



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ



**«ВЫСОЧАЙШЕ УЧРЕЖДЕННАЯ»
К 150-ЛЕТИЮ КОМИССИИ
ПО ИССЛЕДОВАНИЮ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДЕЛА
В РОССИИ**





МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

Развитие железнодорожного транспорта в 1830-1850-х гг.

Кардинальные перемены в транспортной системе России начались после долгих обсуждений и споров о необходимости строительства в стране железных дорог. Все началось с постройки небольшой Царскосельской железной дороги, связавшей в 1837 году Санкт-Петербург и Павловск. Успешное строительство и начало эксплуатации наглядно показывали – железнодорожный транспорт может успешно работать в российских условиях.



Пути сообщения в царствование
императора Николая I



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

Развитие железнодорожного транспорта в 1830-1850-х гг.



Мельников
Павел Петрович (1804 - 1880)
Художник Летин С.А. 1992 г.



Крафт
Николай Осипович (1798 - 1857)
Художник Летин С.А. 1992 г.

В ходе подготовки к строительству железнодорожной магистрали, которая должна была связать Санкт-Петербург и Москву, инженеры Павел Петрович Мельников и Николай Осипович Крафт в 1839–1840 гг. посетили Северо-Американские Соединенные Штаты с целью изучения опыта строительства и эксплуатации железных дорог. Помимо практического знакомства с техническими решениями и принципами организации работ итогом поездки стал объемный многотомный отчет. На его основе была разработана методика выбора ключевых технических

параметров с учетом не только топографии, но и грузооборота, мощности локомотива и себестоимости перевозок. По сути, это было первое в России детальное технико-экономическое обоснование строительства крупной железнодорожной магистрали. Материалы доклада легли в основу проекта и помогли убедить руководство страны в целесообразности строительства. В конечном счете этот зарубежный опыт позволил не просто построить одну дорогу, а заложить фундамент для создания целой сети железных дорог в России.



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

Развитие железнодорожного транспорта в 1830-1850-х гг.



Первый поезд
на Санкт-Петербурго-
Московской железной
дороге. Художник
Януш Л.Б. 1976 г.

Важным шагом стало строительство Санкт-Петербурго-Московской железнодорожной магистрали за государственный счет.

Реализация этого проекта показала, что страна готова к масштабным транспортным преобразованиям и способна реализовать сложные инженерные задачи.



Ситуация на железных дорогах России к началу 1876 г.



Облигация Николаевской
железной дороги. 1867 г.



С.-Петербург. Подписка на акции
Привислинской железной
дороги, в Государственном банке,
13 апреля. Журнал "Всемирная
иллюстрация". 1874 г. №278

Акции железных дорог:

Главного общ. российских железных дорог	125 р.	166	166 1/2	—
Рижско-динабургск.	125 »	—	128	—
Москов.-ризанск.	100 »	—	809	—
Динабург.-витеб.	16 ф. ст.	181 1/2	182 1/2	—
Варшавск.-гереснол.	100 р.	118	—	—
Волжско-донской..	100 р.	95	—	—
Рязанско-моршакской	125 »	—	142	—
Шуйско-ивановской	125 »	—	197	—
Орловско-витебской	125 »	—	182	—
Рязанско-бологовск.	100 »	89 3/4	89 1/4	89 1/2 89
Тамбовск.-саратов.	125 »	117 1/2	118 1/2	—
Козловск.-тамбовск.	100 »	—	67	—
Московско-брестск.	125 »	76 3/4	—	—
Варшавско-вильнск.	60 »	71 1/2	—	—
Грязе-царицынской	125 »	—	55 1/2	—
Балтйской	125 »	81	—	—
Одесской	100 »	87 1/2	38	37 3/4 38
Либавской	100 »	—	61 1/2	—
Бресто-граевской .	100 »	—	29 1/2	—
Полуимперіалы.....	6 р.	26 к.	—	—
Дисконтъ.....	7 1/2	и 8 3/4 %.	—	—

Курс акций железных дорог
России. Газета "Голос".
27 июля 1876 г. №206

В 1860 – 1870-х годах в России начался
настоящий железнодорожный бум.

Период «железнодорожной лихорадки»
характеризовался стремительным развитием
отрасли и привлечением частных инвестиций.



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

Ситуация на железных дорогах России к началу 1876 г.



