

УДК 625.1(09)

### РОЛЬ З'ЇЗДІВ ІНЖЕНЕРІВ-ЗАЛІЗНИЧНИКІВ В ЗАРОДЖЕННІ ДЕРЖАВНО-МОНОПОЛІСТИЧНИХ ТЕНДЕНЦІЙ В ЕКОНОМІЦІ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ (кінець XIX - початок XX століть)

**Косовець Ю.В.**

*(Державний економіко-технологічний університет транспорту)*

*Рассматривается вопрос о зарождении государственно-монополистических тенденций в экономике Российской империи конца XIX - начала XX вв. в контексте развития железнодорожного дела. Показана роль съездов инженеров-железнодорожников разных служб в этом процессе.*

*The question on origin of state-monopoly tendencies in economy of Russian empire of end XIX - beginnings XX centuries is considered in a context of development of railway business. The role of congresses of engineers-railwaymen of different services in this process is shown.*

Розвиток і зміцнення монополістичних угод, посилення у них тенденцій до активного впливу на державний апарат самодержавства в Російській імперії були тим підґрунтям, на якому в кінці XIX ст. у царській Росії стали з'являтися елементи державно-монополістичного капіталізму. Деякі з них були настільки очевидні, що навіть вже тоді звертали на себе увагу дослідників і отримали певне висвітлення в історичній літературі. Висвітлення початкових явищ державного монополістичного характеру, що з'являлися в царській Росії кінця XIX ст. доцільно розглядати і стосовно такої значної за масштабами справи, як залізничне господарство.

Перші залізниці, котрі з'явилися в царській Росії в середині XIX ст., відразу зайняли положення монополістів, бо не мали суперників. Однак із розвитком мережі залізниць загострювалася конкуренція, що все більш проявлялась у «переманюванні» від інших структур

економіки шляхом уведення різних пільг на хлібні вантажі, що спрямовувалися з Центру Росії до портів балтійського та Чорного морів. Обтяжливі для залізниці наслідки такої конкурентної боротьби визначали необхідність укладання тих чи інших тарифних угод.



Початок угодам залізниць Росії про пряме сполучення було започатковане залізницями Східного району імперії. У червні 1868 р. у Козлові відбулася нарада представників Московсько-Рязанської, Рязансько-Козловської, Козлово-Воронізько-Ростовської, Козлово-Тамбовської, Рязансько-Моршанської і Грязе-Борисоглебської залізниць, на якій було оформлено угоду про пряме вантажне сполучення Московсько-Моршанської лінії. Фактично нарада започаткувала роботу з'їздів представників різних залізниць Російської імперії. У серпні наступного, 1869 року, у Петербурзі було скликано З'їзд уповноважених залізничних товариств для за-

провадження прямого вантажного і пасажирського сполучення на вітчизняних залізницях. Для організації вантажного сполучення усі вітчизняні залізниці Російської імперії були поділені на три групи. До першої увійшли залізниці, що з'єднували Південно-Східний район з Ригою, до другої – цей же район з Петербургом і Ревелем, до третьої – Петербург і Ревель з портами Чорного і азовського морів. Одночасно були визначені і головні лінії прямих пасажирських сполучень. Надалі. аж до 1893 р., уся робота стосовно проведення і оформлення прямого залізничного сполучення відбувалася згідно цих груп.

На з'їздах представників залізниць кожної з цих груп оформлювалися особливі конвенції щодо умов перевезення вантажів і пасажирів. У свою чергу на загальних з'їздах розглядалися масштабніші питання, які мали важливе значення для усіх трьох груп залізниць. При впровадженні прямих залізничних сполучень було започатковано обмін вагонів і паровозів, чого, до речі, ще не практикувалося у Західній Європі. Це вимагало більш тісного об'єднання господарств залізниць та оформлення додаткових конвенцій. Нарешті, спочатку залізницями другої групи, а потім і усім іншими залізницями було прийнято угоду про формування і прийняття загальної тарифної системи [1].

