

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

удк 347.463:62

© **Духно Николай Алексеевич**,
доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)
naduhno@ui-miit.ru

Законоведение и инженерные знания

Аннотация. В конце XIX столетия, первые годы становления Московского инженерного училища (ныне Российский университет транспорта) в структуру инженерного знания при участии Министерства путей сообщения в процесс обучения инженеров было включено законоведение. Сложившееся на основе теоретической юридической науки законоведение стало предметом внимания Министерства путей сообщения. В 1899 г. для Московского инженерного училища ведомство разработало и утвердило специальную программу для преподавания законоведения студентам. Программа и подготовленный по ней курс законоведения оказались уникальны своим содержанием и структурой. Мыслящие работники транспорта ощущали потребность инженера в правовых знаниях как юридического источника информации. Инженеру, кроме специальных знаний и умений, предписывалось быть высококультурной личностью, знать и понимать правовые механизмы устройства и деятельности всех структур путей сообщения, твердо стоять на правовых принципах в своей профессиональной деятельности. Оценка программы и преподаваемого по ней курса законоведения, сопоставленная с изучением права в наши дни, дала возможность для построения выводов о направлениях формирования правового знания инженеров, подготовка которых осуществляется в Российском университете транспорта. Целью данного исследования является получение сведений о месте правового знания в структуре инженерного знания, формируемого на начальном этапе становления Московского инженерного училища. Содержание правового знания может стать источником сведений для разработки концепций правового влияния на становление инженерного знания в Российском университете транспорта на современном этапе его деятельности. Методологией исследования стали научные методы познания источников и содержащихся в них сведений о способах создания нового транспортного вуза; о методах формирования структуры инженерного знания; о приемах определения

содержания правового знания в структуре инженерного знания. Методы выявления, оценки, анализа, сопоставления, проверки сведений, отражающих факты обучения инженеров в XIX столетии содействовали накоплению знаний и формулировке выводов, изложенных в данной научной работе. Метод сопоставления полученных данных со знаниями, подтверждаемыми богатым научным опытом автора, создал условия для обоснованных выводов по данному научному исследованию.

Ключевые слова: инженерное знание; законоведение; структура инженерного знания; структура правового знания; транспортный вуз; виды путей сообщения.

© **Nikolay A.I. Dukhno**,
Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport

Legal science and engineering knowledge

Abstract. At the end of the XIX-th century, in the early years of the formation of the Moscow Engineering School (now the Russian University of Transport) with the participation of the Ministry of Railways, legal science (jurisprudence) was included in the process of training engineers. The jurisprudence formed on the basis of theoretical legal science became the subject of attention of the Ministry of Railways. In 1899, for the Moscow Engineering School, the department developed and approved a special program for teaching legal sciences to students. The program and the course of jurisprudence prepared turned out to be unique in its content and structure. Thinking transport workers felt the engineer's need for legal knowledge as a legal source of information. The engineer, in addition to special knowledge and skills, was required to be a highly cultured person, to know and understand the legal mechanisms of the railways structure and operation, to stand firmly on legal principles in his professional activities. The evaluation of the program and the course of jurisprudence, compared with the study of law today, made it possible to make conclusions about the directions for the formation of the legal knowledge of engineers, whose training is carried out at the Russian University of Transport. The purpose of the current study was to obtain information about the place of legal knowledge in the structure of engineering knowledge, formed at the early stage of setting up the Moscow Engineering School. The content of legal knowledge can become a source of information for the development of concepts of legal influence on the development of engineering knowledge at the Russian University of Transport at the present. The methodology of the research was made by the scientific methods of cognition of the information

about the ways of setting up a new transport university; about the methods of forming the engineering knowledge structure; about the methods of determining the content of legal knowledge in the engineering knowledge structure. Methods for identifying, evaluating, analyzing, comparing, verifying information about training of engineers in the XIX-th century accompanied the accumulation of knowledge and the formulation of the conclusions set forth in the paper. The method of comparing the obtained data with knowledge, confirmed by the rich research experience of the author, has developed the conditions for reasonable conclusions on the current study.

