

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОНТРОЛЬНО-ФИНАНСОВАЯ РЕФОРМА: ИСТОКИ И ПОСЛЕДСТВИЯ (80-е – ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА 90-х гг. XIX в.)*

Аннотация. Статья посвящена анализу проблем, связанных с учреждением реального контроля над частным сектором российских железных дорог. Привлечение широкого круга источников позволило воспроизвести хронологию контрольно-финансовых мероприятий, способствовавших усилению роли государства в регулировании отношений собственности и перспективного развития железнодорожной отрасли страны.

Ключевые слова: частные железные дороги, основные виды контроля, положения, правила и инструкции о контроле.

К началу 1880-х гг. отечественный железнодорожный транспорт, являясь одной из важных отраслей российской экономики, составлял, тем не менее, ее слабое звено. Крайняя беспорядочность железнодорожного хозяйства, для поддержания которого государству приходилось расходовать огромные денежные средства, громадная, все возрастающая финансовая задолженность казне железнодорожных обществ заставили российское правительство не только обратить самое пристальное внимание на неудовлетворительное состояние железнодорожной сети страны, но и провести контрольно-финансовые мероприятия в отношении частных железных дорог.

Выяснению истинного положения функционировавшей железнодорожной сети и разработке необходимых мер по его улучшению во многом способствовали результаты всестороннего исследования железнодорожного дела в России в отношении к интересам стратегическим, хозяйственным, торговым и промышленным. Данное исследование вполне успешно провела специально учрежденная, 22 июля 1876 г. Комиссия из представителей различных министерств под председательством генерал-адъютанта, графа Э.Т. Баранова [1].

По ее заключению, причины неудовлетворительной эксплуатации железных дорог следует искать не столько в личностях, сколько в полном отсутствии как законодательной организации дела, так и систематического государственного контроля над действиями железнодорожных обществ.

Причем «наши железнодорожные предприятия должны подлежать со стороны правительства тройному контролю: техническому, административно-хозяйственному и финансовому, вытекающему из особых отношений государственной казны к железнодорожным обществам» [2].

Однако все виды контроля оказались в положении, далеко не отвечавшем их назначению. И хотя необходимость в проведении контрольно-финансовых мероприятий сомнений не вызывала, обсуждение вопроса о правительственном контроле над железными дорогами несколько замедлилось вследствие возникших разногласий между Государственным контролером и министром путей сообщения по поводу ведомства, в котором будет осуществляться предполагаемый контроль.

11 февраля 1881 г. государственному контролеру была отправлена записка (№ 1869), составленная в счетной части Департамента железных дорог МПС. В частности в ней излагалось, что «существующий ныне способ правительственного контроля над доходами и расходами железных дорог посредством ревизии отчетов их правлений особыми комиссиями из представителей Министерств финансов, путей сообщения и Государственного контроля, находится в весьма неудовлетворительном положении». И необходимо принятие неотложных мер, для того чтобы он достигал своей цели.

По мнению министра путей сообщения К.Н. Посьета, учреждение Ревизионного комитета при МПС предоставит возможность более подробного изучения причин неудовлетворительности хозяйственных результатов некоторых железных дорог. Это позволит разработать эффективные меры по устранению одной из важнейших причин такой неудовлетворительности – неправильной организации административного устройства железнодорожных обществ. Учреждение Ревизионного комитета вне МПС, будет иметь, скорее всего, вредные последствия, в связи с тем, что общий надзор за частными железными дорогами возложен на Департамент железных дорог.

При таких условиях распоряжения железнодорожных обществ будут находиться

* © Тестов В.Н.

под надзором двух правительственных учреждений.

Подобное раздвоение надзора неизбежно приведет к различным недоразумениям и пререканиям, «ослабляя при этом авторитет власти правительственных учреждений и влияние их на действия железнодорожных обществ. На основании изложенных причин министр путей сообщения не мог согласиться на установление надзора за технико-хозяйственными распоряжениями железнодорожных обществ в особом от этого Министерства учреждении [3].

