

Тестов Виталий Николаевич

ОГОСУДАРСТВЛЕНИЕ ПЕРВЫХ ЧАСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИИ В 80-Х ГГ. XIX В

В начале 1880-х гг., в связи с поворотом правительственной политики в сторону государственной реорганизации всей системы железнодорожного транспорта страны, возник вопрос о выкупе частных, в основном убыточных, железных дорог в казну. Статья посвящена исследованию вопроса об огосударствлении Харьково-Николаевской и Тамбово-Саратовской линий. Всесторонний анализ проблем, связанных с выкупом первых двух частных железных дорог, приводит к убеждению, насколько необходимым, хотя и дорогостоящим, оказался этот процесс.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/4-2/41.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2013. № 4 (30): в 3-х ч. Ч. II. С. 168-171. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/4-2/

© 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

MINOR INVOLVEMENT IN CRIME COMMISSION AND MINOR INVOLVEMENT IN ANTISOCIAL ACTS COMMISSION ACCORDING TO THE LEGISLATIONS OF UKRAINE AND THE RUSSIAN FEDERATION: COMPARATIVE-LEGAL ASPECT

Semchuk Natal'ya Aleksandrovna
National Academy of Home Affairs, Ukraine
semchuk22@voliacable.com

The legislations of Ukraine and Russia on liability for involving the minor in the commission of crimes contain similar and different theses. As a result of relevant norms comparison the author comes to the conclusion that Ukraine needs the introduction of a new section of the Criminal Code, the differentiation between involving a minor in the commission of crime and antisocial acts, and taking into account that the subject of these crimes is special. For Russia the introduction of liability for involving minors in gambling and for the minor use for begging is actual.

Key words and phrases: criminal liability; public order; minors' morality; crimes; antisocial acts.

УДК 94(47).082:625.1(09)

Исторические науки и археология

В начале 1880-х гг., в связи с поворотом правительственной политики в сторону государственной реорганизации всей системы железнодорожного транспорта страны, возник вопрос о выкупе частных, в основном убыточных, железных дорог в казну. Статья посвящена исследованию вопроса об огосударствлении Харьковско-Николаевской и Тамбово-Саратовской линий. Всесторонний анализ проблем, связанных с выкупом первых двух частных железных дорог, приводит к убеждению, насколько необходимым, хотя и дорогостоящим, оказался этот процесс.

Ключевые слова и фразы: огосударствление; Комитет министров; Министерство финансов; выкуп; Общества Харьковско-Николаевской и Тамбово-Саратовской железных дорог.

Тестов Виталий Николаевич, к.и.н., доцент

Военный учебно-научный центр Военно-воздушных сил «Военно-воздушной академии имени профессора Н. Е. Жуковского и Ю. А. Гагарина», г. Воронеж
vntestov@mail.ru

**ОГОСУДАРСТВЛЕНИЕ ПЕРВЫХ ЧАСТНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
РОССИИ В 80-Х ГГ. XIX В. ©**

Реформирование федерального железнодорожного транспорта на рубеже XX–XXI вв. обусловило необходимость отражения каждой из значимых вех на пути становления и развития этой важнейшей, жизнеобеспечивающей отрасли государства. Чрезвычайно показателен в этом отношении период правления императора Александра III (1881–1894 гг.), ознаменовавшийся успешным реформированием железнодорожного транспорта России. Поводом к проведению такого крупномасштабного мероприятия послужило не только общественное неодобрение невмешательства государства в частную деятельность многочисленных акционерных обществ, но и понимание руководством страны необходимости пересмотра прежней железнодорожной политики в сторону усиления государственного регулирования и контроля.

К началу 1881 г. протяженность отечественной железнодорожной сети составляла 21 228 верст [7, с. 325]. Практически почти все железные дороги страны в то время находились в распоряжении акционерных обществ, затраты капиталов которых на их сооружение и дальнейшее развитие, составляя не более 5% всей суммы, были мизерными. При этом расходы казны на приплаты многочисленным обществам по гарантии их доходов ежегодно достигали десятки миллионов рублей. Несмотря на огромные затраты государственных средств, железнодорожное дело в России находилось в крайне неудовлетворительном состоянии и в сильной мере тормозило развитие торговли и промышленности. Из 37 действовавших в то время акционерных обществ всего лишь пять обходились без финансовой помощи государства [6, с. 308].

