

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656.2:94(47)

© Петров Юрий Иванович

— кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры
«Таможенное право и организация таможенного дела»
Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
petrov52@ro.ru

Результаты преобразований в системе управления путями сообщений в правление Александра I

Аннотация. В статье на основе анализа правовых актов, принятых в правление императоров Павла I и Александра I, прослеживается ход мероприятий, направленных на преобразования в транспортной отрасли в конце XVIII — первой четверти XIX в. Анализ показал, что серьезным шагам правительства Александра I предшествовали мероприятия его отца Павла I, создавшие предпосылки для совершенствования транспортного законодательства, поднявшего транспортную отрасль в новое царствование на уровень, который она еще никогда не занимала. В статье рассматриваются правовые акты, которые легли в основу создания новых учреждений: Управления водяными и сухопутными сообщениями, Корпуса инженеров путей сообщения и учебного заведения Института Корпуса инженеров путей сообщения, обеспечивших решение серьезных практических дел и прежде всего в области водных коммуникаций.

Ключевые слова: транспорт; транспортное законодательство; манифест; пути сообщения.

© Yury Iv. Petrov

— Candidate of Historical Sciences, docent, associate professor
of the department 'Customs Law and Organization of the Customs Affairs'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

The results of transformations in the control system of communication routes under the reign of Alexander I

Abstract. Based on the analysis of legal acts adopted during the reign of Emperors Paul I and Alexander I, the current paper has traced the course of measures aimed at transforming the transport industry at the end of the 18th - first quarter of the 19th century. The analysis has shown that the serious steps

of the governing of Alexander I were preceded by the measures of his father Paul I, which created the preconditions for improving transport legislation, which raised the transport industry to a new level that it had never reached before. The paper has considered the legal acts that formed the basis for the development of such new institutions as the Office of Water and Land Communications, the Corps of Railway Engineers and the educational institution of the Institute of the Corps of Railway Engineers, which solved serious practical matters, primarily in the field of sea communication routes.

Keywords: transport; transport legislation; manifesto; communication routes.

В конце XVIII — начале XIX в. объективно назрела необходимость принятия кардинальных мер в транспортной отрасли и прежде всего в ее управлении. Павел I начал преобразовательную деятельность, и в свое короткое правление (1796—1801 гг.) им были сделаны определенные шаги в отраслевом управлении, которые создали предпосылки для осуществления системных преобразований его сыном императором Александром I.

В 1797 г. управление водными коммуникациями во всей империи Павел I поручил действительному тайному советнику графу Я. Е. Сиверсу [1, стр. 504—505], который еще в 1774 г. Екатериной II был назначен на вновь образованную должность директора водяных коммуникаций, но в 1781 г. был вынужден подать в отставку из-за враждебного отношения к нему князя Потемкина.

По инициативе Сиверса решено было создать особое учреждение для управления водными путями страны, находившимися до этого в ведении местных властей. Именным указом от 28 февраля 1798 г. был учрежден Департамент для произведения и правления всех дел по водяным коммуникациям [2, стр. 109—110], со статусом правительственной коллегии и непосредственно подчиненный Сенату. Однако в начале XIX столетия все более настоятельной и объективно необходимой становилась потребность системных преобразований в управлении путями сообщения. Наступило время коренных изменений в системе правового обеспечения транспортной деятельности.

Взойдя на престол, Александр I на должность главного директора водных коммуникации в империи назначил принца Георгия Ольденбургского, являвшегося генерал-губернатором Тверской, Новгородской и Ярославской губерний. С его назначения начались коренные изменения в управлении водяными и сухопутными путями сообщений. Сначала он инициировал преобразование Департамента водяных коммуникаций в Экспедицию водяных сообщений [3, стр. 1032—1036]. Обосновывая такой шаг в докладе на имя императора, он привел много «неудобств в существовавшей системе управления», в частности:

наличие неопределенности в обязанностях, низкую ответственность, медлительность в осуществлении конкретных дел [3, стр. 1032].

