УДК 629.42

Сухенко І.І.

ІНЖЕНЕР ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ В.В. САЛОВ ПРО ДІЯЛЬНІСТЬ «КОМІСІЇ ГРАФА Е.Т. БАРАНОВА ДЛЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ СПРАВИ В РОСІЇ» (1876-1884)

Стаття присвячена історії діяльності комісії графа Е.Т. Баранова з дослідження розвитку залізничної справи в Росії у висвітленні інженера шляхів сполучення, генерал-лейтенанта В.В. Салова.

Ключові слова: *В.В. Салов, залізнична справа, Російська імперія, транспорт, наука і техніка.*

Заснування Комісії для дослідження залізничної справи в Росії було зумовлено доповідною запискою військового міністра, генерал-адьютанта Д.О. Мілютіна, поданою імператору Російської імперії Олександру II у квітні 1876 року. У записці наголошувалося на негараздах, які спостерігалися на тогочасних залізницях по відношенню до пересування значної кількості військ і вантажів. Імператор дав розпорядження детально розглянути записку у різних урядових інстанціях. Першим відгукнувся 15 червня 1876 р. Міністр шляхів сполучення, генерал-ад'ютант Костянтин Миколайович Посьєт, який також висловив свої думки щодо стану залізничної справи в державі. І хоча міністр зауважив, що країна за короткий строк покрилася мережею залізниць, яка сягнула 20 тисяч верст, все ж залізнична справа у поганому стані, а тому потребує суттєвих змін і покращень. Міністр писав з цього приводу: «На дуже незадовільний в усіх відношеннях стан рейкових колій Імперії впливали причини, які ховалися як у діючій системі управління залізницями, так і в незначному впливові уряду на залізничних підприємців, абсолютна відсутність чітко визначених законів, які б регулювали відносини власників залізниць та уряду і суспільства. І, нарешті, у порізненості дій усіх решти відомств і в недостатньо міцній концентрації урядових сил у справі охорони державних і громадських інтересів, що поєднувалися з інтересами приватного підприємництва» [1, с. 2]. Міністр запропонував імператору створити міжвідомчу комісію для дослідження відповідності залізниць потребам держави в економічному, політичному і стратегічному відношеннях. Разом з цим імператору була подана програа роботи запропонованої комісії. Програму складали Міністерство шляхів сполучення та Міністерство фінансів, у якій було визначено коло питань, які передбачалося розглянути [2, с. 5-6]. Основними з них були: в якій мірі відкрита для руху мережа залізниць в Російській імперії відповідала економічним, політичним і стратегічним потребам держави і якими заходами підсилити урядовий вплив на експлуатацію залізниць[3, с. 317-318].

Василь Васильович Салов (1839-1909) – інженер шляхів сполучення, професор Інституту Корпусу інженерів шляхів сполучення був свідком процесів, які відбувалися у залізничній справі того часу. Як відомо з його біографії, В.В. Салов у 1872 році перейшов працювати на державну службу і спочатку став завідувачем технічної та інспекторської частин на залізницях, згодом займав посади директора Департаменту залізниць, голови Тимчасового управління державних залізниць, Керівника управління залізниць (з 1885 року). Вже на схилі

свого життя В.В. Салов надрукував фундаментальну працю «Исторический очерк учреждения, под председательством генерал-адьютанта графа Э.Т. Баранова, Комиссии для исследования железнодорожного дела в России» (1909) [4]. Василь Васильович мав усі підстави підготувати таку працю, оскільки він був активним учасником роботи даної Комісії.

26-го липня 1876 р. член Державної думи, генерал-ад'ютант, граф Едуард Трохимович Баранов отримав від керівника Міністерством шляхів сполучення М.М. Селіфонтова повідомлення за номером 4512 про призначення його головою заснованої Комісії. До складу Комісії увійшли: від Міністерства шляхів сполучення – інженери В.В. Салов, К.Г. Шернваль; від Міністерства фінансів – Д.Ф. Кобеко, М.О. Єрмаков; від Міністерства внутрішніх справ – Веліо, Маков; від Міністерства юстиції – О.Ф. Коні. Одночасно із затвердженням Комісії був схвалений Міністром шляхів сполучення проект наступної програми діяльності Комісії, з такими питаннями:

1) В якій мірі відкрита для руху мережа парових залізниць в Російській імперії відповідає економічним, політичним і стратегічним потребам держави?

