсутствии точно определенных законов, регулирующих отношения владельцев железных дорог к правительству и обществу, и, наконец, в разрозненности действий всех остальных ведомств и в недостаточно прочном сосредоточении правительственных сил в деле охранения государственных и общественных интересов, соприкасающихся с интересами частного предпринимательства»<sup>18</sup>.

Признавая невозможным устранить все причины неудовлетворительного состояния железных дорог силами одного Министерства путей сообщения, генерал-

---

<sup>10</sup> Георгиевский П.И. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и западно-европейских государствах. СПб., 1887. С.15.

<sup>11</sup> Мергенс О. Тридцать лет (1882 – 1911 гг.) русской железнодорожной политики и ее экономическое значение. Перевод с немецкого И.И. Графа. М., 1919. С.95.

<sup>12</sup> Там же. С.95.

<sup>13</sup> Доклад Министра путей сообщения Александру II о состоянии и строительстве русских железных дорог // РГВИА. Ф.422. Оп.1. Д.1359. Л.2.

<sup>14</sup> Погребинский А.П. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика паризма (60-90 гг. XIX века) // Исторические записки. Т. 47. М., 1954. С.166.

<sup>15</sup> Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог. М., 1909. С.19-20.

<sup>16</sup> Скальковский К.А. Наши государственные и общественные деятели. СПб., 1891. С.93.

<sup>17</sup> Погребинский А.П. Указ. соч. С.168.

<sup>18</sup> Цит. по: Объяснительная записка к проекту Общего Устава российских железных дорог. СПб., 1881.С.1; Представление председателя Комиссии для исследования железнодорожного дела в России в Госсвет о проекте Общего Устава Российских железных дорог // ГАРФ. Ф.1099. Оп.1. Д.203. Л.2.



адъютант К.Н. Посыет предлагал учредить специальную Комиссию для исследования железнодорожного дела в России. Также императору была представлена программа, составленная совместно с министром финансов, в которой был определен круг вопросов, подлежащих рассмотрению Комиссией<sup>19</sup>. Основными из них были: в какой мере открытая для движения сеть железных дорог в империи отвечает экономическим, политическим и стратегическим потребностям государства и какими мероприятиями следует усилить правительственное влияние на эксплуатацию железных дорог<sup>20</sup>?

Эти и многие другие проблемы, связанные с неудовлетворительным состоянием железнодорожного транспорта страны, потребовали внесения существенных корректив в железнодорожную политику правительства. 22 июля 1876 г. была учреждена Комиссия для исследования железнодорожного дела в России<sup>21</sup>. 26 июля 1876 г. член Государственного совета, генерал – адъютант, граф Эдуард Трофимович Баранов (в конце 1880 -го года стал председателем Департамента Государственной экономии Государственного совета<sup>22</sup>) получил сообщение (№ 4512) от управляющего Министерством путей сообщения Н.Н. Селифонтова о назначении его председателем учрежденной Комиссии<sup>23</sup>.

В состав Комиссии вошли: от МПС – инженеры К.Г. Шернваль, В.В. Салов; Минфина – Д.Ф. Кобеко, Н.А. Ермаков; МВД – Велио, Маков; Государственных имуществ – Г.П. Медем; Минюста – А.Ф. Кони; Государственного контроля – Т.И. Филиппов; II Отделения Собственной Его Величества Канцелярии – Брун; Военного министерства – генерал-майор М.Н. Анненков, на которого было возложено управление Канцелярией Комиссии<sup>24</sup>. В процессе своей деятельности в составе Комиссии произошли некоторые изменения: 3 апреля 1878 г. вместо Г.П. Медема был включен В.И. Вешняков; 19 января 1879 г. вместо В.В. Салова – Журавский, а вместо Макова – Шумахер, 12 марта 1880 г. от Минюста был назначен Н.А. Неклюдов<sup>25</sup>. Вместе со списочным составом Комиссии в программном докладе Э.Т. Баранова, представленном осенью 1876 г. императору, наряду с изложением предстоящих работ указывалось на организацию специальных подкомиссий. В результате объездов железнодорожной сети, визуальное разделение на семь основных районов, они должны собрать необходимые сведения и в виде сводных докладов представить в Высшую Комиссию<sup>26</sup>. Данный доклад Э.Т. Баранова был удостоен личной отметки Александра II: «Вполне одобряю все предлагаемые меры и надеюсь, что они приведут к практическому результату. Ливадия, 22 октября 1876 г.»<sup>27</sup>

<sup>19</sup> Краткий исторический обзор событий предшествовавших учреждению Особой Высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1909. С.5-6.