Но это был первый шаг, и вскоре, 30 августа 1809 г., последовал Указ о присоединении Экспедиции о устройении дорог в государстве к Экспедиции водяных сообщений, объединив тем самым управление водными и сухопутными путями сообщений в одном учреждении. получившее название Главного управления путей сообщения [4, стр. 278—280].

20 ноября 1809 г. был объявлен Манифест об управлении водяными и сухопутными сообщениями [5, стр. 1305], который коренным образом изменил весь ход развития транспортной отрасли и формирование ее законодательной базы. Ранее принцу Георгу Ольденбургскому, как главному директору путей сообщения, было поручено разработать соответствующие документы в качестве основы практической деятельности создаваемых новых структур: Управления водяными и сухопутными сообщениями, Корпуса инженеров путей сообщения и учебного заведения Института Корпуса инженеров путей сообщения.

Положением об Управлении водяными и сухопутными сообщениями все внутренние водные и сухопутные пути были определены в границах 10 округов [5, стр. 1306]. Положение установило штатную численность структурных подразделений Управления. Новая организация должна была способствовать активизации строительства путей сообщения в стране и улучшению управления ими.

Практическая реализация принимаемых управленческих решений в транспортной отрасли ложилась на создаваемый Корпус инженеров, который был наделен статусом воинского подразделения. В руководящий состав Корпуса вошли: 3 генерал-инспектора; 10 Окружных начальников; 15 управляющих директоров; 20 директоров производителей работ; 30 инженеров 1-го класса; 45 — 2-го класса; и 70 — 3-го класса [5, стр. 1306].

Учрежденный институт Корпуса инженеров путей сообщения стал готовить специалистов в области путей сообщения. Институт явился колыбелью русских инженеров-путейцев, строителей водных, шоссейных и железных дорог.

В начале XIX столетия транспортная отрасль приобретала значение, которое она еще никогда в государстве не имела. Усилия реорганизованных и вновь созданных учреждений были направлены на дальнейшее развитие путей сообщения в стране и оказались не напрасны. Реорганизация системы управления позволила реализовать многие проекты, задуманные еще в предшествующие царствования [6, стр. 180—186]. Так в 1803 г. закончилось строительство Северо-Екатерининского канала, соединившего реки Каму и Северную Двину. На следующий год после устройства шлюза был открыт для судоходства Огинский канал, протяженностью 46 верст, соединивший реки Щара и Яцольда, а через них и Черное море с Балтийским. С его открытием вышли

указания касающиеся использования рек, непосредственно не соприкасающихся с каналом, но влияющие на режим судоходства в целом. В них предписывалось строить мельницы и мосты так, чтобы не создавались трудности для судоходства, а бечевники по берегам рек привести в соответствие с требованиями изданных ранее законов [7, стр. 173—174].

Еще Петр I предполагал прорыть водораздел между реками Вытегрой, притоком Онежского озера, и Ковжей, впадающей в Белое озеро, но задуманное им не было осуществлено. К работам тогда так и не приступили [8, стр. 113]. В дальнейшем работы неспешно велись, а в 1810 г. было открыто движение судов по новой трассе через реки Шексна, Ковжа и Вытегра. Эта система получила название Мариинской. Она пропускала суда грузоподъемностью 23—38 т. Ими, например, доставлялись на Макарьевскую ярмарку ценные заморские грузы [9, стр. 66].

С петровских времен проектировали Тихвинскую систему, самую короткую на пути из Петербурга на Среднюю Волгу, в частности до Рыбинска путь должен был составить 924 км, в то время как по Вышневолоцкой системе он равнялся 1440 км и 1143 км по Мариинской [13, стр. 66]. В 1811 г. создание Тихвинской системы завершили, и был открыт путь по Мологе и Тихвинке. Эти водные системы позволили пропускать суда значительной грузоподъемности. Так, по Мариинской системе первоначально проходили суда с грузами весом до 150 т, а впоследствии до 300 т [10, стр. 5].