Все остальные железнодорожные общества пребывали у государства в неоплатном долгу, потому как к 1 января 1880 г. их общая задолженность достигла 1 092 224 082 руб., т.е. почти 1,1 млрд руб. [9, с. 31]. Главная причина неудовлетворительного финансового положения большинства железнодорожных компаний заключалась в отсутствии необходимой распорядительности и хозяйственности. Сложившееся ненормальное положение, когда перевозки росли, увеличивался доход, но финансовое положение не улучшалось, а даже ухудшалось, могло быть изменено при условии более рационального управления и контроля. Подобные обстоятельства вызвали необходимость разработки правительственных мер по усилению руководящей роли государства в сфере управления отечественным железнодорожным транспортом [20, с. 4, 5].

В начале 1880-х гг. российское правительство с учетом реальной действительности – казнокрадства, коррупции чиновников, концессионеров и общественного мнения – изменило свои приоритеты в железнодорожной

политике, приняв решение о прекращении выдачи новых концессий и возвращении к практике государственного финансирования железнодорожного строительства. Также было решено приступить к постепенной ликвидации акционерных железнодорожных обществ посредством досрочного выкупа у них железных дорог в казну на основаниях, предусмотренных в уставах обществ, или по особым соглашениям [1, с. 96]. Главными причинами таких радикальных мер являлись финансовое банкротство многих акционерных обществ и развал железнодорожного хозяйства [19, с. 178].

Впервые вопрос о выкупе частных железнодорожных линий был поднят на состоявшихся 27 января и 3 февраля 1881 г. заседаниях Комитета министров. Выступая на одном из этих заседаний, министр финансов А. А. Абаза, в частности, подчеркнул, что изыскание радикальных средств к скорейшему выходу из столь удручающего положения железных дорог является вопросом первостепенной важности [15, д. 1002, л. 1 об., 2]. По его мнению, «полезно было бы приступить в непродолжительном времени к постепенному принятию в казенное заведывание некоторых железнодорожных линий, переход коих в руки правительства не сопряжен, в виду их финансового положения, с большими денежными затратами» [Там же, л. 2 об., 3]. Так, в качестве ведущего звена в цепи коренных преобразований на железнодорожном транспорте России было принято огосударствление частных железных дорог путем возмездной национализации.

17 марта 1881 г. состоялось заседание Комитета министров, на котором, по представлению министра финансов № 2453 от 4 марта 1881 г., подвергся всестороннему обсуждению вопрос о принятии первой частной Харьково-Николаевской линии протяженностью 830 верст в государственное управление. В связи с тем, что казне принадлежало $\frac{4}{5}$ акционерного капитала Общества этой железной дороги, министр финансов внес предложение о приобретении у частных владельцев остальной $\frac{1}{5}$ части акций в количестве 21 580 штук на сумму 2 158 000 руб. кред. [10, с. 3].

Государственный контролер Д. М. Сольский, в целом разделяя предложение А. А. Абазы, выразил обеспокоенность по поводу выдачи акционерам взамен принадлежащих им бездоходных акций Общества Харьково-Николаевской дороги, гарантированных правительством акций Общества Юго-Западных железных дорог, способных предоставить акционерам слишком значительные выгоды в ущерб интересам казны. Комитет министров, приняв предложение министра финансов, аргументировал свое решение тем, что «пожертвование в этом деле со стороны казны оправдывалось сбережениями, которые будут достигнуты значительным сокращением расходов по усилению дороги и выгодами от безотлагательного принятия ее в казну» [8, с. 569, 570].

27 марта 1881 г. положение Комитета министров о приобретении казной акций Общества Харьково-Николаевской железной дороги было Высочайше утверждено. В течение нескольких последующих месяцев все директора правления Общества этой дороги были заменены правительственными директорами, назначенными министром путей сообщения по согласованию с министром финансов. В то же время состоялось учреждение особой комиссии для приема дороги в казну [4, с. 31, 32].