Считая необходимым разрешить этот спорный вопрос, до того как начнется подробное обсуждение разработанного проекта, по инициативе государственного контролера Д.М. Сольского данный вопрос был рассмотрен 15 сентября 1881 г. в Комитете министров.

Единогласное решение членов Комитета в пользу государственного контролера было обосновано следующими доводами. Что «как государственные интересы, так и польза железнодорожного дела требуют устройства проверки оборотов железнодорожных обществ, при том именно учреждении, которому вверено вообще наблюдение над всеми государственными доходами и расходами, а таким учреждением является Государственный контроль».

Министерству путей сообщения предписывалось по-прежнему осуществлять общий и технический надзор за железными дорогами. Также для рассмотрения проекта правил проверки железнодорожных оборотов было решено образовать Особую комиссию, с участием представителей Министерства путей сообщения и финансов с последующим обсуждением проекта в установленном порядке. Данное положение Комитета министров было высочайше утверждено 25 сентября 1881 г.

В конце 1882 г. государственный контролер в своем всеподданнейшем отчете императору Александру III отметил, что «новый порядок поверки железнодорожных оборотов мог получить применение не позднее наступления 1883 г. Тем не менее на пути к достижению этой цели встретились непредвиденные препятствия», ссылаясь на Министерство путей сообщения [4].

Важность предъявленных ведомству путей сообщения обвинений возлагало на министра путей сообщения обязанность представить необходимые разъяснения. В ноябре 1883 г. К.Н. Посьет в своем представлении № 48 (секретное) императору Александру III

привел веские аргументы в оправдание вверенного ему ведомства. Он подробно изложил основные причины, вызвавшие задержку издания ревизионных правил о правительственном за железными дорогами надзоре. В частности отмечалось, что в Комитете министров было решено рассмотреть данный проект в Особом совещании из представителей МПС и Государственного контроля. При этом Д.М. Сольский выразил желание, чтобы председателем совещания был назначен А.Я. Гюббенет. В августе 1883 г. данное совещание достигло единогласного заключения по всем главным вопросам проверки оборотов частных железнодорожных обществ. Тем временем последовало высочайшее повеление о необходимости решения этого важнейшего вопроса до окончания текущего года [5].

31 декабря 1883 г. К.Н. Посьет внес в Комитет министров вместе с замечаниями по представлению Д.М. Сольского вновь разработанный в МПС проект правил, взамен тех, которые уже были представлены государственным контролером в этот же комитет.

10 января 1884 г. представление министра путей сообщения, согласно журналу Комитета министров, было передано на заключение государственного контролера. При этом Д.М. Сольский выразил надежду, что при таком положении дела уже в текущем году «возможно будет приступить к организации правильного контрольного надзора за эксплуатацией частных железных дорог» [6].

«Для сближения взглядов сих двух ведомств и согласования представленных ими проектов», 24 мая 1884 г., по требованию императора Александра III, было образовано Особое совещание под председательством М.Х. Рейтерна, возглавлявшего в те времена Комитет министров.

На данном Совещании было решено учредить, в виде опыта, сроком на два года (1885-1886), контрольный надзор за эксплуатационными оборотами трех наиболее задолжавших казне железнодорожных обществ.

В связи с тем, что сущность разногласий между министром путей сообщения и государственным контролером заключалась в существенной разнице взглядов на пределы власти каждого из этих ведомств в осуществлении надзора за оборотами частных железных дорог, Совещание разрешило и этот наболевший вопрос.

Также по заключению Совещания, «ввиду необходимости упорядочения дела, при рассмотрении финансовых смет и поверке от-

четов всех вообще железнодорожных обществ целесообразно «образовать из представителей Государственного контроля и Министерств путей сообщения и финансов две комиссии, с возложением на первую из них обязанности выработать однообразные формы смет и отчетов железнодорожных обществ. И на другую комиссию – проверки отчетов железных дорог за прежнее время, главным образом, с целью выяснения правильности счетов их с правительством» [7].