<sup>20</sup> Россия. Министерство Путей Сообщения. Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела. СПб., 1911. С.4-5; Труды Высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Т.1. СПб., 1879. С.164-165; Обзор деятельности Комиссии для исследования железнодорожного дела в России // Вестник Европы. 1882. Май-июнь. С.317-318.

<sup>21</sup> Доклад Министра путей сообщения Александру II о состоянии и строительстве русских железных дорог // РГВИА. Ф.422. Оп.1. Д.1359. Л.1; Объяснительная записка к проекту Общего Устава российских железных дорог. СПб., 1881. С.1; Труды Высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Т.1. Ч.1. СПб., 1879. С.1.

<sup>22</sup> Скальковский К.А. Указ. соч. С.94.

<sup>23</sup> Труды Высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Т.1. Ч.1. СПб., 1879. С.161; Россия. Министерство Путей Сообщения. Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела. СПб., 1911. С.2-3.

<sup>24</sup> Доклад Министра путей сообщения Александру II о состоянии и строительстве русских железных дорог // РГВИА. Ф.422. Оп.1. Д.1359. Л.4.

<sup>25</sup> Там же. Л.4; Краткий исторический обзор событий предшествовавших учреждению Особой Высшей комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1909. С.7; Труды Высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Т.1. Ч.1. СПб., 1879. С.172-173; Россия. Министерство Путей Сообщения. Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела. СПб., 1911. С.10-11.

<sup>26</sup> Доклад Министра путей сообщения Александру II о состоянии и строительстве русских железных дорог // РГВИА. Ф.422. Оп.1. Д.1359. Л.6.

<sup>27</sup> ПСЗ. Собрание второе. Том II. Отделение второе. 1876. № 56480. СПб., 1878. С.369-370; Труды Высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Т.1. Ч.1. СПб., 1879. С.165.



С деятельностью этой специальной министерской Комиссии, работавшей в течение восьми лет, с 1876 по 1884 г., связан поворот в железнодорожной политике правительства в сторону государственной реорганизации всей системы железнодорожного транспорта России<sup>28</sup>. Основные положения исследования отражены в опубликованных обширных шеститомных трудах Комиссии<sup>29</sup>. Во время объезда отечественной железнодорожной сети подкомиссиями было собрано более шести тысяч заявлений (2 212 письменных и 3 800 устных, заносившихся в специальные ведомости), в которых указывалось на различные беспорядки, происходившие на обследуемых линиях<sup>30</sup>. Проанализировав и обобщив, собранный специально образованными подкомиссиями обширный фактический материал, Комиссия пришла к выводу, что правительство недостаточно эффективно влияет на железнодорожное предпринимательство. По данным Комиссии, сеть русских железных дорог к 1 января 1880 г. составила 21 200 верст<sup>31</sup>. На ее строительство было израсходовано 1 651 525 033, 50 руб. кред., в среднем 78 200 руб. за версту<sup>32</sup>. С учетом дополнительных затрат общая стоимость железнодорожной сети России достигла 1 767 560 318, 48 руб.<sup>33</sup>, а стоимость версты соответственно повысилась до 83 700 руб. сер<sup>34</sup>.

В своих многочисленных докладах императору граф Э.Т. Баранов особо подчеркивал, что исследования Комиссии показали основную причину кризиса русской железнодорожной сети, которая заключается в полном отсутствии железнодорожного законодательства. Необходим железнодорожный закон, который «регулировал бы отношения железных дорог к грузоотправителям и пассажирам: отношения железных дорог между собою и отношения дорог к государству»<sup>35</sup>. На необходимость издания железнодорожного закона неоднократно указывал и министр путей сообщения К.Н. Посьет<sup>36</sup>.