С 1 октября 1881 г. Харьково-Николаевская железная дорога стала принадлежать государству. Непогашенный ко времени выкупа дороги акционерный капитал составлял 10 956 000 руб. кред. Поэтому акционерам были выданы 5% правительственные облигации на сумму 2 158 000 руб. кред. и 8 798 000 руб. кред. наличными деньгами. Кроме того, в состав государственного долга вошли 5% облигации Харьково-Николаевской железной дороги на сумму 10 624 679 руб. 34 коп. зол. [8, с. 137].

Необходимость перехода частной 360-верстной Тамбово-Саратовской железнодорожной линии в государственное управление возникла вследствие полного расстройств дел данного Общества и постоянных проблем в отношениях между ним и учреждениями, гарантировавшими доход по принадлежавшим Обществу акциям. В 1881 г. министр финансов по согласованию с министром путей сообщения внес на рассмотрение Комитета министров представление об обмене 5% акций Общества Тамбово-Саратовской железной дороги, гарантированных Саратовским губернским и Кирсановским уездным земствами, а также Саратовским городским обществом, на гарантированные правительством 4% облигации. Положение Комитета министров о необходимости предполагаемого обмена утверждено 28 декабря 1881 г. [4, с. 33, 34].

В результате соглашения с Обществом, со 2 июня 1882 г. начался обмен акций этой дороги на гарантированные правительством облигации и, таким образом, государство фактически явилось владельцем дороги [10, с. 5]. Поступление выкупленных у акционерных обществ линий в казну обусловило необходимость создания управленческого учреждения. Между тем министр путей сообщения внес на рассмотрение Комитета министров записку № 2199 (по Временному управлению) от 6 сентября 1882 г. о передаче заведования эксплуатацией казенных железных дорог во Временное управление по постройке Екатеринбургской и Баскунчакской железных дорог [17, с. 15].

В целях своевременной организации управления Тамбово-Саратовской железной дорогой министр путей сообщения К. Н. Посьет представил в Комитет министров записку № 8934 (по Департаменту железных дорог) от 9 сентября 1882 г. о приеме этой линии в казну. На состоявшихся 28 сентября и 5 октября 1882 г. заседаниях Комитета министров, посвященных всестороннему обсуждению проекта Временного положения по заведованию эксплуатацией казенных железных дорог, была рассмотрена и данная записка. По решению Комитета министров во Временное управление, наряду с передачей Харьково-Николаевской и Ливенской линий, будут поступать и все другие железные дороги, планируемые, по особым распоряжениям правительства, принятию в казну [14, д. 772, л. 30].

15 октября 1882 г. состоялось утверждение проекта Временного положения по заведованию эксплуатацией казенных железных дорог. Согласно данному положению, Временное управление по постройке Криво-рожской и Баскунчакской железных дорог было переименовано во Временное управление казенных железных дорог с соответствующим увеличением численного состава – двумя членами от Министерства путей

сообщения. Также 15 октября 1882 г. было утверждено и положение Комитета министров о приеме Тамбово-Саратовской железной дороги в казну [12, с. 416].

5 января 1883 г. линия поступила в ведение Временного управления казенных железных дорог [10, с. 6]. По заключению приемочной комиссии, Тамбово-Саратовская железная дорога находилась в таком неудовлетворительном состоянии, что для ее нормального функционирования потребуется немало вложений и дополнительных работ [15, д. 758, л. 1, 38].

Весной 1884 г. при Временном управлении казенных железных дорог был образован ликвидационный отдел для решения вопросов по ликвидации дел Общества Тамбово-Саратовской железной дороги. Размер акционерного капитала Общества, непогашенного ко времени перехода дороги в казну, составлял 7 494 500 руб. зол., для замены которых на равный нарицательный капитал выпускались 4% правительственные облигации [8, с. 137].

Таким образом, на примере огосударствления Харьково-Николаевской и Тамбово-Саратовской железнодорожных линий становится вполне очевидно, какие большие денежные затраты потребовались для выкупа частных железных дорог, практически выстроенных за счет государственных средств. Вместе с тем уже в ближайшие годы после перехода этих линий в казну, расчеты российского правительства на их более успешную эксплуатацию вполне оправдались. Уже в 1883 г. чистый доход на Харьково-Николаевской линии составил 1 193 429 руб., в то время как еще в 1880 г., при частной эксплуатации, отмечался дефицит в размере 518 971 руб. Впоследствии после присоединения к этой железной дороге выстроенной казенной Ромны-Кременчугской линии был окончательно сформирован кратчайший рельсовый путь между Балтийским и Черным морями [21, с. 204]. Открытие Роменского участка самым положительным образом отразилось на дальнейшей эксплуатации Харьково-Николаевской железной дороги.