Дервиз
Павел Григорьевич
(1826-1881) – российский
предприниматель,
концессионер
и строитель железных
дорог



Поляков
Самуил Соломонович
(1837-1888) – тайный
советник, строитель
железных дорог
в Российской империи

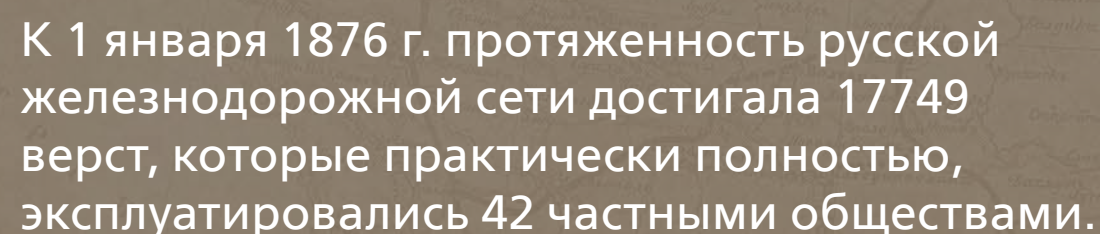
Частные инвесторы активно включились в строительство. За короткое время образовалось 34 акционерных общества, появились так называемые «железнодорожные короли» – крупные предприниматели, контролировавшие значительную часть отрасли: П.Г. фон Дервиз, Н.К. фон Мекк, С.С. Поляков, П.И. Губонин.

Вместе с тем бурное развитие железнодорожной отрасли сопровождалось серьезными проблемами.

Качество строительства часто страдало из-за стремления к быстрой прибыли, обыденным явлением стали системные нарушения при строительстве и эксплуатации, финансовые махинации и коррупция, неэффективное управление многими дорогами.

Государство играло ключевую роль, предоставляя гарантии доходности и контролируя процесс, но фактически не имело эффективных механизмов влияния на частные железнодорожные компании.

Пути сообщения в царствование императора Александра II



Протяжение железнодорожных линий колебалось от 2221 версты (Главное общество российских железных дорог) до 6 верст (Сестрорецкая железная дорога).



Ситуация на железных дорогах России к началу 1876 г.



Достоевский
Федор Михайлович
(1821-1881) – русский
писатель и публицист



Крушение поезда на Одесско-Балтской ж.д., 24 декабря 1875 г. — Вид с места катастрофы на другой день.
(из журнала «Всемирная иллюстрация», 1876 г., № 370)

Крушение поезда на Одесско-Балтской
железной дороге 24 декабря 1875 г.
Журнал "Всемирная иллюстрация". 1876 г.
№370

Федор Достоевский в романе «Идиот» дает такую нелицеприятную картину состояния железных дорог в России в это время: «Там, слышишь, на какой -нибудь новооткрытой дороге столкнулись или провалились на мосту вагоны; там, пишут, чуть не зазимовал поезд среди снежного поля: поехали на несколько часов, а пять дней простояли в снегу. Там, рассказывают, многие тысячи пудов товару гниют на одном месте по два и по три месяца в ожидании отправки, а там, говорят (впрочем, даже и не верится), один администратор, то есть какой-то смотритель, какого-то купеческого приказчика, приставшего к нему с отправкой своих товаров, вместо отправки администратировал по зубам да ещё объяснил свой административный проступок тем, что он "погорячился"».



Учреждение и деятельность Комиссии



Милютин Дмитрий Алексеевич
(1816 -1912) - военный
и государственный деятель,
в 1861-1881 гг. военный министр

В апреле 1876 г. военный министр генерал - адъютант граф Д.А. Милютин представил «всеподданнейший» доклад Александру II., в котором была дана обстоятельная характеристика состояния русских железных дорог, определяющих военно-экономический потенциал страны. Он отмечал, что «из 53, имеющих в России железных дорог, 23 находятся в таком неудовлетворительном состоянии, что при введении армии на военное положение они окажутся решительно несостоятельными и поставят государство и армию в весьма большие затруднения».



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

Учреждение и деятельность Комиссии



К. Н. Посетъ.

К. Н. ПОСЬЕТЪ
Министръ Путей Сообщенія.
1874—1888.

Посъет Константин Николаевич (1819 - 1899) - адмирал, государственный деятель, генерал - адъютант, в 1874 - 1888 гг. министр путей сообщения, член Государственного совета

В июле 1876 г. министр путей сообщения Константин Николаевич Посъет представил императору Александру II доклад, в котором указывал 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».