В апреле 1880 г. в Петербурге состоялся общий съезд председателей подкомиссий, где разбирался коренной вопрос о причинах неудовлетворительной работы железнодорожного транспорта в стране и основных мерах по ее ликвидации, там же были подвергнуты обсуждению общие выводы подкомиссий<sup>37</sup>. Однако разрешить этот «больной» вопрос съезд и Комиссия были не в силах<sup>38</sup>. В июне 1880 г., по указанию Александра II, было учреждено Особое совещание, состоявшее из министров: путей сообщения, финансов, военного, государственного контролера, начальника Верховной Распорядительной Комиссии и графа Э.Т. Баранова под председательством А.А. Абазы, с целью выработки программы для дальнейшей деятельности Комиссии<sup>39</sup>. Руководствуясь основными положениями данной программы, Комиссия приступила к законодательной работе. Главным результатом работы Комиссии Э.Т. Баранова стала подготовка проекта закона «Общего Устава Российских железных дорог», первоначальная редакция которого, выработанная на Общем железнодорожном съезде в

<sup>28</sup> Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975. С.154,178.

<sup>29</sup> Труды Высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Т. I – VI. СПб., 1879-1881.

<sup>30</sup> Россия. Министерство Путей Сообщения. Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела. СПб., 1911. С.39.

<sup>31</sup> Кислинский Н.А. Указ. соч. С.13; Россия. Министерство Путей Сообщения. Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела. СПб., 1911. С.30.

<sup>32</sup> Россия. Министерство Путей Сообщения. Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела. СПб., 1911. С.109.

<sup>33</sup> Там же. С.57.

<sup>34</sup> Там же. С.109.

<sup>35</sup> Цит. по: Представление председателя Комиссии для исследования железнодорожного дела в России в Госсовет о проекте Общего Устава Российских железных дорог // ГАРФ. Ф.1099. Оп.1. Д.203. Л.3.

<sup>36</sup> Доклад Министра путей сообщения Александру II о состоянии и строительстве русских железных дорог // РГВИА. Ф.422. Оп.1. Д.1359. Л.18-19.

<sup>37</sup> Россия. Министерство Путей Сообщения. Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела. СПб., 1911. С.23.

<sup>38</sup> Соловьева А.М. Указ. соч. С.155.

<sup>39</sup> Кислинский Н.А. Указ. соч. С.21



1881 г. с рядом радикальных мероприятий по усилению правительственного руководства и контроля, неоднократно переделывалась. В августе 1882 г. этот законопроект был представлен Комиссией для рассмотрения и принятия в Государственный совет. Между внесением выработанного Комиссией проекта в Государственный совет и утверждением его императором Александром III прошло около трех лет, в течение которых велась деятельная переписка по этому вопросу между заинтересованными ведомствами, а затем состоялся ряд заседаний Соединенных Департаментов Государственного совета, посвященных обсуждению проекта и замечаний на него<sup>40</sup>.

В качестве первого и самого важного шага на пути к преодолению кризисного состояния железнодорожного транспорта Комиссия предлагала проект реформирования управления железнодорожным транспортом. В соответствии с данным проектом в составе МПС должны быть учреждены Высший железнодорожный совет и его распорядительный комитет. Причем, если Высший совет под председательством министра путей сообщения заседает периодически, то распорядительный комитет является постоянно действующим органом и фактически осуществляет управление эксплуатацией дорог в полном объеме. Ему подчиняются образованные на отдельных железных дорогах местные советы, а на товарных станциях – комиссии. Таким образом, Комиссия предлагала оставить в ведении непосредственно МПС только технические вопросы и передать железнодорожное дело специальным учреждениям, состоящим из представителей железных дорог, промышленных и других заинтересованных ведомств, неподчиненных ни одному министерству<sup>41</sup>.