Keywords: engineering knowledge; legal science (jurisprudence); engineering knowledge structure; structure of legal knowledge; transport university; types of railways.

Востребованность инженерного знания в России стала возрастать со времен развития путей сообщения, на основе развития науки и появления новой техники. Для строительства новых путей сообщения требовались новые технические средства и новые способы производства работ по подготовке и эксплуатации транспорта. Со второй половины XIX в. в России стала интенсивно развиваться наука, создавая основу формирования инженерного знания. К концу этого столетия наше Отечество стало ощущать не только необходимость, но и широкую возможность наращивать инженерное знание посредством подготовки инженеров, способных строить новые пути сообщения. Особенно бурно начали строиться железные дороги. Видный ученый транспортник Н. П. Петров, занимая должность заместителя министра путей сообщения, предложил создание нового транспортного вуза с новой методикой его деятельности по подготовке инженеров [1]. В 1896 г. создается новый транспортный вуз — Московское инженерное училище. Работа нового вуза строилась по методике, которая в России еще не применялась. Научный подход к формированию инженерного знания был направлен не только на разработку и внедрение новых методов обучения будущих инженеров, научными критериями определялись все другие компоненты, реализация которых представляла яркую картину структуры и содержания инженерных знаний. Ориентация на подготовку инженеров была направлена на прием способных к обучению в вузе абитуриентов. За счет интенсивного и способного обучения теоретическое освоение материала осуществлялось в течение трех лет. Все практические умения и способности отрабатывались студентами на двухгодичной практике, которая проходила на рабочих местах. Технические, точные науки составляли основу инженерного знания, но теория этих наук была не безгранична в преподавании, а имела предел, устанавливаемый специфичностью практических транспортных задач. Умелое выделение теории, ориентация ее на решение транспортных задач, активные

методики преподавания и постоянная, тесная связь училища с ведомством путей сообщения создавали особую среду развития транспортного образования. Под воздействием Министерства путей сообщения формировались учебные планы, согласовывались технические дисциплины, вырабатывались требования к содержанию знаний и способностей будущих инженеров. Ведомство путей сообщения считало необходимым включать правовые знания в содержание инженерного знания. Опорой плодотворной деятельности транспорта был инженер, и его следовало готовить с такими способностями, которые вели развитие путей сообщения к цели удовлетворения человека, общества и государства в их потребностях при создании полноценной жизни.

В 1899 г. Министерство путей сообщения утвердило Программу преподавания законоведения в Московском инженерном училище [ГБУ «ЦГА Москвы». Фонд 231. Дело 732]. Прозорливость министра путей сообщения Михаила Ивановича Хилкова дала ход реализации этой Программы, право стало неотъемлемым элементом инженерного знания.



Князь Михаил Иванович Хилков — русский государственный деятель, действительный тайный советник, министр путей сообщения Российской империи с 1895 по 1905 г.

К содержанию и структуре правового знания предъявлялись требования, выраженные в Программе. Учебная дисциплина по законоведению начала наполняться новыми правовыми идеями с начала XIX в., когда в России по инициативе Александра I создавалась новая система образования. С накапливанием мощи интеллектуального и нравственного развития со второй половины XIX столетия правовые средства России богатеют, законоведение приобретает теоретические черты (в XVIII столетии законоведение не сложилось в науку, отображающую объективную связь общественных отношений с необходимостью их правового регулирования, теоретических основ для оценки законодательства еще не было [2, стр. 376]).