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

Учреждение и деятельность Комиссии



3 августа (22 июля по ст. ст.) 1876 г. император Александр II подписал Указ об учреждении правительственной Комиссии для исследования железнодорожного дела в России, которую возглавил генерал-адъютант, граф Эдуард Трофимович Баранов.

Баранов Эдуард Трофимович (1811-1884) - генерал-адъютант, генерал от инфантерии, Председатель Департамента государственной экономии Государственного совета

Состав Комиссии



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ



Шернваль Канут Генрихович
(1819 - 1899) - в 1871-1877 гг.
председатель Управления
казенных железных дорог



Велио Иван Осипович
(1830 - 1899) - государственный
деятель, в 1868 - 1880 гг. директор
почтового департамента
министерства внутренних дел,
член Государственного совета



Кони Анатолий Федорович
(1844 - 1927) - государственный
и общественный деятель, юрист,
писатель

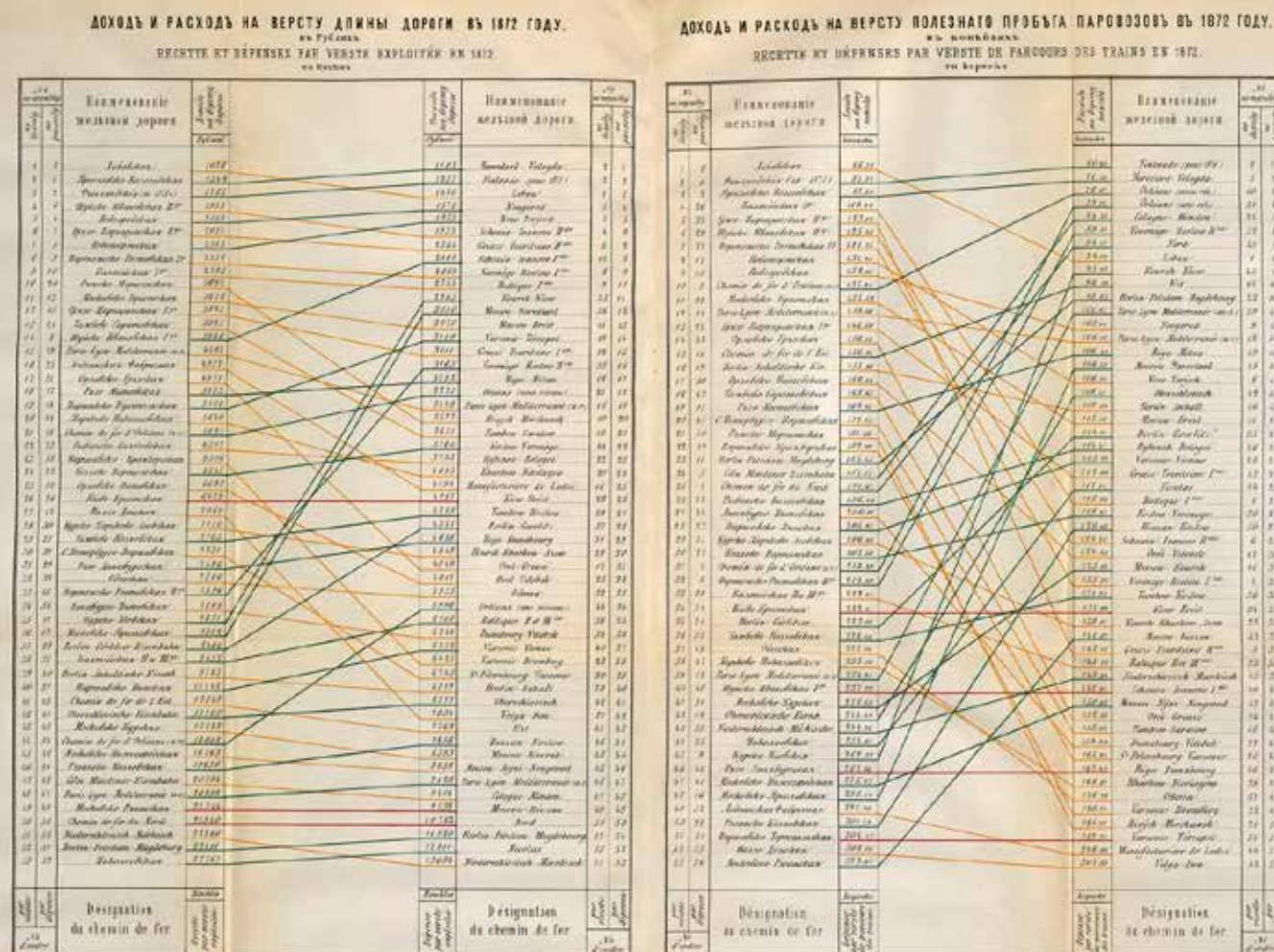


Анненков Михаил Николаевич
(1835 - 1899) - генерал от инфантерии,
член Военного Совета. Главный
делопроизводитель Комиссии для
исследования железнодорожного дела в
России