При оформленні конвенції про пряме сполучення ініціатори угоди прагнули використовувати тиск урядових органів на ті залізниці, які відкидали запропоновані угоди. Так, у травні 1871 р. за сприяння Міністерства шляхів сполучення було зламано опір Товариства Динабурго-Вітебської залізниці, яке протягом кількох місяців не виконувало умови конвенції залізниць першої групи [2]. Міністерство шляхів сполучення прагнуло здійснювати навіть формальний зовнішній контроль за умовами угод і за відповідністю їх загальним настановам, наміченим на з'їзді представ-

ників залізниць в серпні 1869 р. Проте таке втручання все ж таки не поширювалося на основні статті конвенції, розроблені і прийняті залізничними монополіями [Там самою – Спр. 3866. – Л. 1, 19; Спр. 6288. – Л. 187-188]. Зрештою, при загальному нагляді «Міністерство, дотримуючись колишнього погляду про користь невтручання в залізничні приватні підприємства і поклавши почин цій справі, усунулось незабаром від участі в роботі з'їздів» [3].

Тарифні угоди в цей час набували міжнародного характеру. Між російськими і німецькими залізницями тарифи встановлювалися особливими угодами, що розроблялись на спеціальних приватних конференціях, які проводились як в Росії, так і в Німеччині. Поступки відносно тарифів на німецькі і російські товари робились при цьому на взаємній основі. Особливо активна роль в цих відносинах належала Головному Товариству російських залізниць [4].

Не слід гадати, що Міністерство шляхів сполучення не робило жодних спроб впливати рішучіше на ті або інші угоди, які укладалися представниками залізниць. Проте спроби ці не були ефективними. Так, Технічно-інспекторський комітет залізниць при Міністерстві шляхів сполучення 29 серпня 1879 р. запропонував Раді Головного товариства російських залізниць представити на затвердження Міністра рішення конференції залізниць, що брали участь в російсько-німецькому прямому сполученні. При цьому вказувалося, що Рада повинна повідомити Східно-Пруську залізницю негайно про згоду прийняти конвенцію. Якщо принаймні за шість тижнів до 1 січня 1880 р. (за новим стилем) Рада не дасть відповіді, та угода вважатиметься такою, що не відбулася. Така ультимативна вимога змусила Міністерство шляхів сполучення з незвичайною оперативністю скликати нараду представників залізниць і різних відомств під голову-

ванням товариша (помічника) міністра М.М. Селіфантова. Нарада відбулася 3 листопада 1879 р. З боку залізниць пропозицій про зміни не поступало. Угода діяла декілька років.

Отже, «одержавлення» навіть міжнародних угод проводилося відповідно до умов, розробленими приватними залізничними товариствами-монополістами. При розгляді тих або інших питань на з'їздах представників залізниць було застосовано принцип одноголосного рішення, властивого монополістичним угодам типу картелів. Тільки одноголосно ухвалені рішення ставали обов'язковими. Такий підхід був схвалений ще другим Загальним з'їздом у 1870 р. [5].

Таким чином, у Російській імперії на кінець 60-х років XIX ст. склалася і функціонувала до початку 90-х років XIX ст. система групових конвенціональних з'їздів залізниць, в межах яких існували домовленості монополістичного характеру згідно основних питань експлуатації залізниць і залізничного господарства. Угоди про прямі залізничні сполучення, які включали цілий комплекс питань, можна порівнювати з картелями, які визначали умови відпускання вантажів у промисловості (умови продажу, строки платежів тощо), а угоди з тарифних питань аналогічні картелям, які визначали ціни. Керівники з'їзду залізниць у 1910 р. стверджували, що «майже вся залізнична справа в Росії влаштована і ведеться на основах, вироблених з'їздами і що власне порядок обговорення питань на з'їздах є життєдайним початком, без якого майже неможливий правильний перебіг залізничного життя» [6].

Ранні монополістичні угоди залізниць, що виникали в рамках з'їздів, в Росії мали ту особливість, що поступово починали переплітатися з державно-капіталістичними органами при певному нахилі у бік переважання останніх

[7]. Створення залізничних товариств-монополій відбувалося при активному сприянні уряду.

Користуючись наданими державою привілеями і підтримкою уряду, керівники залізничних товариств-монополій все більш спиралися на фінансову потужність найбільших російських комерційних банків, які забезпечували реалізацію їх облігацій на внутрішніх і зарубіжних грошових ринках. Особливу активність проявляв Петербурзький міжнародний банк, який в тій або іншій мірі брав участь у роботі більшості залізничних товариств [8].

