

Тестов Виталий Николаевич

**ИЗМЕНЕНИЯ В УПРАВЛЕНИИ ЭКОНОМИКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ
В КОНЦЕ 80-Х ГОДОВ XIX В.**

В статье исследуется деятельность известного российского специалиста в области строительной механики Г. Е. Паукера (1822-1889). В последний год своей жизни этот талантливый ученый был назначен на высокий ответственный пост министра путей сообщения, при нём и состоялось принятие окончательного решения по вопросу о дальнейшем проведении государственной тарифной политики в области железнодорожного транспорта России.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/6-2/51.html

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и
искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2012. № 6 (20): в 2-х ч. Ч. II. С. 200-202. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/6-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

GORODETS CULTURE RESEARCH HISTORY WITHIN TSNA-KHOPER INTERFLUVE

Pavel Sergeevich Terekhov
Department of Russian History
Voronezh State Pedagogical University
terekhovps@mail.ru

The author discusses the history of Gorodets culture research within Tsna-Khoper interfluve, shows that the era of early Iron Age is the least studied in the region, collects and analyzes the most important archaeologists' works, reveals the main stages of this archaeological culture study, and puts the questions of further research prospects.

Key words and phrases: Gorodets culture; early Iron Age; Tsna-Khoper interfluve.

УДК 94(47).082:625.1(09)

В статье исследуется деятельность известного российского специалиста в области строительной механики Г. Е. Паукера (1822-1889). В последний год своей жизни этот талантливый ученый был назначен на высокий ответственный пост министра путей сообщения, при нём и состоялось принятие окончательного решения по вопросу о дальнейшем проведении государственной тарифной политики в области железнодорожного транспорта России.

Ключевые слова и фразы: Г. Е. Паукер; российские железные дороги; железнодорожная тарифная политика.

Виталий Николаевич Тестов, к.и.н., доцент
Кафедра гуманитарных и социально-экономических дисциплин
Военный авиационный инженерный университет, г. Воронеж
vntestov@mail.ru

**ИЗМЕНЕНИЯ В УПРАВЛЕНИИ ЭКОНОМИКОЙ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ В КОНЦЕ 80-Х ГОДОВ XIX В.®**

В начале XXI века в ходе административной реформы функции Министерства путей сообщения распределены между несколькими органами управления – в основном Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральным агентством железнодорожного транспорта и ОАО «Российские железные дороги». В предыдущие XIX и XX века отечественные стальные магистрали являлись и государственной, и частной собственностью, затем вновь становились казенными, и в современной действительности их правовой статус подвергся также серьезным изменениям. Это объективный процесс, потому как в каждом, отдельно взятом историческом периоде времени, исходя из интересов государства, его экономики, изыскивалась наиболее совершенная модель имущественно-правовых условий функционирования железных дорог [5, с. 5].

Следует подчеркнуть, что железнодорожный транспорт со времени строительства первых магистралей неизменно находился в сфере интересов российской власти. Чрезвычайно показателен в этом отношении период правления императора Александра III (1881-1894), в течение которого произошли коренные изменения в осуществлении государственной железнодорожной тарифной политики. Как известно, после ухода К. Н. Посьета с поста министра путей сообщения руководителем транспортного ведомства страны был назначен с 7 ноября 1888 г. генерал-лейтенант, инженер Г. Е. Паукер.

Герман Егорович Паукер родился 12 октября 1822 г. в Митаве, в семье известного математика. Последовав примеру своего отца, еще в гимназии всерьез увлекся изучением математики. В 1837 г. он продолжил учебу в Санкт-Петербургском Главном инженерном училище, после окончания которого в 1842 г. принял предложение остаться в нем для занятий преподавательской и научно-исследовательской деятельностью.

Летом 1847 г. Г. Е. Паукер направляется во Францию с целью приобретения опыта исследовательской работы по вопросам применения механики к строительным работам. Результатом одногодичной заграничной стажировки молодого ученого стали опубликованные в 1849 г. две научные работы, которые сразу принесли ему широкую известность.

В 1850 г. талантливый ученый стал профессором и все свободное от преподавательской работы время посвящал практическим занятиям. В 1858 г. Паукер посетил Николаев, Вознесенск, Херсон, южный берег Крыма, Керчь, исследовал Керчь-Еникальский пролив и разработал проект укреплений этого пролива. В том же году вместо гранитных морских фортов он разработал проект земляной морской батареи «Константин» в Кронштадте, послуживший образцом для всех остальных новейших морских батарей в Кронштадте и Очакове. Расчет фундаментов производился по новой формуле, названной его именем и долгие годы применявшейся для определения глубины заложения оснований, преимущественно мостовых опор.