В состав Комиссии назначены членами следующие представители различных ведомств:
От II Отделения Собственной Его Величества Канцелярии: статс-секретарь тайный советник Ф.А. Брун (1821–1888)
От министерства путей сообщения: инженер-тайный советник барон К.Г. Шернваль (1819-1899) и инженер - действительный статский советник В.В. Салов (1839-1909)
От министерства Финансов: тайный советник Д.Ф. Кобеко (1837-1918) и действительный статский советник Н.А. Ермаков (1824-1897). От государственного контроля: тайный советник Т.И. Филиппов (1826-1899)

От министерства внутренних дел: тайный советник барон И.О. Велио (1830-1899) и тайный советник Л.С. Маков (1830-1883)
От министерства государственных имуществ: тайный советник барон М.Н. Медем (1831–1902)
От министерства юстиции: коллежский советник А.Ф. Кони (1844–1927)
От министерства военного: генерал-майор М.Н. Анненков (1835-1899). На него же было возложено управление делами Комиссии.

Задачи Комиссии



Данные о доходах, расходах и полезном пробеге паровозов в рублях и копейках на железных дорогах России в 1872 г.

Правительственная Комиссия графа Э.Т. Баранова, руководствуясь программой своей деятельности, должна была заняться решением трех основных задач:

1. Выяснить действительное положение железнодорожного дела.

2. Определить причины, обуславливающие неудовлетворительное состояние тех или иных его сторон.

3. Указать те способы, которыми могли бы быть устранены замеченные беспорядки.