Широкий розвиток державного капіталізму в залізничній справі і поява ранніх монополістичних угод, що укладалися при прихильному ставленні Міністерства шляхів сполучення, сприяли появі первинних і простих форм державно-монополістичного регулювання. Навіть за відсутності юридично оформленої участі в роботі тих або інших державних органів з'їзди представників російських залізниць мали можливість забезпечити одержавлення схвалених залізничними магнатами загальних для усіх залізниць правил і угод. «Праці усіх групових з'їздів, – мовилося у виданні керівництва з'їздів, – дали той матеріал, який був використаний згодом Комісією під головуванням графа Е.Т. Баранова при створенні Загального статуту російських залізниць, в чому і можна переконатися при порівнянні існуючих конвенцій між залізницями усіх трьох груп і угоди про пряме сполучення із змістом Загального статуту російських залізниць». Проект Загального статуту перед внесенням його у Державну Раду за пропозицією Міністерства шляхів сполучення обговорювався на спеціально скликаному для цього загальному з'їзді. Зауваження з'їзду були враховані урядом при затвердженні закону» [9].

Проведене загальним з'їздом пред-

ставників російських залізниць об'єднання розробки науково-технічної сторони експлуатації залізниць і створення для цієї мети спочатку постійної технічної комісії, а потім організація (за німецьким зразком) технічних з'їздів дістали схвалення Міністра шляхів сполучення, який запропонував думки і висновки таких з'їздів (незалежно від внесення на загальні з'їзди) повідомляти Технічному інспекторському комітету Міністерства шляхів сполучення [10].

у 1875 р. VII Загальний з'їзд представників залізниць створив комісію на чолі з І.С. Бліоном, до якої увійшли І.О. Вишнеградський, О.Т. Веліхов, І.Ф. Кеніг і І.Ф. Рерберг. На комісію було покладено завдання «скласти зведення існуючих в Росії систем управління як на довгих лініях, так і на коротких лініях». Спираючись на цей матеріал, комісія у 1876 р. підготувала «Проект правил руху на залізницях», що був покликаний уніфікувати технічну сторону організації залізничної справи. Проект був спрямований до Міністерства шляхів сполучення [Там само. – Спр. 1008. – Л. 1, 3, 7]. Подібним способом вирішувалися і багато інших справ.

Залізничні ділки, оцінюючи роль з'їздів в організації загальноросійського залізничного господарства, стверджували, що майже вся залізнична справа створювалася їхніми руками, що протягом 40 років вони були «провідниками порядку і прогресу в житті залізниць» [11]. Показово при цьому, що уряд побоюючись посилення організації, наполегливо підтримував ті нестабільне положення, відмовляючи в законодавчому його оформленні. Активна діяльність групових і загального з'їздів здійснювалася за відсутності достатньої правової основи і як би лише «дозволялася» Міністерством шляхів сполучення, що давало йому можливість у будь-який час поставити питання про припинення або про зміну характеру роботи організації. Останнє практично і було

здійснено в середині 90-х років XIX ст., коли частину функцій по керівництву залізничною справою Міністерство вилучило у з'їздів і забрало у свої руки [Там само. – С.15-16].

До 1882 р. було розроблено проект створення при Міністерстві шляхів сполучення Вищої залізничної ради, розпорядливого комітету при ньому і місцевих залізничних рад [12]. Згідно проекту, залізничні з'їзди перетворювалися на особливі інстанції організації приватної залізничної справи, за їх рішеннями закріплювалася сила обов'язкових ухвал [13]. Проект, що з'явився в період другої революційної ситуації, обговорювався вже у момент торжества реакції, що взяла курс на зміцнення засад самодержавства. Це визначило суто негативне відношення Міністра шляхів сполучення.