Из числа строительных работ особого внимания заслуживает спроектированный и возведенный под его руководством железный купол над церковью Царскосельского дворца, заменивший ранее построенный архитектором Стасовым деревянный купол, сгоревший в июле 1863 г. Купол Паукера является одним из первых в России железных куполов.

В 1866 г. Г. Е. Паукеру присвоено звание генерал-майора, а 1 января 1876 г. – генерал-лейтенанта. Он принимал деятельное участие в многочисленных комиссиях, занимавшихся решением проблем, связанных с улучшением отечественных путей сообщения: Мариинской водной системы, Волги, Западной Двины, Либавского, Рижского, Батумского портов, а также Закавказской, Владикавказской и других железных дорог. Для Петербургского порта им был разработан весьма оригинальный проект. В октябре 1882 г. Г. Е. Паукер сопровождал военного министра П. С. Ванновского при осмотре построенной военным ведомством Жабинско-Пинской железной дороги в западной части Европейской России [8, с. 392, 395]. Также Паукер принимал участие в разработке проекта здания для Московской выставки 1882 г., в сооружении вращающейся башни рефрактора Пулковской обсерватории и других военно-инженерных объектов [4, с. 551, 552].

1 декабря 1882 г. заслуженный профессор Николаевской инженерной академии Г. Е. Паукер был назначен членом Военного совета, в связи с чем преподавательскую деятельность пришлось прекратить. За большие достижения в труде Г. Е. Паукер был избран 7 декабря 1882 г. почетным членом Николаевской инженерной академии, в которой многие годы, являясь прекрасным лектором, преподавал. 10 ноября 1882 г. он был назначен почетным членом Совета торговли и мануфактур и членом Общего присутствия состоящей при Военном совете комиссии по устройству казарм. 24 декабря 1883 г. Г. Е. Паукер был избран в почетные члены Академии наук, а 30 августа 1885 г. ему пожалованы были бриллиантовые знаки ордена Св. Александра Невского. В 1887 г. Г. Е. Паукер был назначен председателем комиссии, командированной, по указанию императора Александра III, для освидетельствования строившейся распоряжением Военного министерства Закаспийской железной дороги [2, с. 134, 135]. Кроме осмотра этой железнодорожной линии, Г. Е. Паукер осмотрел древнюю плотину на р. Мургабе, указал на ее важное значение и поспособствовал этим ее восстановлению.

Неожиданностью для многих, как, впрочем, и для него самого, стало назначение Г. Е. Паукера, обладавшего обширными познаниями в инженерном деле и пользовавшегося общепризнанным авторитетом, на высокий, руководящий пост министра путей сообщения, с оставлением во всех прочих занимаемых им должностях. Между тем одним из важных вопросов в то время являлась переработка проекта преобразования Министерства путей сообщения, с последующим его внесением на рассмотрение Государственного совета. Следует отметить, что еще в 1886 г. предшественник Г. Е. Паукера – адмирал К. Н. Посыет вносил в Государственный совет представление о намечавшемся преобразовании транспортного ведомства страны.

Данный проект преобразования Министерства путей сообщения не подвергался обсуждению членами Государственного совета, а в связи с назначением Г. Е. Паукера министром путей сообщения был возвращен ему для выдвижения предложений. Однако Паукер так и не представил ни предложений по преобразованию вверенного ему ведомства, ни плана последовательного и систематического улучшения разнообразных отраслей ведения Министерством вообще и железнодорожного дела в частности.

Результатом кратковременного пребывания Паукера на посту министра путей сообщения стало лишь распоряжение о переводе в инженеры путей сообщения техников, служащих по ведомству путей сообщения. Г. Е. Паукер, имевший отличную репутацию видного ученого и бескорыстного человека, как видно, не смог, а возможно, просто не успел внести свою лепту в совершенствование управления отечественными путями сообщения. Хотя именно в его недолгое пребывание на посту министра произошли очень важные перемены в транспортном ведомстве России. Спустя всего один месяц после крушения императорского поезда, 18 ноября 1888 г., последовало Высочайшее повеление о том, чтобы «тарифное дело было всецело передано в Министерство финансов» [6, с. 183]. Это решение впоследствии часто затрудняло работу железных дорог [7, с. 61].

Многие видные ученые и специалисты в области железнодорожного транспорта вполне разделяли подобную точку зрения. В частности, А. Н. Фролов считал ненормальным положение, когда важные функции управления железнодорожным транспортом находились не в Министерстве путей сообщения, а в ведении Министерства финансов и Государственного контроля. Он обстоятельно доказывал необходимость возвращения Министерству путей сообщения тарифного дела [3, с. 66].