Подобное положение Высшего совета, по мнению Комиссии, представляется, безусловно, необходимым для пользы дела и нисколько не вредящим интересам МПС, так как интересы эти будут всегда защищены в достаточной мере участием в Совете министра, его заместителя и директора Департамента железных дорог. Без этого существенного условия, Высший железнодорожный совет превратился бы на деле в совещательное учреждение при МПС. Комиссия Баранова настаивала на коллегиальном обсуждении всех важнейших железнодорожных проблем. По ее мнению, в состав Высшего железнодорожного совета численностью 37 человек, планировалось избрать 17 представителей государственных министерств и ведомств, 20 – выборных представителей от торгово-промышленных кругов. Число членов распорядительного комитета – восемнадцать с пропорциональным, примерно представительством всех ведомств и общественных групп Высшего совета.

Местные железнодорожные советы должны были состоять из председателя – местного инспектора железной дороги и девяти членов, трое – ведомственных и шестеро общественных представителей. Проект, по существу, явился примененным к российским условиям вариантом французского Совещательного комитета<sup>42</sup>. Согласно проекту, железнодорожные съезды превращались в особые инстанции, организации частного железнодорожного дела, за их решениями закреплялась сила обязательных постановлений. Это рациональное предложение по борьбе с хозяйственной разрухой на железнодорожном транспорте России вызвало резкое недовольство не только железнодорожных магнатов, но и чиновников из различных министерств. К.Н. Посьет также противодействовал принятию Общего Устава в подобной форме, поскольку считал принципиальным и необходимым проводить дальнейшее огосударствление частных дорог<sup>43</sup>. Участь проекта «Высшего железнодорожного Совета» была решена<sup>44</sup>. Этот проект не был реализован вследствие противодействия со стороны министров путей

<sup>40</sup> Там же. С.20.

<sup>41</sup> Аксёненко Н.Е., Лапидус Б.М., Мишарин А.С. Железные дороги России: от реформы к реформе. М.: Транспорт, 2001.С.50.

<sup>42</sup> Лаверычев В.Я. Зарождение государственно-монополистических тенденций в российской экономике конца XIX века // Исторические записки. Т. 109. М., 1983. С. 103.

<sup>43</sup> Аксёненко Н.Е., Лапидус Б.М., Мишарин А.С. Указ. соч. С.51.

<sup>44</sup> Фролов А. Об административной организации железнодорожных установлений в России // Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия. Т. XI. СПб., 1909. С. 95.



сообщения, юстиции и других<sup>45</sup>. Некоторые его положения были учтены при проведении реформы административной организации железнодорожных установлений во время пребывания на должности министра путей сообщения К.Н. Посьета.

Общий Устав Российских железных дорог был утвержден 12 июня 1885 г. императором Александром III в статусе закона Российской империи<sup>46</sup>. И хотя в своем окончательном виде Общий Устав Российских железных дорог значительно уступает первоначальному проекту Комиссии Э.Т. Баранова, такое событие нельзя не признать делом исключительной важности. Многие отечественные СМИ неоднократно подтверждали значимость этого необходимого документа<sup>47</sup>.

Таким образом, первый Общий Устав Российских железных дорог (официальное издание 1886 и 1906 гг.), состоящий из трех разделов и 187 статей<sup>48</sup>, объединил всю рельсовую сеть в отношении условий перевозки грузов и пассажиров, а также взаимных прав и обязанностей перевозочных предприятий и грузовладельцев. Железнодорожные правила, установленные более века назад для упорядочения перевозок пассажиров, багажа, почты и грузов, определили равную ответственность перевозчика и пользователей за вред и убытки, а также право на присуждение вознаграждения за личный имущественный вред. Было введено понятие исключительно важное для экономики – обязательность прямого сообщения по пассажирскому и товарному движению с единым билетом и накладной на груз. В обязанность железных дорог входило осуществление прямых перевозок грузов по всей сети, а также составление взаимных договорных прав и обязанностей дорог распространять прямые сообщения на другие виды транспорта<sup>49</sup>.