Законоведение в России стало учебным предметом с 1835 г., с этого периода появилась возможность понимать законоведение как совокупность фундаментальных юридических знаний, как учебную

дисциплину, призванную готовить студентов к усвоению отраслевых юридических наук [https://ozlib.com/914139/pravo/entsiklopediya_zakonovedeniya_uchebnoy_programme_yuridicheskogo_fakulteta] [3; 4; 5]. Для транспортного вуза нового типа ведомством путей сообщения разрабатывалась и утверждалась отдельная Программа по изучению курса законоведения в Московском инженерном училище. Изучением законоведения предусматривалось повышение правовой культуры будущих инженеров, которые обязаны понимать ценности права, их связи с деятельностью путей сообщения. Это была новая программа по законоведению, ориентированная на транспортную отрасль. По своей структуре Программа состояла из 27 пунктов, каждый из которых ставил рамки к содержанию правового знания инженера. От него требовались знания и понимание права в инженерной деятельности, умения руководствоваться законами и ответственно относиться к юридическим предписаниям при решении задач строительства и эксплуатации путей сообщения. Закону придавалась высокая юридическая сила, создавалась атмосфера доверия и уважения к законодательным актам.

Укреплялась сила закона, его юридическая мощь должна была быть устремлена к охране прав человека. Указывалось на необходимость строгой правовой обдуманности и человечности закона со стороны законодателя. Законоведение того периода времени давало основание понимать, что отвлеченная от жизни жестокость законов порождает факты неповиновения и не способствует установлению желаемого правопорядка. Человеколюбивые шаги законодателя давали проблески, но бесправное проявление чиновников в своей деятельности, далеких от мысли об улучшении жизни народа, не укрепляли правопорядок. Читавший в Московском инженерном училище лекции по законоведению Н. П. Алексеев, верный своему призванию, с осторожностью упоминает недостатки в принятии и воплощении законов в общественные отношения, стремится к выработке у студентов чувства веры в силу закона [6].

От общих представлений основных правовых категорий до отдельных норм права студенты получали правовое знание, которое становилось средством оценки окружающей транспортной действительности, в которой могли оказываться инженеры. Преподавание законоведения обеспечивало получение студентами правовых знаний об органах государственного управления России; о местном управлении. Изучению подлежали земские, городские общественные учреждения, гласность земских собраний и их избрание; студентов учили давать правовую оценку деятельности городской думы и городских управ. Требовалось знать общий порядок и правила делопроизводства в административных учреждениях. Инженеру нужно было иметь четкое представление о

государственной службе, знать и понимать порядок вступления на службу.

Право поступления на государственную службу возникало по двум основаниям: по сословному происхождению; по наличию соответствующего уровня образования, которое давало право на получение определенного чина. При изучении курса законоведения усваивались права государственного служащего, в том числе права и порядок ухода в отпуск и в отставку, права ушедшего на пенсию, порядок получения единовременного пособия. Такие знания усиливали уверенность инженера в создании условий достойной жизни в будущем, укрепляя силы для инженерной работы. Программа была пронизана идеей связи правовых средств со структурой Министерства путей сообщения и обширной деятельностью всех видов путей сообщения, замыкавшихся на это ведомство.

Инженер обязан был четко представлять значение путей сообщения для духовной и экономической жизни человека. Пути сообщения, как средство удовлетворения потребности человека, потребности общения с другими людьми; значение путей сообщения для народного хозяйства, для сельского хозяйства, для промышленности и торговли, — эти вопросы надлежало изучать в курсе законоведения. Правовые знания ценились как средство и инструмент развития мышления, обогащающего культуру поведения, способствующей развитию путей сообщения, росту производства, торговли и приращения богатства страны. Приобретаемые правовые знания обеспечивали формирование мировоззрения студентов о степени проявления внимания государственной власти к путям сообщения, состоянии которых должно удовлетворять культурные, экономические потребности народа; обеспечивать безопасность на транспорте и безопасность движения транспортных средств.

Студенты Московского инженерного училища обязаны были понимать отношение государства к путям сообщения, значение публичных и частных интересов. Студентами изучалось постепенное изъятие путей сообщения из частного владения и превращение их в одну из важнейших отраслей государственного управления, а глубина осмысления этого процесса укреплялась принципом публичности, пронизанного правовыми идеями.