13 июня 1884 г. положение Комитета министров, одобрявшего все предлагаемые Особым совещанием мероприятия и разработанный проект Временных правил, было высочайше утверждено. В первый раздел Временных правил о контрольном надзоре над оборотами обществ: Балтийской, Лозово-Севастопольской и Московско-Брестской железных дорог включены состоявшие из 7 пунктов общие положения. Контрольному надзору представлялось право требовать от правлений и управлений железных дорог необходимые сведения и объяснения (п.2).

Второй раздел (8-11 пункты) – о проверке оборотов железных дорог, касался прав и обязанностей правительственного контроля.

Третий раздел (12-17 пункты) посвящался рассмотрению смет и отчетов. И, наконец, в четвертом разделе (18-20 пункты) помещались правила о взыскании казенных убытков от неправильных действий железнодорожных обществ и их агентов [8].

Далее представление государственного контролера об устройстве контрольных учреждений по надзору за оборотами частных железных дорог и ассигновании необходимых для этого средств рассматривалось в Департаменте Государственной экономии и Общем собрании Государственного совета, мнение которого получило высочайшее утверждение 11 декабря 1884 г.

Было решено «существующее в Департаменте гражданской отчетности Государственного контроля отделение по железнодорожным делам, выделив из состава сего Департамента, преобразовать в Железнодорожный отдел, на правах Ревизионного Департамента» [9].

В 1884 г. заведывание вновь образованным Железнодорожным отделом было возложено на генерал-контролера Департамента гражданской отчетности А.П. Иващенко [10].

Но практическое проведение контроля уже в самом начале обнаружило сопряженные с ним трудности, до тех пор, пока не-

возможно было заставить железнодорожные общества составлять свои сметы и отчеты по однообразной форме.

В 1884 г. при Министерстве путей сообщения была образована междепартаментальная комиссия под председательством действительного статского советника, инженера путей сообщения И.П. Глушинского для выработки однообразного порядка ведения отчетности и счетоводства для частных железных дорог.

В результате деятельности комиссии И.П. Глушинского был разработан комплекс мероприятий по упорядочению и усилению Государственного контроля за эксплуатационной отчетностью частных железных дорог. Введена единая система счетоводства, установлены общие нормы для смет и балансовых отчетов, ставших обязательными для железнодорожной администрации.

До 1887 г. активное участие в трудах данной комиссии принимал будущий министр финансов И.А. Вышнеградский. 26 июня 1887 г. положение Комитета министров о подчинении железнодорожных обществ обязательству представлять эксплуатационные сметы на утверждение министра путей сообщения было высочайше утверждено [11]. Деятельность комиссии И.П. Глушинского продолжалась до 1888 г., после чего министр путей сообщения К.Н. Посыет внес в Комитет министров представление о ее закрытии, вследствие выполнения всех намеченных задач.

Между тем в 1885 г. впервые на российских частных железных дорогах был учрежден правительственный контроль, распространявшийся не только на техническо-административную, но и на финансовую сферу эксплуатации.

Для образования второй Комиссии, планируемой Особым совещанием под председательством М.Х. Рейтерна, государственный контролер в ноябре 1885 г. внес в Государственный совет представление «об учреждении Временной комиссии для проверки необрезованных отчетов частных железных дорог». Мнение Государственного совета, одобрявшего данное представление, было 10 февраля 1886 г. высочайше утверждено [12].

В первой половине 1886 г. Комиссия приступила к выполнению возложенных на нее обязанностей. К началу действий комиссии необрезованных отчетов за прежнее время было более 600. Кроме того, ежегодно прибавлялось до 30 новых отчетов. Все это большое и сложное дело постепенно приводи-

лось в надлежащий порядок.

В целом трехлетний, удачный опыт применения контрольного надзора к трем вышеуказанным линиям вполне подтвердил целесообразность избранной системы наблюдения над оборотами частных железных дорог. В Государственном контроле предполагалось не только в дальнейшем сохранить учрежденный в виде опыта контроль, но и подчинить ему еще шесть частных железнодорожных линий [13]. К этой идее присоединился и ставший с 1 января 1887 г. министром финансов Иван Алексеевич Вышнеградский, по предложению которого дополнительно были включены еще три железнодорожные линии. Высочайше утвержденным 11 декабря 1887 г. положением Комитета министров контрольный надзор на трех вышеуказанных дорогах был сохранен.