Рост железнодорожной сети и увеличение объёмов международных перевозок настоятельно требовали ликвидации перемещения грузов из вагонов одной дороги в вагоны другой на стыковых станциях и перехода к прямым и бесперегрузочным сообщениям. В соответствии с положением Общего Устава Российских железных дорог такие сообщения были введены на всей сети железных дорог страны соответственно в 1888 г. и 1889 г. Одновременно в 1889 г. было принято Общее Соглашение о взаимном пользовании товарными вагонами на всей железнодорожной сети<sup>50</sup>. Эта система, принятая с учётом изучения и сравнения её с системами в странах Западной Европы, объединенная термином «срочного возврата», была намного эффективнее зарубежных<sup>51</sup>. Введение бесперегрузочных сообщений, несомненно, стало важным фактором в прогрессе железнодорожных перевозок.

Утвержденный в форме основного железнодорожного закона он устанавливал единые юридические нормы хозяйственной эксплуатации железнодорожного транспорта России, что отвечало требованиям развивающейся капиталистической экономики страны. Этот первый Общий Устав Российских железных дорог, урегулировавший взаимоотношения между владельцами частных железных дорог, обществом и государством, действовал до октября 1917 г., а его основные положения по перевозочной деятельности до 1928 г. в уставах железных дорог от 1922 и 1927 гг.

Примечательно, что первый Общий Устав Российских железных дорог, став базовым документом в деле управления отечественным железнодорожным транспортом, не потерял своей актуальности до сих пор. Влияние его норм на железнодорожное правотворчество ощущается и в наши дни. Следует отметить, что данное выражение, разумеется, не означает прямого влияния правовых норм Общего Устава Россий-

<sup>45</sup> См.: Тестов В.Н. Политика российского правительства в области железнодорожного транспорта в 80-90-е годы XIX века // Дис... канд. ист. наук. Воронеж, 2004. С.44-47.

<sup>46</sup> ПСЗ. Собр. з. Т.V. 1885. СПб., 1887. №3055. С.307; Вербловский Г. Положение о Совете по железнодорожным делам. Общий устав Российских железных дорог с объяснениями. СПб., 1886. С.5.

<sup>47</sup> Московские ведомости. 1885. №№199-204, 206-207, 209.

<sup>48</sup> Общий Устав Российских железных дорог. СПб., 1886. Т.XII. Ч.1.

<sup>49</sup> Алексеев А. Каждой эпохе свой устав // Железнодорожный транспорт. 1997. №8. С. 57.

<sup>50</sup> Лаверьчев В.Я. Указ.соч. С.105-106.

<sup>51</sup> Головачев Г.К. Сопоставление уровней и тенденций развития отечественных и зарубежных железных дорог в дореволюционной России // Железнодорожный транспорт. 1994. №9. С.58-59.



ских железных дорог 1885 г. на современное железнодорожное правотворчество. Естественно, сфера правового регулирования в связи с развитием государства и общественных отношений, неизбежно изменяясь, модифицируется. И новые нормативно-правовые акты, принимаемые правотворческими органами, содержат совершенно другие формулировки, соответствующие современной действительности.

Однако железнодорожные правила, установленные государством более 120 лет назад, преследуют практически ту же цель, что и правовые нормы действующего Транспортного устава железных дорог Российской Федерации – упорядочение железнодорожных перевозок с определением равной ответственности железных дорог, грузоотправителей, и пассажиров.

## **ACTUAL PROBLEMS OF TRANSFORMATIONS IN THE CONTROL SYSTEM OF THE RUSSIAN RAILWAYS IN LAST QUARTER OF XIX CENTURY**

**V.N. TESTOV**

*Voronezh Institute High  
Technologies*

Historical necessity of establishment of the Commission for research of railway business in Russia under E.T. Baranova's presidency is shown. Its activity (1876-1884) during which it was possible not only to open the true reasons of a unsatisfactory condition of railways of the country is analysed, but also to develop effectual measures on their elimination. Are stated prepared by the given Commission the project of reforming of management by domestic railway transportation and the project of "the General Charter of the Russian railways " which after the statement (1885) emperor Alexander III in the status of the law of Russian empire, became a strong basis of the state railway legislation.

Key words: the Russian railways, absence of the railway legislation, reforming of management, the project of "The Maximum railway advice", "The General Charter of the Russian railways".