Задачи Комиссии

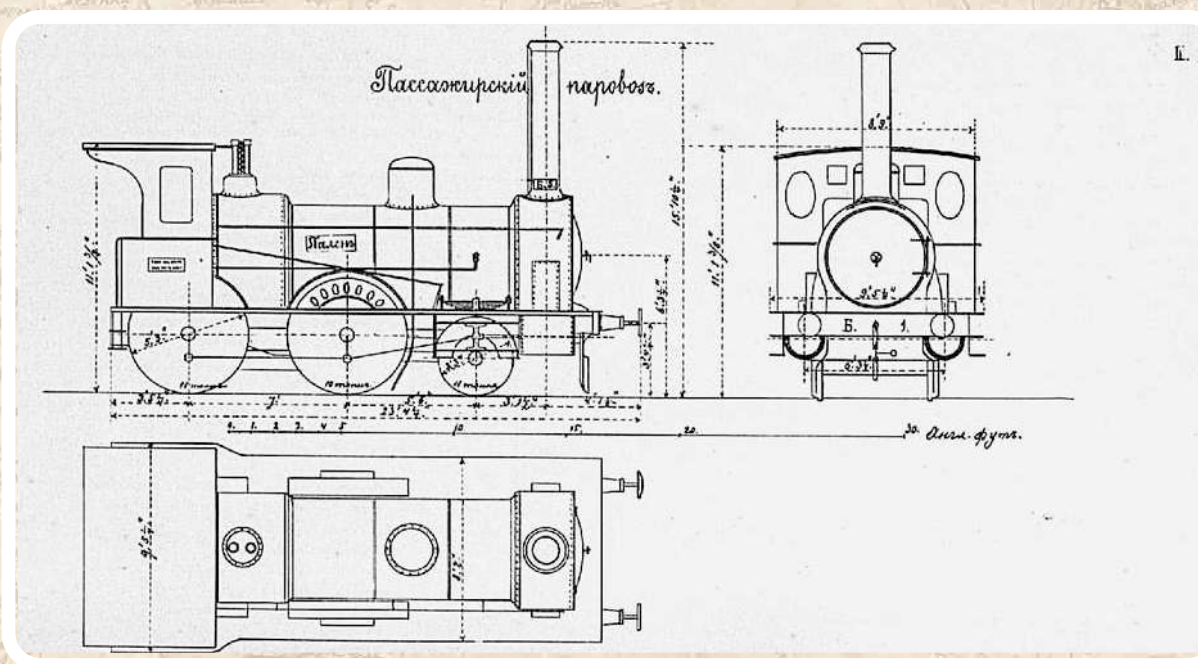


МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

Комиссия составила обширный план работ, которые предполагалось провести на всей железнодорожной сети России, предварительно подразделенной на семь отдельных районов. Для получения достоверных данных исследование каждого из них поручалось особой подкомиссии. 22 декабря 1876 г. было учреждено семь региональных подкомиссий, в состав которых входили не только специалисты по железнодорожному делу, торговле и финансам, инженеры путей сообщения, но и известные ученые, в теоретических трудах которых широко освещались железнодорожные проблемы, а также, представители купечества, промышленников, землевладельцев и других заинтересованных в железнодорожных перевозках слоев общества.



Ремонтные работы на железной дороге, 1874 г.
Художник К.А. Савицкий. Почтовая открытка



Пассажирский паровоз Балтийской
железной дороги. 1870-е гг.

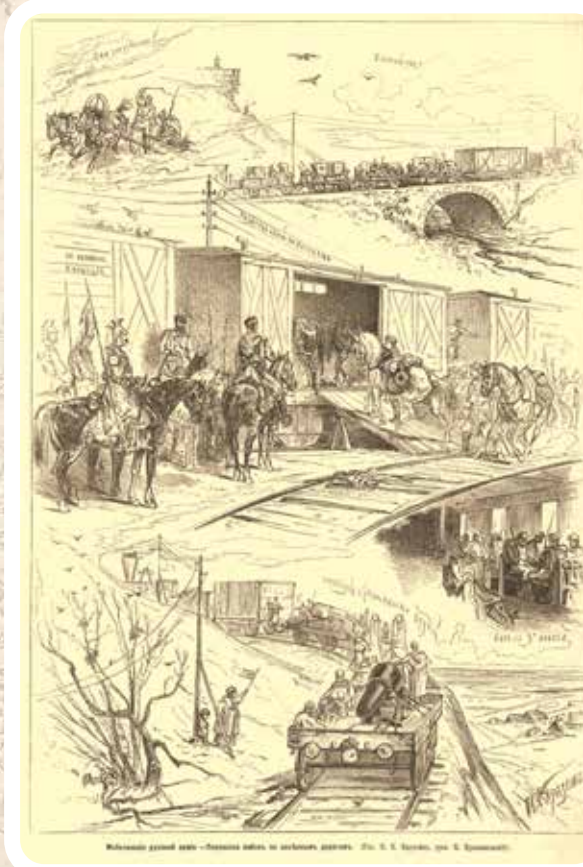
Задачи Комиссии



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ



Репродукция картины К.А.Савицкого «На войну». Лист 34 издания «Сокровища русской живописи. Альбом избранных картин музея Александра III». Париж: издание И.С. Лапина



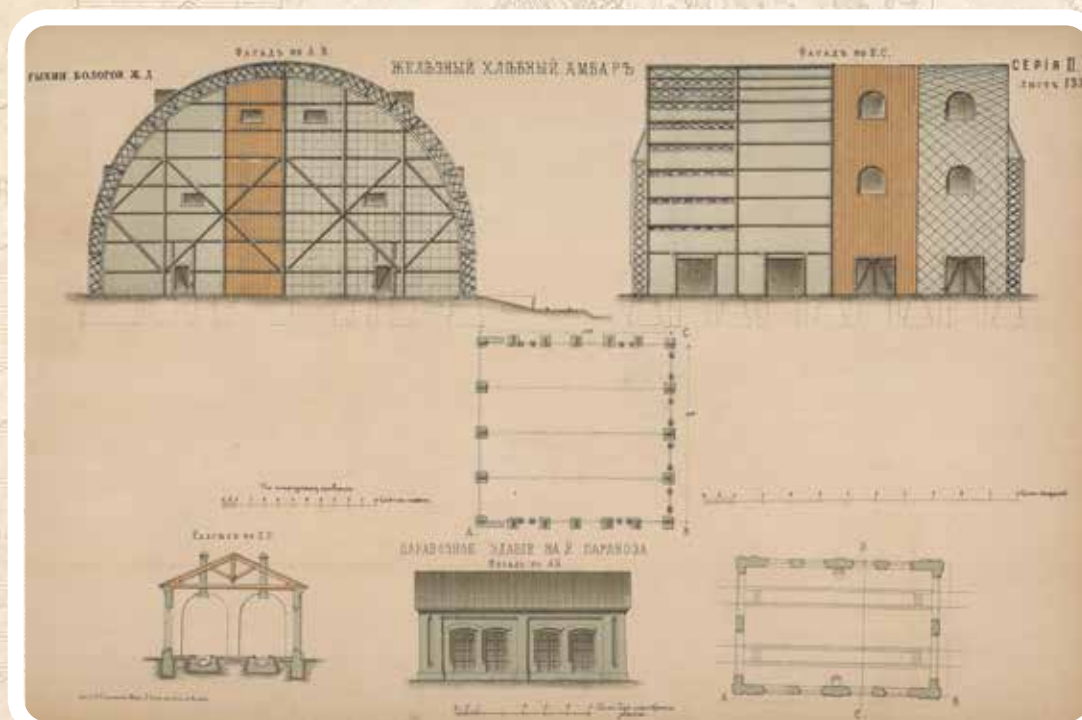
Мобилизация
русской армии –
перевозка войск
по железным
дорогам. Журнал
"Всемирная
иллюстрация".
1876 г. №415