Изучение законоведения наполняло мысли будущих инженеров правовыми знаниями того содержания, которое формировало умения мыслить и давать правовую оценку событиям в сфере транспорта. Между освоением водных путей, использованием сухопутных дорог и строительством новых железнодорожных путей складывались не простые отношения. Для их регулирования требовалось развитие правовых средств, повышение культуры.

Правовая наука развивалась медленно. Необразованными люди оставались не потому, что не было возможности учиться, основной

причиной была лень. Однако в Московском инженерном училище поступающих всегда было много, конкурс почти каждый год составлял три и более человек на одно место [7, стр. 115—117].

Правовые знания плодотворно влияли на мыслительную деятельность лиц, принимавших решения о создании и развитии централизованных органов управления путями сообщения. При соединении в едином органе управления всех путей сообщения: водных, сухопутных и железнодорожных, появилась возможность тесного их взаимодействия. Совершенствовались условия, способствующие перемещению грузов и пассажиров, полнее удовлетворяя потребности человека, общества и государства. С развитием железнодорожной сети водные пути не утратили своей актуальности. Они оставались в системе путей сообщения, решая важные задачи перевозки грузов, которые удобнее и экономичнее доставлять водными путями. Передавая сухопутные и водные пути в подчинение местных органов, не всегда можно было добиться справедливости в отстаивании общих интересов. Бюрократическая и законодательная рутинная, опиравшаяся на упорное безразличие народа, создавала препятствия для решительных шагов императора, как основного законодательного органа. Проблемы были как в содержании законов, так и в способах их воплощения в правовые отношения [8].

Московское инженерное училище становилось тем транспортным вузом, где внедрялись новые методики подготовки инженеров для воспитания в них высокого мировоззрения и формирования способностей к полноценной работе в системе путей сообщения. От инженера требовалось знание о полномочиях министра путей сообщения, о значимости решаемых задач Советом министерства, инженерным советом этого же ведомства, а также о полномочиях Канцелярии министерства. Со скамьи студента будущие инженеры изучали правовые основы о деятельности Департаментов Министерства путей сообщения. Правовые знания студентов формировали убеждения в законности полномочий департаментов: шоссейных и водных сообщений и железных дорог; раскрывали юридическую сущность временного управления казенными железными дорогами. Особое внимание уделялось правовому положению Портовой комиссии; Главной инспекции железных дорог, шоссейных и водных сообщений. Знакомившись со структурой министерства путей сообщения, студенты формировали правосознание, тесно связанное с деятельностью министерства. Правовое знание объединяло элементы разных технических, организационных, управленческих и иных знаний в одно целое — инженерное знание путей сообщения или инженерное транспортное знание.

При изучении законодательства студенты Московского инженерного училища осваивали правовые предписания, определяющие полномочия Министерства путей сообщения в отношении сооружений,

благоустройства, содержания и пользования всеми путями сообщения России и торговыми портами, входившими в его компетенцию. Будущий транспортник на студенческой скамье начинал ощущать зависимую связь вуза с отраслью, что способствовало пониманию сущности принципов руководства учебными заведениями транспортного ведомства.

Правовые знания обогащались изучением полномочий местных управлений путями сообщения.

Внимание уделялось изучению правовых вопросов регулирования водных путей сообщения, к примеру перевозке грузов, которые удобнее и экономичнее доставлять водными путями. Курс законоведения предусматривал освоение студентами водных путей сообщения как первоначальных естественных средств сообщения.