2) Якщо не відповідає, то в чому саме полягає незадовільний їх стан?

3) Які причини цього незадовільного стану?

4) Які заходи потрібні для приведення залізниць, що експлуатуються, у такий стан, що відповідає потребам торговельним, промисловим, адміністративним і стратегічним?

5) Які необхідні перетворення в системі управління вже відкритих для експлуатації залізниць з боку залізничних компаній?

6) В якій мірі потрібен урядовий контроль за господарськістю розпоряджень залізничних компаній?

7) В якій мірі слід вважати відкриті для експлуатації залізниці, самодостатніми у фінансовому відношенні?

8) У чиєму підпорядкуванні повинна бути залізнична політика і який повинен бути її зміст?

9) Які заходи слід здійснити, щоб підсилити урядовий вплив на експлуатацію залізниць?

10) Чи задовольняє інтересам уряду, приватним особам і залізничним підприємцям практикований тоді порядок адміністративного у судового розгляду правопорушень, що виникають на залізницях?

11) Чи не слід у законодавчому порядку поповнити статути шляхів сполучення внесенням до них законів про залізниці?

12) Чи достатньо повні і доцільно вироблені за останній час нормальні статути залізничних товариств?

Приступивши до виконання описаної програми, граф Баранов, перш за все, вважав за необхідне повністю з’ясувати і визначити завдання, покладені на Комісію, як і спосіб їх виконання. З цією метою, у жовтні 1876 р., він оголосив доповідь такого змісту:

«Згідно доповіді Міністра шляхів сполучення Вашій імператорській величності було затверджено під моїм головуванням особливу Вищу Комісію з представників різних міністерств для дослідження залізничної справи в Росії, згідно Височайше затвердженої програми з тим, щоб я, як і склад Комісії, безпосередньо доповіли Вам про завершені результати її праці.

Власне факт заснування означеної Комісії вказує, що попередні засоби дослідження справжнього стану залізниць визнані недостатніми. Цей факт вказує на необхідність нових і більш сильніших заходів для з'ясування результатів існуючих порядків улаштування і експлуатації залізниць по відношенню до інтересів стратегічних, господарських, торгівельних і промислових. Мої роздуми про ці заходи я маю щастя подати на Ваш розгляд.

Благополучне царювання Ваше складає епоху у справі турботи уряду про улаштування залізниць в Росії. Найважливіші адміністративні, торгівельні і стратегічні пункти європейської Росії вже сполучені залізничними лініями: 1.360.000.000 рублів втрачено на їх будівництво. Уряд, мабуть, повинен був чекати великих результатів від такої величезної витрати. Усі найважливіші інтереси, мабуть, отримали, нове і важливе забезпечення. Військове відомство могло чекати, що в руках його є найкращі засоби для пересування військ, як у мирний, так і воєнний час. Торгівля могла надіятися на скромне підвезення продуктів і акуратне виконання замовлень. Землеробство і промисловість могли розраховувати на кращий збут їхніх виробів, на пожвавлення запиту, на встановлення цін і взагалі на швидкий і дешевий спосіб пересування.

Неможливо сховати факт, що ці справедливі очікування в значній мірі не виправдалися. Це доказується чисельними скаргами відправників вантажів, які поступають з усіх сторін в Міністерство шляхів сполучення. Це засвідчують і чисельні досліди Військового міністерства з пересування військ. Не стану зупинятися тут на розгляді, до якої міри правильні усі означені скарги. Остаточне судження про цей предмет повинно бути результатом вишукувань, покладених на засновану сьогодні Комісію. Але не слід не зупинятися на загальній важливості таких явищ.