Далее нелишне привести убедительную иллюстрацию к вопросу о роли личности в истории. В своих «Воспоминаниях» С. Ю. Витте, в частности, отметил, что при рассмотрении на заседании комиссии под председательством Д. М. Сольского разработанного им, по поручению министра финансов И. А. Вышнеградского, проекта, «Паукер, который тогда был только что назначен министром путей сообщения, присутствовал уже на этом заседании и на все соглашался. Конечно, он соглашался потому, что был в большой дружбе с Вышнеградским. Если бы в заседании присутствовал другой министр путей сообщения, не Паукер, то, конечно, никогда не согласился бы отдать все тарифное дело, все финансовое железнодорожное дело, т.е. можно сказать, самую душу железнодорожного дела из Министерства путей сообщения в руки другого министра. Паукер был недолго министром путей сообщения, потому что вскоре он заболел и умер. Он был очень старый, почтенный человек» [1, с. 251].

В заключение остается лишь констатировать, что в составе Министерства финансов, в соответствии с Высочайше утвержденным 8 марта 1889 г. проектом «Временного положения о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам», были образованы специальные органы – Совет по тарифным делам, Тарифный комитет и Департамент железнодорожных дел, призванные осуществлять железнодорожную тарифную политику.

Список литературы

1. **Витте С. Ю.** Воспоминания: в 3-х т. / вступ. ст. А. В. Игнатъева; коммент. А. В. Игнатъева и А. Г. Голикова. М.: Скиф Алекс; Первая образцовая типография Комитета РФ по печати, 1994. Т. 1. 1849-1894. Детство. Царствования Александра II и Александра III. 528 с.
2. **Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1887 г.** СПб.: Государственная типография, 1888. 171 с.
3. **Головачев Г. К.** Сопоставление уровней и тенденций развития отечественных и зарубежных железных дорог в до-революционной России // Железнодорожный транспорт. 1994. № 9.
4. **Железнодорожный транспорт:** энциклопедия / гл. ред. Н. С. Конарев. М.: Большая российская энциклопедия, 1994. 557 с.
5. **История организации и управления железнодорожным транспортом России: факты, события, люди: к 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России** / под ред. А. А. Тимошина. М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2009. 466 с.
6. **Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования: 1798-1898 гг.** СПб.: Тип. МПС (Т-ва И. Н. Кушнерев и К^о), 1898. 221 с.
7. **Министры и наркомы путей сообщения.** М.: Транспорт, 1995. 272 с.
8. **Русский биографический словарь: Павел-Петр** / под наблюдением председателя Императорского русского исторического общества А. А. Половцова. СПб.: Тип. И. Н. Скороходова, 1902. Т. 13. 745 с.

**CHANGES IN RUSSIAN RAILROAD ECONOMICS MANAGEMENT
AT THE END OF THE 80S OF THE XIXTH CENTURY**

Vitalii Nikolaevich Testov, Ph. D. in History, Associate Professor
*Department of Classical and Social-Economic Disciplines
Military Aviation Engineering University in Voronezh
vntestov@mail.ru*

The author studies the activity of the famous Russian expert in the sphere of structural mechanics G. E. Pauker (1822-1889). During the last year of his life this talented scientist was appointed to the high importance position of the Minister of Communication Lines, and while he was holding the post the final decision was made on the question of further state tariff policy performance in the sphere of railroad transport in Russia.

Key words and phrases: G. E. Pauker; Russian railroads; railroad tariff policy.

УДК 94(47).082:625.1(09)

В статье анализируется политика правительства Александра III, направленная на усовершенствование путей сообщения Российской империи. Подробно исследованы ключевые проблемы проектирования и сооружения Ромны-Кременчугской железнодорожной линии, благодаря которой был установлен кратчайший рельсовый путь между Балтийским и Черным морями.

Ключевые слова и фразы: Комитет министров; К. Н. Посъет; Ромны-Кременчугская линия; Либаво-Роменская и Харьковско-Николаевская железные дороги; Николаевский порт.

Виталий Николаевич Тестов, к.и.н., доцент
*Кафедра гуманитарных и социально-экономических дисциплин
Военный авиационный инженерный университет, г. Воронеж
vntestov@mail.ru*

**РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА
РОМНЫ-КРЕМЕНЧУГСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 80-Х ГОДАХ XIX В. ©**

С середины XIX века и до сих пор отечественный железнодорожный транспорт, оказавший огромное влияние на освоение природных богатств и необъятных просторов России, остается надежной опорой хозяйственного комплекса страны. Для многих регионов России железные дороги являются практически единственным связующим звеном сельскохозяйственных и промышленных отраслей, обслуживая потребности