В курсе законоведения заостряется внимание на соотношении частного и публичного права. Эта проблема возникает при нахождении водных объектов на земельных участках, которые находятся в частной собственности. В такой ситуации право пользования водой для судоходства сохраняется за собственником. Но с позиций публичного права интересы государства должны быть обеспечены. Коллизия прав решалась в пользу публичного права, представляющего собой общественный интерес. Права собственника ограничивались, когда возникала необходимость охранять общественный и государственный интерес. Такой правовой подход создавал юридические гарантии на использование водных путей для перемещения товаров, расширяя культурное и промышленное развитие регионов России. Но практика перевозки грузов, товаров по некоторым рекам шла разными путями, что создавало материал для решения проблем защиты тех или иных интересов. В Министерстве путей сообщения были хорошо подготовленные правоведы, способные правильно решать юридические вопросы. Они обоснованно доказали, что судоходство на реках должно быть сохранено. Водное законодательство отвечало потребностям нашей отечественной культуры по использованию рек для судоходства.

В курсе законоведения студенты Московского инженерного училища изучали правила плавания по внутренним водяным путям, правовое регулирование отношений по поводу шоссейных и обыкновенных дорог. В то время дороги разделялись на пять классов. Требовалось знать понятие шоссе, устройство шоссе и его содержание; шоссейный сбор и шоссейные заставы. Изучались правила движения по шоссе; категории шоссе. В курс обучения включался Закон от 5 апреля 1883 г. «О передаче шоссейных дорог в ведение земских учреждений». В соответствии с Положением о губернских и уездных земских учреждениях они имели право именем земства, на основании общих гражданских законов приобретать и отчуждать недвижимое имущество, заключать договоры, принимать обязательства, предъявлять гражданские иски, нести ответственность в

гражданских судах по имущественным делам земства [<https://nnov.hse.ru/ba/law/igpr/gubuezdzemucher1864>]. Изучались также порядок и правила участия губернского правления и земских учреждений в заведовании грунтовыми дорогами, дорожные повинности местного населения, правовой порядок, устанавливаемый на подъездных путях к железным дорогам: правила различия их по устройству и по двигателям; режим подъездных путей общего и частного пользования; порядок производства изысканий для устройства подъездных путей и порядок разрешения изысканий; устройство путей. Рассматривались случаи, когда на устройство требуется особое разрешение.

С развитием паровозных железных дорог укреплялось их правовое регулирование. Постановлением министра путей сообщения от 19 марта 1898 г. № 5343 была принята новая редакция Правил технической эксплуатации. Всем казенным и частным паровозным железным дорогам общего пользования указывалось «принять таковые Правила к руководству и исполнению через шесть месяцев со дня опубликования взамен соответствующих Правил 1883 и 1891 годов». При этом уточнялось, что остается в силе Положение о сигналах, ставшее впоследствии основой Инструкцией по сигнализации [<https://helpiks.org/9-62682.html>].

Отдельной темой в курсе законоведения стояла проблема становления железнодорожного дела в России. История появления железных дорог отражает нашу национальную культуру, трепетное отношение к старым обычаям и привычкам, настороженность к новому. Студентами изучались обстоятельства, способствующие перемене железнодорожной политики и постепенному сосредоточению постройки и заведывания железными дорогами в руках государства и крупных железнодорожных компаний с усиленным правительственным контролем. При этом раскрывалась особенность постройки Сибирской железной дороги. Обзору подвергались статистические данные о железнодорожной сети в России и о количестве перевозимых грузов. Изучались уставы частных железных дорог и Общий устав российских железных дорог, который имел статус закона, регулировал деятельность и ответственность железнодорожной администрации. Особое внимание уделялось обязанностям при перевозке пассажиров, почты и грузов, случаям, когда железные дороги могут отказаться от перевозки. Рассмотрению подлежало прямое сообщение для перевозки пассажиров и грузов. Подробно изучалось значение тарифов в народном хозяйстве.

Правовому регулированию железнодорожного дела в России уделялось большое внимание. В 1890 г. был опубликован Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства, а также положений, правил, инструкций и соглашений, изданных или одобренных правительством с 1860 по 1890 год. В него

вошли три тома: 1) Общий устав российских железных дорог. Особые условия, правила и положения о перевозках; 2) Тарифные и коммерческие узаконения. Вопросы хозяйственных и внутренних порядков на дорогах; 3) Технические условия строительства дорог, ремонт пути и зданий, тяга, подвижной состав, движение поездов, положение о сигналах, положение о телеграфе, учебно-воспитательные и благотворительные учреждения.