В 1882 г. на частной Тамбово-Саратовской линии также отмечался дефицит, составивший 93 800 руб., а в 1883 г. чистый доход достиг 464 511 руб. [3, д. 302, л. 4]. С каждым годом функционирование казенных Харьково-Николаевской и Тамбово-Саратовской железных дорог, сравнительно с эксплуатацией акционерными обществами, становилось все более успешным. Причем следует подчеркнуть, что в казну были приняты дефицитные линии, и, вообще, «было бы ошибочно смотреть на железные дороги как на источник государственного дохода, а не на государственную потребность, которая наряду с другими государственными потребностями, требует для своего удовлетворения известных расходов» [2, с. 96]. Поэтому, несмотря на существенные затраты денежных средств, выкуп частных железных дорог в казну нельзя не признать делом огромной государственной важности [5, с. 717]. Расширение казенной сети рельсовых путей открывало совершенно новые перспективы для развития отечественного железнодорожного транспорта, который в свою очередь способствовал дальнейшему экономическому развитию России.

Список литературы

1. **Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1893 г.** СПб.: Государственная типография, 1894. 147 с.
2. **Главнейшие результаты Государственного денежного хозяйства за последнее десятилетие (1885-1894 гг.)** / статист. исследование М. Кашкарова; Издание Министерства финансов. СПб.: Государственная типография, 1895. 200 с.
3. **Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ).** Ф. 1099. Оп. 1.
4. **Краткий очерк деятельности Министерства путей сообщения. 1874-1886 гг.** СПб., 1887.
5. **Мигулин П. П.** Русский государственный кредит со времен Екатерины II до наших дней. Харьков: Типо-литогр. «Печатное Дело», 1899. Т. III. Вып. III. 1903 с.
6. **Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров** / сост. Н. А. Кислинский, под ред. А. Н. Куломзина. СПб.: Издание Канцелярии Комитета министров, 1902. Т. 2. 325 с.
7. **Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров** / сост. Н. А. Кислинский, под ред. А. Н. Куломзина. СПб.: Издание Канцелярии Комитета министров, 1902. Т. 3. 329 с.
8. **Обзор деятельности Министерства финансов в царствование императора Александра III (1881-1894 гг.)**. СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1902. 604 с.
9. **Обзор хода работ по исследованию железнодорожного дела.** СПб., 1911. 122 с.
10. **Отчет Временного Управления по эксплуатации казенных железных дорог за 1883 г.** СПб.: Тип. МПС (А. Бенке), 1884. Ч. 1. 100 с.
11. **Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ).** СПб.: Государственная типография, 1886. Собрание III. Т. II. № 1120.
12. **ПСЗРИ.** СПб.: Государственная типография, 1886. Собрание III. Т. II. № 1122.
13. **Российский государственный исторический архив (РГИА).** Ф. 265. Оп. 1.
14. **РГИА.** Ф. 265. Оп. 2.
15. **РГИА.** Ф. 265. Оп. 5.
16. **Сборник высочайших повелений, инструкций и правил, относящихся до эксплуатации и постройки казенных железных дорог.** СПб.: Типо-хромолитография Т-ва А. Траншель, 1891. 303 с.
17. **Систематический сборник узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и последовавших в период времени с начала 1881 г. по 31 мая 1898 г. включительно.** СПб.: Печатня С. П. Яковлева, 1900. 1017 с.
18. **Соловьева А. М.** Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М.: Наука, 1975. 315 с.
19. **Тестов В. Н.** Контрольно-финансовая реформа на железнодорожном транспорте России в эпоху императора Александра III (1881-1894 гг.): монография. Воронеж, 2011. 212 с.
20. **Тестов В. Н.** Политика российского правительства в области железнодорожного транспорта в 80-90-е гг. XIX века: дисс. ... к.и.н. Воронеж, 2004. 224 с.
21. **Тестов В. Н.** Реализация проекта строительства Ромны-Кременчугской железной дороги в 80-х годах XIX в. // 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. 202-204.