Вищі царські чиновники одностайно визнали, що переважання виборного органу над урядовим йде у розріз із основними початками самодержавного ладу, що проект суперечить положенню Комітету міністрів, затвердженому 20 липня 1880 р. Міністр шляхів сполучення доводив, що Комітет міністрів мав на увазі надати Вищій залізничній раді характер дорадчий [Там само. – С. 2-3, 9]. Саме цей принцип почав реалізовуватися у 1884 р., коли на засідання Ради Міністерства шляхів сполучення стали запрошуватися уповноважених земств, купецтва, залізниць, пароплавних товариств та ін., але лише з правом дорадчого голосу [14]. На тих же підставах діяла Рада із залізничних справ Міністерства шляхів сполучення, створена 12 червня 1885 р. і відкрита на початку 1886 р.

При проведенні принципу підпорядкування залізниць повному контролю уряду (цей принцип у верхах в 80-і роки XIX ст. затвердився як пануюча ідея) царським чиновникам доводилося долати наполегливий опір об'єднаних

залізничних товариств, що бажали зберегти свої позиції і залишитися у відповідних державних органах як керівна і спрямовуюча сила.

Керівники Загального з'їзду представників російських залізниць непогано підготувалися до участі в роботі нового органу, який особливо цікавив їх у зв'язку з розробкою і затвердженням єдиної тарифної системи. Ще 16 вересня 1885 р. 23-й Загальний з'їзд прийняв ухвалу утворити з чотирьох осіб (представників в Раді і їх заступників) «колегіальну установу при загальному з'їзді з дорадчим характером для попереднього обговорення питань, що підлягають внесенню на розгляд Ради, і інших, які і передаватимуться на його висновок загальним з'їздом, і з вирішальним голосом лише у справах, остаточний дозвіл яких йому надаватиметься загальним з'їздом» [15. Ф. 236. – Оп. 1. – Спр.1. – Л. 108-109].

Необхідність участі в роботі державного органу дала додатковий стимул до організаційного зміцнення об'єднання залізниць. Ледве встигли ввести у дію Загальний статут залізниць, як бюро загального з'їзду видало записку пояснення до проекту умов перевезення, прийнятого на об'єднаною з'їзді представників усіх трьох груп російських залізниць, де деталізували загальні положення Статуту для його конкретного застосування. Серед питань, які доповнювали загальний закон, були розроблені, зокрема, правила про перебори при взаємних розрахунках при перевезеннях. Доповнення до Статуту затвердив 22-й з'їзд у вересні 1885 р. і представив їх на затвердження Міністра фінансів [Там само. Л.64, 92]. У Раді із залізничних справ у січні 1886 р. по доповіді тарифної комісії детально обговорювалися пропозиції 23-го загального з'їзду про розвиток деяких статей Загального статуту російських залізниць [Там само. Ф.236. – Оп. 1. – Спр.1. –

Л.17-81]. Через Раду із залізничних справ було проведена також угода усіх російських залізниць про пряме залізничне сполучення. Схвалене 26-м загальним з'їздом, вона розглядалася Радою, а потім в тимчасовому залізничному тарифному відділі Департаменту залізниць. Ці інстанції внесли до угоди деякі зміни і уточнення, прийняті залізницями. На цій підставі міністри фінансів і шляхів сполучення визнали за можливе допустити угоду терміном на два роки, про що загальному з'їзду було повідомлено 18 червня 1887 р. з пропозицією всі можливі виправлення і зміни, які вноситимуть уповноважені залізниць, представляти Міністрові шляхів сполучення [Там само. – Л. Ф.268. – ОП.1.– Спр. 283. – Л. 1].

З 1 січня 1888 р. було запроваджено спільну угоду про прямі залізничні сполучення між залізницями різних груп, а з 1 липня 1889 р. – про взаємне користування вагонами. З того часу починається остаточне об'єднання групових конвенційних з'їздів та їх комісій, функції яких все більш зосереджувалися в загальному з'їзді.

Відповідно до рішення, прийнятого 37-м конвенційним загальним з'їздом і затвердженого Міністром фінансів, з 1 липня 1893 р. припинялося «ділення залізниць в конвенційному відношенні на першу, другу і третю групи». З того часу припинялася дія всіх існуючих конвенцій і угод залізниць цих груп. Питання «спеціально конвенційного і технічного характеру» підлягали тепер розгляду на загальних конвенційних з'їздах представників російських залізниць. Три тарифні групи також скасовувалися і замінювалися двома, які були об'єднані у відповідні тарифні з'їзди залізниць [Там само. – Оп.4. – Спр. 364. – Л. 2, 99].