И установлен такой же надзор на девяти следующих частных линиях: Донецкой, Варшавско-Бромбергской, Закавказской, Орловско-Витебской, Привислинской, Варшавско-Тереспольской, Рязско-Вяземской, Моршанско-Сызранской и Динабург-Витебской [14].

5 марта 1888 г. государственный контролер Д.М. Сольский внес представление № 877 о расходах на содержание контрольных учреждений по надзору за оборотами частных железных дорог в Государственный совет [15].

17 мая 1888 г. мнение Государственного совета об устройстве контрольных учреждений по надзору за оборотами частных железных дорог было высочайше учреждено [16]. Проверка отчетов частных железных дорог, не подчиненных ближайшему контрольному надзору, в 1888 г. осуществлялась Временной комиссией под председательством А.П. Иващенко. В связи с истечением трехлетнего срока, на который эта комиссия была учреждена (1886-1888), представлялась возможным ее упразднить, возложив окончание порученных дел и проверку текущих отчетов на Железнодорожный отдел Государственного контроля.

Между тем уже к 1887 г. многомиллионные платежи казны по гарантированным железнодорожным обязательствам начали возрастать в угрожающей прогрессии, став одной из главных причин хронического бюджетного дефицита России. В 1885 г. они составляли 47 млн. руб., а на следующий 1886 г. достигли 64 млн. руб. Гарантированных платежей из казны требовало более 85 % отечественной частной железнодорожной сети.

Министерство финансов с целью устранения бюджетных дефицитов приступило к широкой программе мероприятий по проведению железнодорожно-финансовой реформы. Для сокращения ежегодных платежей России за границей, используя благоприятную финансовую конъюнктуру на иностранных денежных рынках, в 1888-1890 гг. была проведена целая серия конверсий внешних, в первую очередь – железнодорожных займов. В результате конверсия пятипроцентных консолидированных облигационных займов на новые четырехпроцентные займы с более длительной рассрочкой дала заметную бюджетную экономию по ежегодным платежам. По расчетам И.А. Вышнеградского, эта финансовая экономия составила около 2,2 млн. руб. в год.

Одновременно был издан закон от 12 марта 1890 г. «О порядке открытия кредитов железнодорожным обществам, имеющим долг казне». Этот закон предоставил возможность подчинения фактическому надзору Департамента железнодорожных дел все вопросы, связанные с реализацией новых облигационных займов и само расходование сумм железнодорожных обществ с капиталами, гарантированными казной [17].

10 июня 1890 г. император Александр III утвердил Временные для железнодорожных обществ правила о порядке распределения чистого дохода, о взносе в казну платежей из чистого дохода и о порядке выдачи дивиденда по акциям [18].

Для усовершенствования системы счетоводства в 1891 г. при Департаменте была образована Особая междуведомственная комиссия. Результатом ее работы стал проект правил «о порядке зачета сумм, вносимых в казну железнодорожными обществами из их чистого дохода и сумм, отпущенных сим обществам из казны в ссуды». Данный проект был высочайше утвержден 18 июня 1892 г. Второй проект положения о счетоводстве Департамента железнодорожных дел по расчетам между железнодорожными обществами и казной был утвержден в том же 1892 г. по междуведомственному соглашению. С этого времени был установлен надлежащий порядок в счетоводстве по расчетам казны с железнодорожными обществами.

Совокупность вышеизложенных мер, а также внесенные Департаментом железнодорожных дел Министерства финансов изменения и улучшения в уставы железнодорожных обществ в полной мере способствовали упорядочению их хозяйственной деятельности. И,

что особенно важно, была исключена всякая возможность произвола со стороны железнодорожных обществ в расходовании реализованных ими с правительственной гарантией капиталов и бесконтрольного ведения их частного железнодорожного хозяйства [19].