Возникшая проблема с подвозом камня для строительства в Москве храма Христа Спасителя подвигла в 1825 г. к началу сооружения гидротехнического комплекса (канал, шлюзы, дамбы, озеро-водохранилище Сенеж у будущего Солнечногорска). За четверть века водная система была сооружена и пропускала баржи с грузом до 35 т [9, стр. 66].

Таким образом в первой четверти XIX столетия были сооружены новые и завершены обустройством многие водные пути сообщения, появилась мощная водная транспортная система, открывавшая новые возможности для развития промышленности и торговли в государстве. Однако создав эффективную систему управления транспортной отраслью, специализированную и структурированную организацию для решения практических задач, а также учебное заведение для подготовки кадров-транспортников, правительству Александра I не удалось в дорожном строительстве добиться заметных результатов. Причиной стала ограниченность финансовых средств. В первой четверти XIX в. шло формирование важнейших элементов финансовой системы государства. Недоборы по прямым налогам вели к увеличению косвенного налогообложения, но бюджетный дефицит при этом сохранялся. Его скрывали выпусками бумажных денег, заключением иностранных займов.

В этих условиях одной казны не могло хватить на все дорожные проекты. Кроме того не доставало и профессиональных сил — рабочих, мастеровых, специалистов Корпуса инженеров путей сообщения. Созданное в 1809 г. учебное заведение Институт Корпуса инженеров путей сообщения только в 1813 г. осуществил первый выпуск всего лишь 16 инженеров. Все они были распределены в Петербургский округ путей сообщения [11, стр. 415]. Привлечение иностранных специалистов для строительства первых шоссе в России показало, что более суровые природные условия, нежели в Западной Европе, требовали внесения серьезных коррективов при использовании зарубежного опыта.

Правительство могло уделять внимание лишь нескольким трактам, обеспечивающим торговлю с внешним миром, и на их содержание регулярно направляло значительные средства. Все остальные дороги были отданы местным властям. В 1811 г. ведомство путей сообщения составило проект развития сети шоссейных дорог, разделив их на классы. Петербурго-Московское шоссе было отнесено к первому классу, и его строительство считалось первоочередной задачей, но из-за Отечественной войны 1812 г. началось только в 1817 г. Дорога строилась на протяжении 17 лет и полностью была завершена в 1833 г. Протяженность ее составила 725,6 км. Это была первая дорога в стране с твердым покрытием, ставшая выдающимся сооружением в масштабе всей тогдашней Европы. Французский инженер М. Г. Дестрем, работавший в России, оценивал шоссе так: «По своим измерениям и по особому тщанию в назначении направления пути и в отделке сооружения это шоссе может стать наряду с лучшими дорогами, устроенными в самых просвещенных странах Европы» [9, стр. 70].

Таким образом, тенденция к регулированию правовых отношений «из центра», получившая дальнейшее развитие в XVIII в. — в начале XIX столетия устойчиво оформилась и стала надежной правовой опорой в государственном управлении. Правовую основу реорганизационных мероприятий в александровскую эпоху составили именные указы и акты правительствующего сената. Александр I особенно активно участвовал в делах государства в первой половине своего царствования и смог привлечь к делу энергичных и опытных людей, которые успешно осуществили преобразования в транспортной сфере. Реорганизация привела к созданию новых органов управления транспортной отраслью, а также к учреждению учебного заведения для подготовки необходимых кадров. Наличие многочисленных и системных правовых актов, равно как и единого органа управления транспортом, позволило решать вопросы развития путей сообщения в соответствии с вызовами времени.

Литература

1. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1 — Т. XXIV. — 1797. — № 17848.

2. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1 — Т. XXV. — 1798. — № 18403.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1 — Т. XXX. — 1809. — № 23745.
4. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1 — Т. XXXI. — 1809. — № 24307.
5. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1 — Т. XXX. — 1809. — № 23966.
6. Петров, Ю. И. Развитие путей сообщения и транспортного законодательства в петровскую эпоху / Ю. И. Петров // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 2.
7. Семенов, А. Изучение исторических сведений о российской внешней торговле и промышленности с XVII столетия по 1858 год. Часть вторая / А. Семенов. — Санкт-Петербург, 1859.
8. Ключевский, В. О. Сочинения : в 9 томах. — Том 4. Курс русской истории / В. О. Ключевский. — Москва : Наука, 1989.
9. Путешествие из Петербурга в Москву: 222 года спустя. Книга I: Два столетия российской истории между Москвой и Санкт-Петербургом / составители и научные редакторы Т. Г. Нефедова, А. И. Трейвиш. — Москва : ЛЕНАНД, 2015.
10. Широкова, В. А. Вышневолоцкая водная система: ретроспектива и современность. Гидролого-экологическая обстановка и ландшафтные изменения в районе водного пути. Экспедиционные исследования: состояние, итоги, перспективы / В. А. Широкова [и др.]. — Москва : ООО «ИПП КУНА», 2011.
11. Старейший транспортный университет — городу на Неве / под редакцией В. И. Ковалева, В. В. Сапожникова, В. В. Фортунатова. — Москва : Маршрут, 2006.

References

1. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Sobraniye 1 — Т. XXIV. — 1797. — № 17848.
2. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Sobraniye 1 — Т. XXV. — 1798. — № 18403.
3. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Sobraniye 1 — Т. XXX. — 1809. — № 23745.
4. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Sobraniye 1 — Т. XXXI. — 1809. — № 24307.
5. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Sobraniye 1 — Т. XXX. — 1809. — № 23966.
6. Petrov, YU. I. Razvitiye putey soobshcheniya i transportnogo zakonodatel'stva v petrovskuyu epokhu [Development of communication lines and transport legislation in the Petrine era] / YU. I. Petrov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 2.
7. Semenov, A. Izucheniye istoricheskikh svedeniy o rossiyskoy vneshney torgovle i promyshlennosti s XVII stoletiya po 1858 god [Study of historical information about Russian foreign trade and industry from the 17th century to 1858]. Chast' vtoraya / A. Semenov. — Sankt-Peterburg, 1859.
8. Klyuchevskiy, V. O. Sochineniya : v 9 tomakh [Works: in 9 volumes]. — Tom 4. Kurs russkoy istorii / V. O. Klyuchevskiy. — Moskva : Nauka, 1989.
9. Puteshestviye iz Peterburga v Moskvu: 222 goda spustya. Kniga I: Dva stoletiya rossiyskoy istorii mezhdru Moskvoy i Sankt-Peterburgom [Travel from St. Petersburg to Moscow: 222 years later. Book I: Two centuries of Russian history between

- Moscow and St. Petersburg] / sostaviteli i nauchnyye redaktory T. G. Nefedova, A. I. Treyvish. — Moskva : LENAND, 2015.
10. Shirokova, V. A. Vyshnevolotskaya vodnaya sistema: retrospektiva i sovremennost'. Gidrologo-ekologicheskaya obstanovka i landshaftnyye izmeneniya v rayone vodnogo puti. Ekspeditsionnyye issledovaniya: sostoyaniye, itogi, perspektivy [Vyshnevolotsk water system: retrospective and modernity. Hydrological and ecological situation and landscape changes in the area of the waterway. Expeditionary research: state, results, prospects] / V. A. Shirokova [i dr.]. — Moskva : OOO «IPP KUNA», 2011.
 11. Stareyshiy transportnyy universitet — gorodu na Neve [The oldest transport university - to the city on the Neva] / pod redaktsiyey V. I. Kovaleva, V. V. Sapozhnikova, V. V. Fortunatova. — Moskva : Marshrut, 2006.