Втручання Ради із залізничних справ в розробку тарифів виявилось малоефективним, бо закон 1887 р. не визначив меж урядової дії на цю сферу

залізничного господарства. Заходи Міністерства шляхів сполучення у цьому напрямі викликали протести і скарги приватних залізничних товариств. Найбільш значний конфлікт виник у зв'язку з вимогами Міністра представляти на попередній розгляд тарифи на закордонні сполучення. Ця акція викликала серйозну незадоволеність залізничних ділків. Вони були настільки стурбовані нею, що навіть вийшли за межі програми чергового 23-го з'їзду, де передбачалося обговорити питання «про способи виконання пропозиції Департаменту залізниць» від 3 серпня 1885 р. про тарифи російських залізниць на всіх закордонних сполученнях. З'їзд же увійшов «до обговорення права уряду на втручання у встановленні тарифів і яка може відбутися від такого втручання користь». Міністр не став розглядати представлену йому виписку з протоколу з'їзду, вказавши, що обговорення питання вийшло за рамки затвердженої програми. Керівникам організації було запропоновано діяти відповідно до статутів залізниць, тобто прозоро наголошувалося на відсутність у з'їздів юридично закріплених прав [16].

Окремі розбіжності МІЖ представниками влади і керівними залізничними колами ще не дають підстави для висновку, що ці розбіжності мали скільки-небудь глибокий, непримиренний характер, що царизм діяв врозріз із корінними інтересами залізничних ділків. Певне обмеження прав залізничних товариств і впорядкування закордонних прямих сполучень здійснювалися на користь ширших прошарків поміщиків і капіталістів, ніж ті, які були безпосередньо зацікавлені в доходах від залізничного підприємництва.

Нарада ж представників загально-го з'їзду в Раді, навпаки, навіть розширила свою діяльність, хоч і в дещо іншій формі. Постійна комісія загального з'їзду, до якої увійшли представники як приватних, так і казенних доріг, в серп-

ні 1889 р., зокрема, займалася виробленням роз'яснень до угод про взаємне користування вантажними вагонами. Зросла роль апарату загального з'їзду, діяльність якого спрямовувалася керівниками залізничного бізнесу. Хоча завідування справами загального з'їзду перебувало в руках чиновника, який був тісно пов'язаний з Міністерством шляхів сполучення, практично всі угоди розроблялися представниками залізниць, серед яких приватні залізничні товариства проявляли велику ініціативу і активність як в період розробки угод, так і в період їх затвердження. Тим самим вони мали вплив не тільки на окремих представників уряду, але і на все казенне залізничне господарство. Завідувач справами з'їзду представників залізниць циркулярно звертався не тільки до Правління приватних залізничних товариств, але і до Тимчасового управління казенних залізниць, до начальників казенних залізниць, оповіщаючи про введення у дію угод (про пряме залізничне сполучення, про обмін товарними вагонами тощо) [17].

Необхідність зміцнення Постійної комісії загального з'їзду обумовлювалася тією роллю, яку реорганізовані з'їзди відігравали в справі вдосконалення тарифної системи у 90-х роках ХІХ сторіччя. У Раду з тарифних справ, затвердженій законом від 8 березня 1889 р. і яка складалася з 19 чоловік, входили представники приватних залізниць. Хоча серед представників інших «приватних інтересів» (землеробство, промисловість, торгівля) вони склали меншість, проте присутність їх в цьому державному органі, який обговорював і вирішував загальні принципові питання тарифної справи, дозволяло їм і на завершальному етапі впливати на його діяльність. Поточні тарифні питання в цей час вирішувалися в Тарифному комітеті, що складався з чиновників різних відомств, а дрібніші питання – безпосередньо Департаментом залізничних

справ [18]. Проте і ці інстанції не могли не враховувати пропозицій організації представників залізниць. У звіті Міністерства фінансів вказується, що «до участі в попередньому обговоренні усіх виникаючих тарифних питань, які мали скільки-небудь істотне значення, Департаментом завжди залучалися представники найбільш зацікавлених в тарифній справі сторін», і в першу чергу залізничні ділки [Там само. С.47].