Вместе с тем успешная деятельность местных органов контроля способствовала распространению правительственного влияния на другие частные железнодорожные линии. 22 февраля 1891 г. было высочайше утверждено положение Комитета министров «О подчинении ближайшему контрольному надзору эксплуатационных оборотов 6-ти железнодорожных обществ» [20]. Ими являлись общества Риги-Динабургской, Ивангород-Домбровской, Казлово-Воронежско-Ростовской, Грязе-Царицынской, Оренбургской и Орловско-Грязской железных дорог.

В соответствии с высочайше утвержденным 18 марта 1891 г. мнением Государственного совета, для проверки годовых отчетов частных железных дорог, не подчиненных ближайшему контрольному надзору, учреждалась контрольная часть [21].

В связи с постепенным распространением контрольного надзора за большинством частных железных дорог возникла необходимость в преобразовании Железнодорожного отдела. На основании высочайше утвержденного 3 июня 1891 г. мнения Государственного совета данный отдел был преобразован в Департамент железнодорожной отчетности [22].

Ревизионное наблюдение Государственного контроля, естественно, распространялось и на строительные операции частных обществ в тех случаях, когда они производились на гарантированные казной облигационные капиталы. Согласно высочайше утвержденному 15 июня 1891 г. мнению Государственного совета, надзору Государственного контроля было подчинено строительство Обществом Владикавказской железной дороги Петровской и Минераловодской ветвей.

Для достижения этой цели была образована также самостоятельная контрольная часть, на учреждение которой, как обычно, были выделены необходимые денежные средства. Как видно, затраты на содержание железнодорожного контроля, ежегодно возрастаая, стали достигать весьма значительных денежных сумм. Так, если в 1881 г. эти расходы составляли всего 8 300 руб., то в 1894 г. они достигли уже 1 684 770 руб. В целом за период с 1881 г. по 1894 г. эти затраты составили 8 807 253 руб. [23].

Для уменьшения расходов на содержание такого дорогостоящего железнодорожного контроля, по убеждению И. Рихтера, принимавшего непосредственное участие в проведении контрольно-финансовой реформы на российских железных дорогах, «практичнее было бы допустить известное разделение обязанностей между конкурирующими по надзору учреждениями. Сметный надзор и связанную с ним хозяйственную экспертизу оставить на исключительной обязанности МПС. Последующую же документальную поверку, дополняющий ее фактический контроль и также экспертизу правильности распоряжений распорядительного управления – на исключительной обязанности Государственного контроля» [24].

Так, с 1891 г. началось постепенное устранение контроля от непосредственного наблюдения за правильным и хозяйственным ведением частными обществами строительных операций. По-видимому, это было обусловлено тем, что благодаря осуществленным преобразованиям контрольно-финансового характера правительству Александра III удалось приобрести значительное влияние на ведение железнодорожного хозяйства акционерными обществами, поставив их в довольно тесную зависимость от казны. Подтверждением достижения цели предпринятых российским правительством мер вполне может служить тот факт, что главнейшие из них – учреждение контрольного надзора за оборотами железнодорожных компаний и установление определенного порядка производства денежных расчетов казны с обществами – первоначально введенные в виде опыта, на короткий срок, позднее были оставлены в действии на дальнейшее время [25].

В 1894 г. многие крупные железнодорожные работы – постройка новых значительного протяжения линий, усиление существующих и оборудование их элеваторами, пристанями и т. п. – производились акционерными обществами уже без надзора со стороны Государственного контроля. Предоставление обществам свободы распоряжаться облигационными строительными капиталами, гарантированными казной, не отвечало, конечно, взглядам Государственного контроля. Однако оно было допущено по тому соображению, что «размер потребных на постройку капиталов определяется по предварительном рассмотрении расценок ведомостей в особых комиссиях, с участием представителя Государственного контроля. И в той уверенности, что акционеры, будучи заинтересованы

в получении возможно больших дивидендов на акции, сами позаботятся, чтобы разрешенные им работы были произведены хорошо и дешево» [26].