Обстоятельства внешнего характера неблагоприятно складывались для выполнения этого плана. Начавшаяся в 1877 г. русско-турецкая война прервала работу. На протяжении двух с половиной лет Комиссия занималась составлением

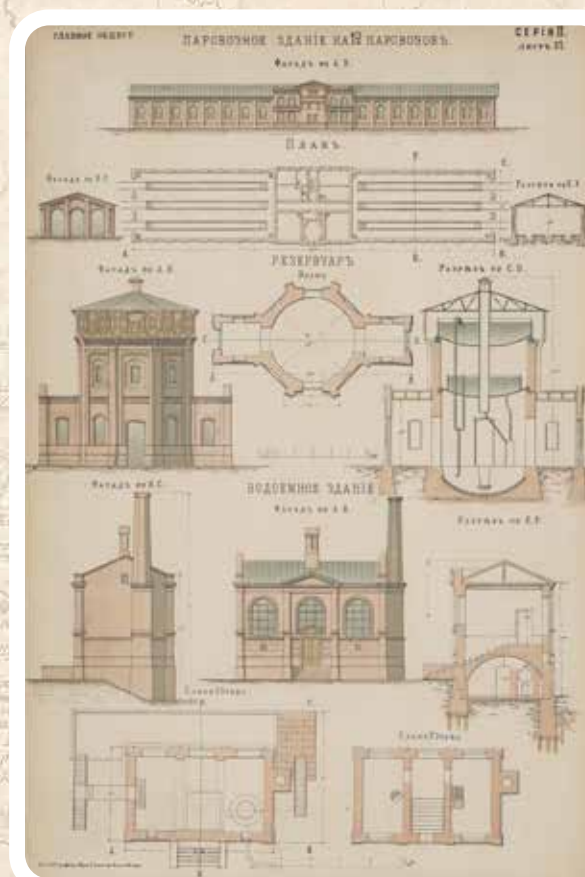
подробной инструкции и программы вопросов для подкомиссий, собиранием статистических, технических, судебных и административных материалов, которые могли облегчить работы подкомиссий.



Работа Комиссии и подкомиссий



Железный хлебный амбар на Рыбинско-Бологовской железной дороге.
1870-е гг.



Служебные здания
Главного общества
Российских
железных дорог.
1870-е гг.