В Программе раскрывались принципы, на которых основаны правила перевозки. Основным из них признается правовая идея о превосходстве государственного значения железных дорог над частными интересами. Реализуя этот принцип, стоимость перевозки определяется не договорными отношениями, а установленными государством тарифами. Они были закреплены государством, опубликованы, и их следовало соблюдать под надзором государственных органов. Правовые средства того времени позволяли возвращать причиненный железной дорогой вред лицу, которому такой вред нанесен при оказании транспортной услуги.

Инженер обязан был знать правила о порядке и обеспечении безопасности движения по железным дорогам: Правила о содержании и охране железных дорог. Полицейские железнодорожные правила. Правила для публики; право пассажиров, отправителей грузов и посторонних лиц независимо от обращения к судебной власти, заявлять особые жалобы.

Студенты Московского инженерного училища должны были знать правовой порядок производства работ по устройству путей сообщения. Ревизионные установления по работам и эксплуатации путей сообщения входили в Программу курса законоведения.

Изучению также подлежали: правовая сущность уголовных преступлений, понятия об уголовном преступлении и наказании, процессуальные условия вменения преступления в вину, нарушения уставов и правил о путях сообщения.

Гражданские правонарушения рассматривались по существу: иск и требования вознаграждения, право на предъявление иска и обязанность отвечать по таковому, ответственность паромных предприятий по перевозкам и эксплуатации, правила о подсудности и давности железнодорожных исков и порядок исполнения по искам к железным дорогам, порядок взыскания присуждаемых с железных дорог сумм, несостоятельность железных дорог и ее последствия.

В Программу включались вопросы о судебной деятельности. Суды к тому времени были обновлены на основе новых законов о судостроительстве и судопроизводстве. Принципы доказывания и независимости суда признавались и поддерживались, но способы доказывания правды зависят не только от самого закона, но и от деятельности суда. Н. П. Алексеев близко подходит к тому, что суд — это лицо общества. Если общество молчит о фактах не правосудных решений суда, то значит условия для лучшего суда пока не созданы. Правосудие будет там, где есть условия для

равного применения закона ко всем, без всякого исключения. Живое отношение к человеку, его правам, не допуская равнодушия, в этом Алексеев видит предназначенность законов и органов власти, обязанных создавать условия для их воплощения в жизненные отношения [6].

По итогам сказанного выше сформулируем некоторые выводы.

1. Под влиянием науки меняется не только содержание инженерного знания, но иной становится и его структура.

2. Студенту транспортного вуза важно, прежде всего, знать историю становления инженерного знания, тогда структура современного инженерного знания будет формироваться с учетом научных принципов, с ориентацией на нашу национальную культуру, на закономерности, выражающие необходимость развития транспортного образования, как средства, больше всего приспособленного к воспитанию инженеров транспортных профессий.

3. Инженер должен быть знаком с работой транспортных структур, связывая в единство правовую, управленческую, организационную, кадровую, нравственно-культурную стороны с профессиональной деятельностью своей профессии.

4. Правовое обучение в транспортных вузах следует совершенствовать с учетом следующих факторов: юриспруденция стала более сложной наукой, дополняясь новыми правовыми институтами, новой правовой терминологией [9]; возрастает роль права и правовой культуры в регулировании транспортных отношений, особенно в тех частях, где обеспечивается транспортная безопасность.

6. Правовая подготовка инженеров должна быть сосредоточена на основополагающих юридических средствах, тесно связанных с деятельностью каждого элемента транспортной структуры, в системе которой готовится работать будущий инженер.