Залізниці, перевершуючи усі штучні шляхи, як засоби пересування, можуть, при невдалому їх будівництві і експлуатації, зробитися перешкодою для торгівлі і промисловості, шкідливо відобразитися на їх інтересах. Прокладання рейкових колій негайно відбивається на зміні торговельних умов. За швидкостю пересування та відправлення усіх виробів і вантажів іншими шляхами, в першу чергу довіряється залізницям. Наплив продуктів і вантажів на станції цих залізниць збільшується. Залізничним Управлінням довіряються інтереси цілих місцевостей. Вони можуть бути задовільні тільки за великої акуратності при виконанні замовлень. Але при неохайності, якою відзначаються, судячи зі скарг, адміністрації залізниць, усі розрахунки на доставку будуть обмануті, продукти будуть піддаватися псуванню на станціях і втрати відправників будуть дорівнювати збиткам від пожеж та інших фізичних лих. Але збитки відправника не обмежаться втратою продуктів; відповідаючи за негайну доставку продуктів, він піддається виплаті неустойки і, втрачаючи довіру, остаточно розоряється. Не кращим є і положення покупців. Зробивши усі замовлення, розраховуючи отримати продукти і товари на строк, він, обманутий у своїх чеканнях, змушений із значними збитками відмовитися від свого починання.

В такому дусі висловлюються скарги, які піддаються в такій кількості на адміністрації залізниць. Якщо вони справедливі хоча б наполовину, то не слід не визнати усієї шкоди теперішніх непорядків для усіх частин нашої промисловості і торгівлі, як зовнішньої, так і внутрішньої. Не слід не бачити і значних

складнощів для Державного казначейства, змушеного приплачувати багатьом залізницям, які мають гарантії від уряду держави.

Не відповідаючи нормальним потребам Держави і суспільного господарства, чи можуть залізниці задовільнити своєму призначенню у хвилини надзвичайні, які вимагають напруження усіх їх, посиленої швидкості і повноти точності? Чи можуть залізниці служити підмогою для держави у воєнний час? Відомості, які є в наявності Військового відомства, змушують засумніватися у цьому. Навіть у мирний час адміністрації цих залізниць ледве встигають виконати обов'язки стосовно пересування військ. Під час воєнного часу, за усієї помірності вимог Військового міністерства, більшість наших залізниць будуть немічними.

Де ж причина зла? Де засоби щодо його усунення? Питання ці здавна займали увагу уряду. Як Міністерство шляхів сполучення, так і Міністерство внутрішніх справ не були глухими до скарг, які поступали до них. Але способи дослідження і виправлення не виходили, наскільки мені відомо, за коло звичайних адміністративних заходів.

Згідно скарг, визнаних важливими, визначали наслідки, які, за винятком рідкісних випадків, не підтверджували вини. Навіть в тому випадку, коли слідчі розкривали виновних і вони передавалися у руки правосуддя, суди виявилися безсильними, внаслідок неповноти нашого законодавства з предметів відповідальності залізничних адміністрацій. Невдале слідство і безсилля суду завжди породжують у винних впевненість у безнаказанності і заохочують його до подальших зловживань. Такий стан залізничних адміністрацій. Правда, окремими заходами вже зроблені спроби до виправлення деяких неудосконалень. Але в теперішню хвилину, мова йде не про переслідування окремих винуватців, не у виправленні загальних умов залізничної справи в Росії, а про встановлення твердих правил для улаштування та експлуатації залізниць».

Е.Т. Баранов вказував, що для досягнення такої важливої цілі, даній Комісії були надані усі засоби для дослідження справжнього стану справ. Таке дослідження не повинно мати характеру слідства, призначеного для розкриття окремих зловживань.

Е.Т. Баранов зазначав, що стосовно зв'язку залізничної справи з найважливішими і чисельними інтересами країни, то йому здавалося було б корисним основувати усі роботи Вищої Комісії на відомостях, здобутих на місці шляхом опитування зацікавлених у справі осіб і дослідження спеціалістів. Ось чому план роботи Комісії в загальних рисах виглядав так:

1) уся сукупність місцевостей, якими протікають сьогодні залізниці, слід поділити на окремі регіони;

2) у кожний з регіонів має бути відправлена підкомісія, яка складається з: а) голови; б) одного з інженерів шляхів сполучення, обраного після погодження з Міністром шляхів сполучення; в) одного з представників торгового стану, обраного переважно з осіб, які мешкають на одній із залізниць регіону; г) чиновника від Міністерства фінансів.