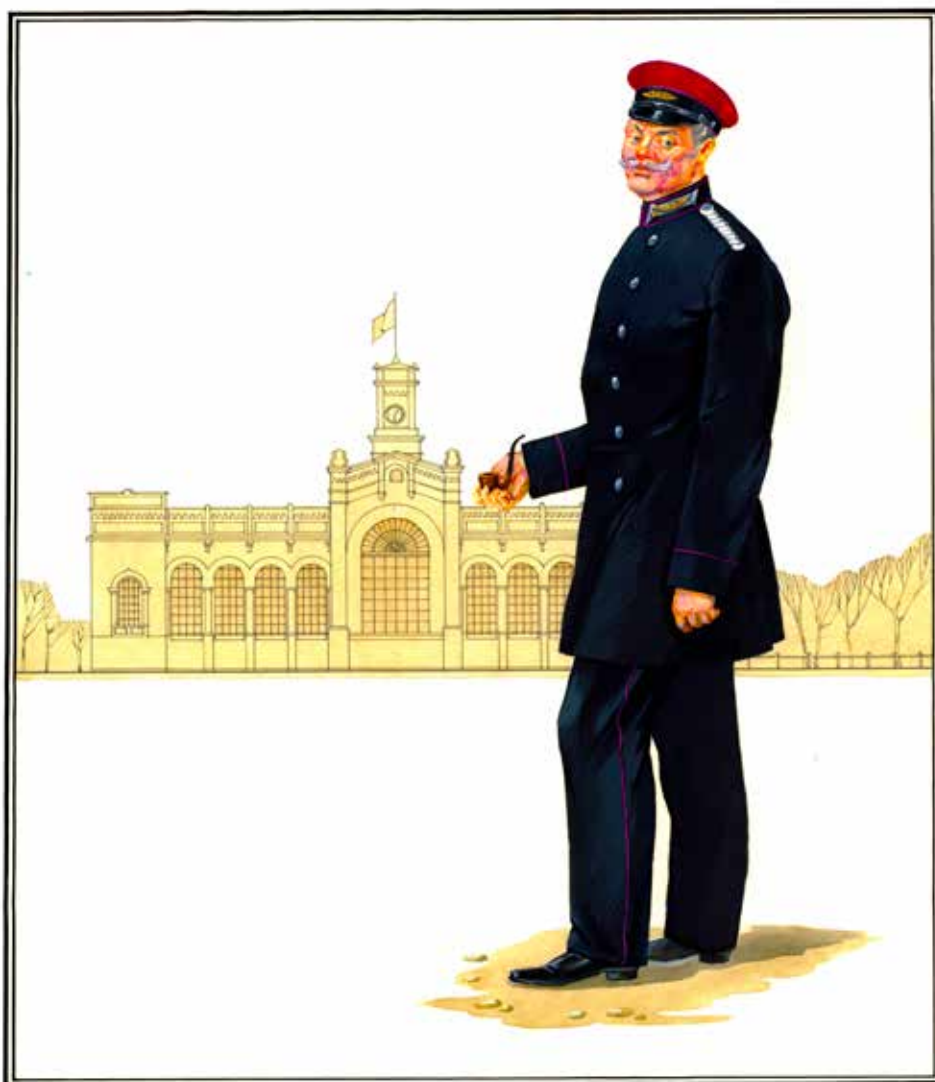
19 января 1879 г. было высочайше повелено приступить к исследованию на местах, которое затем проводилось в течение целого года.

Для освещения различных сторон железнодорожного дела собраны и приведены

в порядок обширные статистические сведения и составлены подробные описания и справки, относящиеся к заведыванию и эксплуатации железных дорог не только в России, но и за рубежом.



Работа Комиссии и подкомиссий



Начальник станции Главного общества
Российских железных дорог в начале
1870-х гг. Художник О.А. Сокруто. 1990 г.

Писатель-публицист и экономист Константин Скальковский так характеризовал работу Комиссии: «Исследование, подобное «барановской» комиссии, было новостью для России; хотя и у нас бывали уж в малых размерах исследования при посредстве различных правительственных комиссий, но было ново то, что исследования производились на местах не прежним негласным канцелярским порядком, а публично, подобно заграничным *enquêtes parlementaires*. Организация этих-то местных органов или, так называемых, подкомиссий, которых было образовано несколько для различных групп наших железных дорог, была сделана весьма тщательно и к участию в подкомиссиях, кроме специалистов по технике, торговле и финансам пригласили всех специалистов, труды которых о железнодорожном хозяйстве сколько-нибудь заслуживали внимания. Во главе подкомиссий стали гг. Тернер, Чичерин, барон Менгден, князь А.А. Щербатов и др. Подкомиссией, исследовавшей северный район, граф Баранов руководил лично. Он объехал все дороги от Балтийского порта до Екатеринбурга, интересуясь малейшими деталями. Эта поездка произвела очень хорошее впечатление, и железные дороги начали подтягиваться, даже не дожидаясь окончания трудов комиссии».



Работа Комиссии и подкомиссий



Хилков Михаил
Иванович
(1834-1909) –
действительный
тайный советник,
министр путей
сообщения
в 1895-1905 гг.



Печатные издания Комиссии

С 18 марта по 11 апреля 1880 г. в Санкт-Петербурге состоялся общий съезд председателей подкомиссий, где обсуждался основной вопрос о причинах неудовлетворительной работы железнодорожного транспорта в стране и основных мерах по ее ликвидации, там же обсуждались и общие выводы подкомиссий. Извлечение из докладов этого съезда было напечатано в «Правительственном Вестнике».