7. Если у студентов имеются проблемы в правовых знаниях общего характера, которые формируются на базе общей школы, то их следует устранять способом освоения дополнительных образовательных программ. Недопустимо затрачивать учебное время, отведенное на освоение знаний высшего образования, на устранение пробелов знаний средней школы.

Литература

1. Духно, Н. А. Идеолог создания транспортного вуза нового типа / Н. А. Духно, И. Н. Самохина // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 4 (40). — С. 316—328.
2. Благовещенский, А. А. История — метод науки законоведения / А. А. Благовещенский // Журнал Министерства народного просвещения. — 1835. — № 6.
3. Редкин, П. Г. Обзорение юридической литературы по римскому праву / П. Г. Редкин // Юридические записки. — 1859. — Том 3.

4. Неволин, К. А. Энциклопедия законоведения : в 2 томах / К. А. Неволин. — Киев, 1839—1840.
5. Неволин, К. А. Полное собрание сочинений : в 2 томах. / К. А. Неволин. — Том 1. — Киев, 1857.
6. Алексеев, Н. П. Законоведение : конспект лекций / Н. П. Алексеев. — Москва : Литературное общество распространения полезных книг, 1899.
7. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за 1897 год. — Санкт-Петербург. 1898.
8. Хилков, М. И. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования (1798—1898 гг.) / М. И. Хилков. — Санкт-Петербург : Типография Министерства путей сообщения, 1898.
9. Dukhno Nikolay A., Skuybedina Olga N. The Formation of Legal Culture of a Person in Order to Ensure Transport Safety. *Transportation Research Procedia*, Vol. 61, 2022, P. 253-258 (<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.042>)

References

1. Dukhno, N. A. Ideolog sozdaniya transportnogo vuza novogo tipa [The ideologist of creating a new type of transport university] / N. A. Dukhno, I. N. Samokhina // *Transportnoye pravo i bezopasnost'*. — 2021. — № 4 (40). — S. 316—328.
2. Blagoveshchenskiy, A. A. Istoriya — metod nauki zakonovedeniya [History is a method of science of jurisprudence] / A. A. Blagoveshchenskiy // *Zhurnal Ministerstva narodnogo prosveshcheniya*. — 1835. — № 6.
3. Redkin, P. G. Obozreniye yuridicheskoy literatury po rimskomu pravu [Review of legal literature on Roman law] / P. G. Redkin// *Yuridicheskiye zapiski*. — 1859. — Том 3.
4. Nevolin, K. A. Entsiklopediya zakonovedeniya : v 2 tomakh [Encyclopedia of jurisprudence: in 2 volumes] / K. A. Nevolin. — Kiyev, 1839—1840.
5. Nevolin, K. A. Polnoye sobraniye sochineniy : v 2 tomakh. [Complete works: in 2 volumes] / K. A. Nevolin. — Том 1. — Kiyev, 1857.
6. Alekseyev, N. P. Zakonovedeniye : konspekt lektsiy [Law: lecture notes] / N. P. Alekseyev. — Moskva : Literaturnoye obshchestvo rasprostraneniya poleznykh knig, 1899.
7. Obzor deyatel'nosti Ministerstva putey soobshcheniya za 1897 god [Review of the activities of the Ministry of Railways for 1897]. — Sankt-Peterburg. 1898.
8. Khilkov, M. I. Kratkiy istoricheskiy ocherk razvitiya i deyatel'nosti vedomstva putey soobshcheniya za 100 let yego sushchestvovaniya (1798—1898 gg.) [Brief historical outline of the development and activities of the Department of Railways for 100 years of its existence (1798-1898)] / M. I. Khilkov. — Sankt-Peterburg : Tipografiya Ministerstva putey soobshcheniya, 1898.
9. Dukhno Nikolay A., Skuybedina Olga N. The Formation of Legal Culture of a Person in Order to Ensure Transport Safety. *Transportation Research Procedia*, Vol. 61, 2022, P. 253-258 (<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.042>).