В конце XIX в. было издано Положение о правительственном надзоре за оборотами обществ частных железных дорог, состоявшее из трех основных разделов и общих положений (ст.1-6). В первом разделе, включавшем пять глав, содержались правила составления, рассмотрения, утверждения и исполнения смет эксплуатации железных дорог (ст. 7-51). Второй раздел – Правила счетоводства и отчетности по оборотам железнодорожных обществ, состоял из двух глав (ст. 52-85). И, наконец, в третьем разделе находилось «Дополнительное положение о Ревизионной комиссии Государственного контроля». В первую главу был включен круг деятельности и состав Особого отдела и Особого присутствия (ст. 86-97). А во второй главе подробно рассматривался порядок производства проверки оборотов железнодорожных обществ (ст. 98-122) [27].

В соответствии с этим усовершенствованным положением, руководящим признавался тот принцип, «что не нуждаются в контроле те дороги, которые сумеют вести свое хозяйство с таким успехом, чтобы не вызывать необходимости платежей гарантий. В противном случае, вступают в силу правила о введении контроля, как только это потребует для ограждения непосредственно затронутых интересов казны» [28].

Итак, к концу XIX в. над российскими железными дорогами был установлен действенный регулярный правительственный контроль. Все совместные, скоординированные действия Государственного контроля и причастных министерств в значительной мере обусловили нормальную работу казенного и частного секторов отечественных железных дорог.

Своевременное принятие правительством Александра III необходимых, решительных мер, направленных на упорядочение железнодорожного хозяйства, позитивно отразилось на дальнейшем интенсивном развитии железнодорожного транспорта России. Причем для достижения намеченной цели большое значение придавалось улучшению функционирования существовавшей сети железных дорог, подавляющее большинство которых находилось в крайне тяжелом финансовом положении. Благодаря успешному проведению железнодорожной контрольно-финансовой реформы, безусловно, способ-

ствовавшей решению сложнейших проблем, связанных с нормализацией деятельности российских железных дорог, эта цель должна быть признана достигнутой.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Российский Государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 422. Оп. 1. Д. 1359. Л. 1.
2. Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. 1099. Оп. 1. Д. 233. ЛЛ. 3, 5.
3. ГА РФ. Ф.1099. Оп. 1.Д. 184. ЛЛ. 1, 8 об., 9.
4. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1882 г. СПб.: «Государственная типография». 1883. С. 112-113.
5. ГА РФ. Ф. 1099. Оп. 1.Д. 219. ЛЛ. 1, 3.
6. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1883 г. СПб.: «Государственная типография». 1884. С. 109.
7. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1884 г. СПб.: «Государственная типография», 1885. С. 136.
8. Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства, а также положений, правил, инструкций и соглашений, изданных им одобренных правительством с 1860 по 1 июня 1890 г. Ч.III. / Сост. Н.Л. Брюль. СПб.: Типо-Лит. С. Муллер и И. Богельман, 1890. С. 1472-1474, 1480-1481.
9. ПСЗ. Собрание третье. Т. IV. 1884. СПб.: «Государственная типография», 1887. № 2588. С.556.
10. ГА РФ. Ф. 1099. Оп. 1. Д. 406. Л. 2 об.
11. ПСЗ. Собрание третье. Т.VII. 1887. СПб.: «Государственная типография», 1889. № 4620. С. 362.
12. ПСЗ. Собрание третье. Т.VI. 1886. СПб.: «Государственная типография», 1888. № 3509. С.55.
13. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1887 г. СПб.: «Государственная типография», 1888. С. 154-155.
14. Собрание Узаконений и распоряжений правительства. СПб.: Тип. Правительствующего Сената. 1888. 17 июня. № 55. Ст. 511. С. 1158.
15. Россия. Государственный контроль. О расходах на содержание контрольных учреждений по надзору за оборотами частных железных дорог. СПб., 1888. С. 1-2.
16. ПСЗ. Собрание третье. Т.VIII. 1888. СПб.: «Государственная типография», 1890. № 5201. С. 219.
17. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М.: Изд-во «Наука». 1975. С. 160-161.
18. ПСЗ. Собрание третье. Т.X. 1890. СПб.: «Государственная типография», 1893. № 6921. С. 462.
19. Россия. Министерство финансов. Краткий отчет о деятельности Тарифных учреждений Департамента железнодорожных дел за 1889 – 1913 гг. СПб.: Изд-во Министерства финан-