3) підкомісія забезпечується питаннями, підготовленими Міністер-ством фінансів. Після прибуття на місце, підкомісія може розпочати свою діяльність – дослідження стану залізниць шляхом опитування: а) інспекторів, їх помічників,

управляючих лініями і інших службовців на залізницях; б) торговців та інших осіб, які можуть дати корисні вказівки.

4) збирає дані згідно вказаних вище питань опитаних осіб, які цікаві для Комісії.

5) окрім питань, визначених Комісією, вона збирає на місці усі статистичні дані, які відносяться до стану залізниці.

6) усі показники і відомості, зібрані Комісією, подаються до Вищої Комісії.

7) обговорення Вищою Комісією будуть ґрунтуватися: а) на доповідях, складених згідно відомостей і показами, зібраними окремими Комісіями; б) на особистих розпитах знаючих осіб, запрошених на засідання, чим і доповнюються відомості, зібрані разом.

При такому плані, усі особи, зацікавлені у справі, отримають можливість вказати на недоліки залізничної справи, заявити про своєї потреби. Але, що найважливіше, вони отримають повну впевненість у твердих намірах уряду змінити на краще загальні умови цієї справи. Тільки за такої впевненості слід чекати повної щирості у показах, готовності повідомляти усі відомості, навіть бажання бути вислуханими в Комісіях, як в окремій, так у Вищій.

Виходячи з вищевикладеного Е.Т. Баранов попросив царя:

1) дозволу на заснування вказаних вище підкомісій.

2) закликати на засідання Комісій як вищих, так і місцевих осіб, від яких можна чекати корисних вказівок, що відносяться до залізниць.

3) затвердження царем списку членів Вищої Комісії.

Згадані члени були призначені від 8-ми відомств (шляхів сполучення, фінансів, державного контролю, військового, внутрішніх справ, державного майна, юстиції і другого відділення Канцелярії імператора).

Детальна програма досліджень у підкомісіях була розроблена до весни 1877 р., а 12 квітня того ж року почалася війна з Турцією, і робота Вищої Комісії з її 7-ма підкомісіями була призупинена аж до кінця війни у 1878 році.

У 1879 р. підкомісії приступили до проведення місцевих досліджень, у доручених їм залізничних районах. Огляд залізниць почався у квітні 1879 р. і завершився лише восени цього ж року. Загалом, підкомісії оглянули мережу протяжністю 21 260 верст, причому декотрі лінії оглядалися двічі.

Проведені дослідження підвели підкомісії до переконання, що незалежно від випадкових причин, незадовільний стан залізниць криється в недостатньому їх вивченні: 1) економічних умов місцевостей, через які пролягають залізниці; 2) технічні дані при їх будівництві, що обумовлюють їх подальшу експлуатацію; 3) в недостатньому контролі при прийманні збудованих залізниць, які будувалися за рахунок особливих урядових позик і доходів з експлуатації; 4) у незадовільних і неповних статутів деяких залізниць; 5) у недостатній провозоздатності деяких залізничних ліній. Причину ж незадовільності самої експлуатації залізниць, на думку підкомісій, слід шукати не стільки в особистостях, скільки у повній відсутності законодавчої організації залізничної справи і у відсутності послідовного, систематичного над нею нагляду і контролю з боку уряду.