В многочисленных докладах императору граф Баранов особо подчеркивал, что исследования Комиссии показали, основной причиной неудовлетворительного состояния русской железнодорожной сети, является отсутствие железнодорожного законодательства, регулирующего отношения железных дорог к товароотправителям. По его мнению, «ни переменой состава правлений,

ни циркулярами и правительственными субсидиями нельзя существенно и основательно поправить дело, – требуется издать железнодорожный закон». Обладая богатым фактическим материалом и привлекая компетентных специалистов, Комиссия приступила к работе над созданием «Общего Устава Российских железных дорог».

Проект Устава был представлен на обсуждение специального съезда, в котором приняли участие чиновники МПС, представители частных железных дорог, торговых фирм, городских и земских учреждений. Как вспоминал член Комиссии Анатолий Федорович Кони: «Между членами этого съезда особенно живым и вдумчивым отношением к делу отличались будущие министры, Вышнеградский и Хилков...».



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

Подготовка «Общего Устава Российских железных дорог»



ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ III.

Император Александр III
(1845 – 1894)

Проект закона «Общего Устава Российских железных дорог» с целью установления твердых государственных начал и регламентации деятельности и ответственности железнодорожной администрации был в окончательной форме внесен 25 августа 1882 г. на рассмотрение и принятие в Государственный Совет.

После многочисленных редакций и согласований 24 (12 по ст. ст.) июня 1885 г. император Александр III утвердил, принятый в Государственном совете, первый «Общий Устав Российских железных дорог» в статусе закона Российской империи. Этот документ объединил всю рельсовую сеть в отношении условий перевозки грузов и пассажиров, а также взаимных прав и обязанностей перевозочных предприятий и грузовладельцев.

Результаты работы Комиссии



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

Общий Устав Российских железных дорог.
Санкт-Петербург. 1885 г.

ОБЩІЙ УСТАВЪ
РОССІЙСКИХЪ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства путей сообщенія (А. Беник).
1885.

В результате многолетней и планомерной работы Комиссии Э.Т. Баранова по тщательному выяснению всех негативных сторон деятельности железнодорожной отрасли, на всех ее стадиях, начиная с образования железнодорожных обществ, способа постройки дорог, расходования собранных на постройку средств и заканчивая изучением всех причин, отрицательно влиявших на эффективность, правительству удалось принять целый пакет законодательных актов, регламентирующих деятельность всех сторон железнодорожного хозяйства и ставившую всю финансовую и распорядительную деятельность обществ под непосредственный контроль правительственных органов. Эти меры помогли навести порядок в отрасли и заложили основу для дальнейшего развития железнодорожного транспорта в России.



Результаты работы Комиссии

В ноябре 1884 г. специальным правительственным указом Комиссия Э.Т. Баранова прекратила свою деятельность ввиду успешного завершения всего намеченного объема работ с представлением конкретных выводов и практических рекомендаций.

В начале 1880-х годов правительство России с учетом стратегических и экономических интересов государства меняет свои приоритеты в железнодорожной политике. Оно отказывается от концессионной системы и переходит к железнодорожному строительству за счет казны, а также приступает к формированию государственного сектора железных дорог. Главной целью этих преобразований стало создание единой транспортной системы под государственным контролем. Изучение истории железнодорожного строительства через призму работы Комиссии Э.Т. Баранова позволяет нам увидеть, как важно учитывать исторический опыт при развитии современных транспортных систем.



Пути сообщения в царствование императора Александра III

Заключение



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ



Федеральный закон №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» принят Государственной Думой 24 декабря 2002 года, одобрен Советом Федерации 27 декабря 2002 года

Опыт работы Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России под председательством Э.Т. Баранова показывает, что внимательное изучение исторического контекста и использование накопленных знаний — ключ к успешному решению современных транспортных задач. Многие вопросы, решавшиеся в конце XIX века — централизация управления, контроль качества, оптимизация расходов — остаются актуальными и сегодня. История демонстрирует, как важно находить баланс между частным и государственным участием в развитии транспортной инфраструктуры.



МУЗЕЙ
ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ РОССИИ

ПРИГЛАШАЕМ В МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ



Цифровая коллекция
Музея железных дорог России

Другие истории и интересные факты можно узнать, посетив Музей железных дорог России.

Ждем Вас по адресу: Санкт-Петербург, станция метро «Балтийская», Библиотечный переулок, д.4. к.2

Телефон: +7 (812) 457-23-16

E-mail: info@rzd-museum.ru

Сайт: rzd-museum.ru