У зв'язку із зростанням питомої ваги казенних залізниць і загальним напрямом політики уряду стала спостерігатися тенденція до одержавлення з'їздів представників залізниць, перетворенню їх у своєрідний придаток бюрократичних відомств. Цим пояснювалося і деяке юридичне обмеження компетенції з'їздів. Закон 8 березня 1889 р., зокрема, визначив нові підстави організації З'їздів представників російських залізниць з тарифних питань. Діяльність їх обмежувалася «лише правом складання припущень про встановлення і зміну тарифів і надання тарифним установам висновків з усіх тарифних питань, окрім залізниць». При перегляді і затвердженні постійних правил для тарифних з'їздів Рада з тарифних справ закріпила дорадчий характер їх організації. Проте, як визнавалося в офіційному огляді, «за залізницями і з'їздами їх представників залишається роль первинної інстанції стосовно обговорення тарифних питань, інстанції, проте, настільки компетентної, що без внесення на її розгляд не може наступити рішення з цих питань» [Там само. С.20, 35].

У цій досить таки аморфній організації представники приватних залізниць все ж мали можливість консолідувати свої зусилля, виробити єдину лінію, мати вплив на все залізничне господарство в цілому і на перебудову системи прямих закордонних і внутрішніх залізничних тарифів, зокрема проведену у 1893-1895

рр. [Там само. - С. 52-54].

Для кінця XIX в. характерним явищем була не тільки самостійність приватних залізниць при організації свого господарства, але і автономність в цій справі казенних доріг. Керівництво ними з боку Міністерства шляхів сполучення здійснювалося в найзагальнішій формі. При такому підході позиції приватних залізниць, серед яких до кінця XIX ст. залишилися достатньо життєздатні у фінансово-економічному відношенні підприємства, були достатньо міцні. Загальне становище їх укріплювалося і внаслідок фактичної відміни втручання у їх комерційні справи Державного контролю. Становище залізничних монополій, пов'язаних з найбільшими банками, настільки зміцнилося, що уряд вже не наважувався серйозно втручатися в їх внутрішні справи. Мало цього, після скасування місцевої залізничної інспекції її функції були передані управляючим приватними і начальникам казенних залізниць. Директорам і керівникам приватних залізниць були надані права чиновників державної служби.

Таким чином, в останні десятиліття XIX в. у вітчизняній залізничній справі спостерігалася складне переплетення суперечливих тенденцій. Вони проявилися у зміні співвідношення між державними і приватними залізницями, у спробах діючих картельних угод залізничних товариств використовувати, підтримку різних державних органів у своїх інтересах. Процес одержавлення залізниць, що посилювався, став тією базою, яку уряд використовував для свого втручання в залізничну справу, і в першу чергу для утвердження єдиної тарифної системи усіх вітчизняних залізниць.

Поєднання приватної монополії з державною монополією, що спостерігалася в залізничній справі Росії в кі-

нці XIX в., мало неабияку перевагу у бік державного капіталізму. Однак це не означало, що інтереси приватних залізничних товариств-монополій були у забутті.

Закономірності економічного розвитку змушували царський уряд чутливо реагувати на побажання і клопотання промисловців, що мали ефективні засоби дії на державний апарат. Це об'єктивно обумовлювало те безперечне положення, що в кінці XIX в. У Росії капітал «панує і править неподільно, тримаючи робітників «тихіше води, ніжче трави» [19].

У царській Росії період вільної конкуренції був порівняно незначним (у порівнянні з Англією, Францією і США). Так само як і в інших країнах більш запізненого розвитку капіталізму (у Німеччині і Японії), тут як би впритул стулилися два різні етапи активної дії держави на економічне життя. Перший був властивий початковому періоду розвитку капіталізму, а другий - характерний для того часу, коли він хилився до завершення.. Ось чому і на новому етапі в Росії державна влада зберігала тенденцію втручатися в економічне життя, застосовуючи форми і