Підкомісії, близько познайомившись зі справою на місцях, дійшли висновку, що ні змінами особистостей в управлінні залізницями, ніякими циркулярами, ні навіть урядовими субсидіями неможливо суттєво і ґрунтовно виправити тодішній стан залізничної справи у державі. Ця ціль може бути

досягнута лише після того, як справі буде надано тверду основу – що з свого боку, може бути досягнуто тільки виданням залізничного закону, який оберігає як інтереси публіки, так і самих залізниць, і потім затвердженням над залізничною справою урядового нагляду. В цьому розумінні з'їзд представників підкомісій, у квітні 1880 року і склав особливу записку, в якій викладалася загальна характеристика сучасного стану мережі і головні заходи, які передбачалося провести законодавчим шляхом. Вища Комісія розглянувши і затвердивши означену записку на засіданні 15 квітня 1880 р., передала її від голови Комісії, на розгляд імператору, тому що в записці цій вимальовувалося в загальних рисах положення залізниць, а також викладалися: програма, за якою передбачалося більш детально розібрати доповіді Вищої Комісії з різних галузей залізничної справи, і, нарешті, ті положення, які передбачалося прийняти за основу для майбутнього залізничного законодавства.

Таким чином, бажаючи за можливістю точно і правильно встановити законодавчим шляхом усі ті складні відношення, які виникали у залізничній справі, Вища Комісія визнала за доцільне виділити з них три типи відносин:

1) відношення залізниць до вантажовідправників і пасажирів, підставою для чого послужила підтверджена багатьма факторами думка про те, що інтереси означених осіб іноді порушуються у тих випадках, де вони приходять у зіткнення з інтересами залізничних товариств.

2) відношення залізниць між собою, підставою чому послужила крайня ненормальність цих відносин, яка завдавала значної шкоди не тільки самим залізницям, але і всій державі і проявлялася в тому, що, в силу переслідування кожною залізницею своїх приватних інтересів, жодна міра, якою б вона не була корисною для цілої групи залізниць, не може бути здійснена, якщо тому противиться хоча б одна із зацікавлених залізниць.

3) відношення залізниць до держави, підставою чому послужив факт відсутності уважного урядового контролю за розвитком залізничної справи.

З усіх трьох означених положень, які охоплювали собою усі сторони віносин, Вища Комісія виклала в означеній записці детальні думки, які були розглянуті на особливій нараді за участю міністрів: шляхів сполучення, фінансів, військового і державного контролю, начальника Верховної розпорядчої Комісії і Голови Комісії для дослідження залізничної справи, під головуванням Голови Департаменту державної економіки. Нарада постановила:

1) завдяки великому державному значенню залізниць, які досі керувалися у своїй діяльності тільки положеннями своїх статутів і умов перевезень, Особлива Нарада вважає за необхідне видати загальний залізничний закон, який би визначав: а) обов'язки і відповідальність залізниць, як державних шляхів сполучення, по відношенню їх до уряду, між собою і до населення і б) загальні підстави для встановлення тарифів на залізницях;

2) для обговорення різних залізничних питань, за винятком технічної частини. Особлива Нарада вважає за корисне заснування вищої залізничної Ради, яка була б під головуванням Міністра шляхів сполучення, із представників різних відомств, за участю представників від залізниць і від осіб, зацікавлених у перевезенні, при цьому загальні і приватні залізничні з'їзди мають бути збережені, але з більш точним визначенням як їхнього складу, так і відношення їх до уряду;

3) для нагляду за збереженням товарів під час навантаження і вивантаження, за правильним його зважуванням, за дотриманням черг і т.д., особлива комісія вважає за доцільне заснування місцевих уповноважених від осіб, зацікавлених в перевезенні за участю інспекторів залізниць. При складанні законоположень з усіх вищеозначених питань, повинні були прийняті на озброєння розроблені в різних міністерствах проекти, які перебувають у тісному зв'язку із залізничною справою.

Стосовно звітності залізниць, то через заяву державного контролера, що проект положення цієї звітності вже виробляється і близький до завершення і що державний контроль має надію найближчим часом дати йому хід, означене питання повинно бути вилучене з програми запланованих робіт Комісії.