- сов, 1914. С. 124-125.
20. ПСЗ. Собрание третье. Т. XI. 1891. СПб.: «Государственная типография», 1894. № 7485. С. 84.
21. ПСЗ. Собрание третье. Т. XI. 1891. СПб.: «Государственная типография», 1894. № 7557. С. 125.
22. ПСЗ. Собрание третье. Т. XI. 1891. СПб.: «Государственная типография», 1894. № 7780. С. 328.
23. Общий обзор развития и деятельности Государственного контроля в царствование государя императора Александра III (1881 – 1894). СПб.: «Государственная типография», 1901. С. 26, 32-33, 128-129.
24. Рихтер И.И. К истории железнодорожной ревизии в России. Киев.: тип. И.Н. Кушнерев и Ко, 1894. С. 4.
25. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров / Под ред. А.Н. Куломзина. Т. 3. СПб.: Изд-во Канцелярии Комитета министров, 1902. С. 28, 35, 40.
26. Цит. по: Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1894 г. СПб.: «Государственная типография», 1895. С. 101.
27. ГАРФ. Ф. 1099. Оп. 1. Д. 498. ЛЛ. 1-3, 9-13.
28. Мертенс О. Тридцать лет (1882-1911 г.) русской железнодорожной политики и ее экономическое значение. Пер. с нем. изд. 1919 г. И.И. Графа, под ред. А.И. Зака. М.: Изд-во «Центр бюро печати» (ЦБП НКПС), 1923. С. 86-89.

V. Testov

RAILWAY KONTROLNO – FINANCIAL REFORM: SOURCES AND CONSEQUENCES (80 – FIRST HALF 90 – TH XIX OF A GENERATION)

Abstract. Article is devoted the analysis of the problems connected with establishment of the real control over private sector of the Russian railways. Attraction of a wide range of sources has allowed to reproduce chronology of the kontrolno-financial actions promoting strengthening of a role of the state in regulation of relations of the property and perspective development of railway branch of the country.

Key words: private railways, principal views of the control, position, a rule and the instruction about the control.

УДК 94 (470.5)

Галиев Э.Б.

РЕВОЛЮЦИОННЫЙ ПОДЪЕМ В СТРАНЕ В СВЯЗИ С АГРАРНЫМ КРИЗИСОМ И РОЛЬ ПОЛИЦИИ ЮЖНОГО УРАЛА В ЕГО ПРЕОДОЛЕНИИ*

Аннотация. В конце XIX - начале XX веков становится очевидным аграрный кризис, вызванный сокращением крестьянского землевладения, ухудшением экономического положения крестьянского хозяйства, что вызывало волнения в крестьянской среде, приводившие к беспорядкам. Особенно широкий размах крестьянское движение приняло в период с 1905 по 1907 годы. Действия полиции в этих условиях были направлены на предупреждение и прекращение всякого рода волнений и беспорядков среди населения и устранения причин, способных их вызвать.

Ключевые слова: крестьянство, революционный подъем, полиция, Южный Урал.

Несмотря на ускоренную экономическую модернизацию, Россия оставалась крестьянской страной. По данным первой Всероссийской переписи населения 1897 года,

крестьянское население составляло 93 млн. человек (74 %).¹ В сельской местности в 50 губерниях Европейской России проживали 81,4 млн. крестьян, из них 69,4 млн. занимались сельским хозяйством.

На рубеже XIX–XX веков в России сложился комплекс взаимосвязанных социально-экономических проблем, одной из которых было ухудшение положения крестьянства. Истоки этого процесса лежали в самом характере крестьянской реформы 1861 года, предусматривавшей нормы надела, которые в перспективе не позволяли большинству крестьян улучшить свое хозяйство. Только 4,8 % крестьян получили надел в размере, обеспечивающем прожиточный минимум.² Начиная с 1880-х годов, все отчетливее обнаруживалось крестьянское малоземелье, обострившееся из-за роста сельского населения. Истощенные крестьянские наделы давали низкие урожаи, все чаще повторялись неуро-

* © Галиев Э.Б.