THE FIRST RUSSIAN PRIVATE RAILWAYS GOVERNMENTALIZATION IN THE 80S OF THE XIXTH CENTURY

Testov Vitalii Nikolaevich, Ph. D. in History, Associate Professor
*Military Educational-Scientific Centre of Air Force of "Air Force Academy named
after Professor N. I. Zhukovskii and Yu. A. Gagarin" in Voronezh*
vntestov@mail.ru

At the beginning of the 1880s there appeared a question of largely unprofitable private railways redemption by the State due to the turn of the government policy towards the state reorganization of the entire railway transport system of the country. The author researches the question of governmentalizing Kharkiv-Nikolaev and Tambov-Saratov lines, and basing on the comprehensive analysis of the problems associated with the redemption of the first two private railways, comes to the conclusion that this process was necessary, though costly.

Key words and phrases: governmentalization; Committee of Ministers; Ministry of Finance; redemption; Associations of Kharkiv-Nikolaev and Tambov-Saratov railways.

УДК 780.614.131(091)(47)

Искусствоведение

На основании анализа существующих версий с привлечением вновь открытых исторических свидетельств сделан вывод о несостоятельности широко распространенного предположения о польском происхождении русской семиструнной гитары терцового строя. В статье доказано, что версия М. А. Стаховича с уточнением М. И. Пыляева, согласно которой А. О. Сихра изобрел русскую семиструнную гитару в 1793 году, должна быть принята в качестве ведущей научной гипотезы.

Ключевые слова и фразы: гитара; семиструнная гитара; русская гитара; строй гитары; терцовый строй; версии происхождения; А. О. Сихра; И. фон Гельд.

Тихонравова Анна Валерьевна

Харьковская государственная академия культуры, Украина
Tihonravov@yahoo.com

Тихонравов Сергей Николаевич, к.т.н., доцент

Благотворительный фонд развития культуры и искусств Украины
Tihonravov@yahoo.com

ТРИ ВЕРСИИ ПРОИСХОЖДЕНИЯ РУССКОЙ СЕМИСТРУННОЙ ГИТАРЫ[©]

Гитара, являясь одним из самых популярных музыкальных инструментов в мире, была завезена в Россию в середине XVIII века. В первой половине XIX века в российском обществе бытовали две полиморфные разновидности этого инструмента: шестиструнная гитара квартового строя (ми, си, соль, ре, ля, ми) и семиструнная гитара терцового строя (ре, си, соль, ре, си, соль, ре). Увлечение гитарой во всех слоях населения при полном доминировании семиструнной гитары в пушкинскую эпоху было так велико, что количество печатных изданий для нее успешно конкурировало с фортепианными, а гитарные уроки входили в набор «обязательных дисциплин» домашнего дворянского (особенно женского) образования [1; 5; 14-16].

Западноевропейская шестиструнная гитара появилась в России в последнее десятилетие века просвещения как комета – быстро, ярко, но предсказуемо, по известной траектории. Ее происхождение логически обосновано преемственностью от распространенного ранее пятиструнного прототипа и подтверждено огромным количеством исторических, культурологических и искусствоведческих памятников, достаточно полно отслеживающих синхронные и диахронные процессы миграции на восток [2; 5].

В знаниях о семиструнной гитаре дело обстоит несколько иначе. Появление семиструнной гитары, скорее, напоминает взрыв сверхновой звезды. В этом случае длительный период эволюции отдельных характерных свойств завершился при их слиянии скачкообразным образованием нового качества. Рождение русской семиструнной гитары представляет собой акт соединения шести качественных составляющих, каждая из которых до этого существовала и эволюционировала в музыкальной культуре разных регионов Европы (форма кузова, количество и материал струн, строй, профиль и число ладов грифа). Отличительными органо-логическими особенностями русской семиструнной гитары являются: кузов испанской или французской гитары в виде цифры 8, радиусированный (выпуклый) гриф английской гитары, но с числом ладов больше 12, семь одинарных жильных струн, строй по мажорному трезвучию *G-dur* с нижним басом *D* [14; 16].

Науке не известны свидетельства существования где-либо до 90-х годов XVIII века музыкального инструмента с полным набором указанных качественных и количественных признаков. Семиструнная гитара,