Справу цю, згідно Височайшему повелінню, було розглянуто в Комітеті міністрів, який на засіданнях 10 і 17 червня 1880 р., постановив: «Просити його Величності дозволу на приведення у виконання висновків, викладених в журналі, під головуванням дійсного таємного радника Абази, Особливої наради з цієї справи з тим, щоб висловлені в журналі вказівки не вважалися передрішеннями по суті запропонованих законопроектів, і щоб проекти ці виносилися генерад-адьютантом графом Барановим до Державної Ради з попереднім висновком як Міністра шляхів сполучення, так і інших міністрів».

Імператор 20 червнея 1880 року це положення затвердив.

Для виконання цього повеління царя Вища Комісія всю другу половину 1880 р., а також роки 1881 і 1882 присвятила виробленню згаданого законопроекту, який, після отримання Комісією відгуків і зауважень зацікавлених відомств, був внесений 26 серпня 1882 р., під назвою «Загального Статуту парових російських залізниць», на розсуд Державної Ради. Після розгляду останнім усіх зауважень і заперечень на проект Загального Статуту, Державна Рада, обговоривши означений проект статті за статтею, встановила на кінець весняної сесії 1885 р. остаточну редакцію нового закону, який повинен регулювати відносини уряду, як стосовно залізниць, так і до публіки, яка користується рейковими коліями, причому 12 червня того ж 1885 р. цей закон отримав санкцію імператора. Видання Загального Статуту російських залізниць ознаменувало собою рішучий крок на шляху встановлення, під охороною уряду, заходів управління залізницями і сконцентрування під владолю держави деяких галузей залізничнрої справи, які до того часу майже повністю були поза владою урядових органів і тому перебували в положенні, що мало відповідало значенню залізниць, як підприємств, що зачіпали безпосередньо державні інтереси [5].

В.В. Салов зазначає, що за винятком видання «Загального Статуту російських залізниць», багатий матеріал, зібраний Комісією графа Баранова, залишився невикористаним.

Необхідно зауважити, зазначав В.В. Салов, що при виданні Загального Статуту в 1885 р. в Росії загальна протяжність рейкової мережі складала всього 23 512 верст, з яких 2 506 верст були державними і 21 006 верст приватними. У 1909 р., році, коли писалася стаття В.В. Салова, мережа залізниць зросла до 62 317 верст, причому відношення протяжності державних залізниць (42 295 верст) до протяжності приватних залізниць (20 022 верст) сягнула 21 відсотка, тоді як у 1885 р. воно складало всього 12 відсотків.

Література

1. Представление председателя Комиссии для исследования железнодорожного дела в России, в Госсовет о проекте Общего Устава Российских железных дорог // Государственный архив Российской Федерации. – Фонд 1099. – Дело 203. – Л.2.

2. Краткий исторический обзор событий, предшествовавший учреждению Особой Высшей Комиссии для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. – Санкт-Петербург, 1909. – С. 5-6.

3. Труды Высочайше учрежденной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России. – Санкт-Петербург, 1879. – Т.1, Ч.1. – С. 1.

4. Салов В.В. Исторический очерк учреждения, под председа-тельством генерал-адьютанта графа Э.Т. Баранова, Комиссии для исследования железнодорожного дела в России / В.В. Салов. – Санкт-Петербург: Тип. М.Д. Ломковского, 1909. – 16 с.

5. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров: Ист. очерк. – Санкт-Петербург, 1902. – Т.1. – 369 с.

Сухенко И.И. Инженер путей сообщения В.В. Салов о деятельности «Комиссии графа Э.Т. Баранова для исследования железнодорожного дела в России» (1876-1884).

Статья посвящена истории деятельности комиссии графа Е.Т. Баранова для исследования развития железнодорожного дела в России в освещении инженера путей сообщения, генерал-лейтенанта В.В. Салова.

Ключевые слова: *В.В. Салов, железнодорожное дело, Российская империя, транспорт, наука и техника.*

Suchenko I.I. Railway transport engineer V.V. Salov about activity of commission of count E.T. Baranov for research of railway business in Russia.

The article is devoted to history of activity of commission of count E.T. Baranov for research of development of railway business in Russia in report of railway transport engineer lieutenant-general V.V. Salov.

Keywords: *V.V. Salov, railway business, Russian empire, transport.*