методи, які були традиційними для епохи первинного накопичення і проявлялися, зокрема, в казенно-бюрократичній дріб'язковій опіці і «опікуванні», в прагненні до розвитку казенного господарства навіть в тих випадках, коли в цьому не було дійсної економічної необхідності тощо. Тенденції такого державного капіталізму викликали все більшу незадоволеність і протидію міцніючих монополістичних союзів і магнатів фінансового капіталу, що віддавали перевагу іншим шляхам і формам впливу держави на народне господарство, ефективніше сприяючи зміцненню їх економічних позицій, такі, що дозволяли їм безпосередньо упроваджуватися в справу державного регулювання економіки, але по суті як би виконувати державні функції. Саме на цій основі в Росії кінця XIX ст. з'явилися елементи державно-монополістичного капіталізму. І з'їзди інженерів залізничників відігравали в цьому процесі основоположну роль. Вони не тільки вирішували різні питання розвитку інфраструктури залізничного транспорту, але й відігравали основну роль в розвитку економіки країни.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. *О деятельности съездов железных дорог за сорок лет существования: 1869-1909 гг.* – СПб., 1910. – С. 3-6.
2. *Российский государственный исторический архив.* – Ф.262 (Техническо-инспекторский комитет железных дорог. – Оп. 1. – Дело 3866. – Л. 4-6, 25-26, 69-70, 92, 95.
3. *Краткий исторический очерк развития правительственных мероприятий в деле установления железными дорогами провозных плат.* СПб., 1888. – С. 38-39.
4. *Российский государственный исторический архив.* – Ф. 268 (Департамент железнодорожных дел Министерства финансов). \_ Оп. 1. –Спр. 267.

– Л. 3-4; Спр. 2039. – Л. 214-218.

5. *Исторический очерк развития организации Ведомства путей сообщения.* СПб., б. г., – С. 55-56.

6. *О деятельности съездов железных дорог за сорок лет существования: 1869-1909 гг.* – СПб., 1910. – С. 14.

7. *Лаверьчев В. Я.* Государственный капитализм в пореформенной России // История СССР. – 1982. - № 1.

10. *Сольвейва А. М.* Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. – Москва: Наука, 1975. – С. 252- 253.

11. *О деятельности съездов железных дорог за сорок лет существования: 1869-1909 гг.* – СПб., 1910. – С. 7.

12. *Российский государственный*



исторический архив. – Ф. 258 (Главное общество российских железных дорог). – Оп. 8. – Спр. 989. – Л. 1, 12-13.

13. *О деятельности съездов железных дорог за сорок лет существования: 1869-1909 гг.* – СПб., 1910. – С. 14-15.

16. *Фролов А.* Об административной организации железнодорожных установлений в России. – СПб., 1909. – С. 78-85, 192-194.

17. *Заключение* министра путей сообщения по проекту Общего устава российских железных дорог, внесенному в Государственный Совет высочайше утвержденною Комиссиею для исследования железнодорожного дела при представлении от 25 августа 1882 года. – №421. – СПб., 1882. – С. 23,

18. *Фролов А.* Об административной организации железнодорожных установлений в России. – СПб., 1909. – С. 90.

19. *Российский* государственный исторический архив. – Ф. 236 (Совет по железнодорожным делам при МПС). – Оп.1. – Спр. 1, 2.

21. *Российский* государственный исторический архив. – Ф. 267. Оп. 1. – Спр. 1. – Л. 107.

25. *Российский* государственный исторический архив. – Ф. 267. – Оп. 1. – Спр. 625. – Л. 7-8, 74, 79.

26. *Краткий отчет* о деятельности тарифных учреждений и Департамента железнодорожных дел за 1889-1913 гг. – СПб., 1914. – С. 1619, 29-30.

32. *Ленин В.И.* Полн. собр. соч. - Т. 1. – С. 267.

## ПОЗДОРОВЛЯЄМО!



19 липня 2009 р. члену правління Асоціації працівників музеїв технічного профілю, директору музею каналізації м. Києва, провідному спеціалісту в галузі водопостачання та водовідведення

### **КОБЗАРЮ**

**Валентині Володимирівні**

виповнюється 60 років.

Редколегія журналу щиро вітає ювіляра і бажає йому щастя, здоров'я, довгих років творчої наснаги.