

УДК 34:656–21(091)(47+57)

НАДЗОРНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В СФЕРЕ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА В ГОРОДАХ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

И. В. Шпаков

Курский государственный университет, 305000, Курск, ул. Радищева, 33
shival6@yandex.ru

Рассматривается вопрос об осуществлении контроля в сфере строительства и эксплуатации городского электрического транспорта (трамвая) различными органами государственной власти в Российской империи в конце XIX – начале XX в. На примере конкретных фактов описывается применение действовавшего в то время соответствовавшего законодательства. Кроме того, анализируется история изучения данного вопроса в различные периоды.

Ключевые слова: городской электрический транспорт, трамвай, надзорная деятельность, законодательство Российской империи.

Быстрый рост городов и бурное развитие промышленности, характерные для Российской империи конца XIX в., привели к совершенствованию технических средств городского транспорта. Так, в последнем десятилетии XIX в. в крупных городах империи появился новый вид общественного транспорта – электрический трамвай, обеспечивавший высокую эксплуатационную скорость передвижения и большую пассажироместимость по сравнению с имевшимися в это время транспортными средствами. Внедрение нового вида городского транспорта с 1891 по 1917 г. в 35 крупных городах империи вызвало необходимость создания общегосударственной нормативно-правовой базы, позволяющей надлежащим образом регулировать функционирование городского трамвая. Из-за того, что электрические трамвайные системы являются технически сложным видом транспорта, представляющим повышенную опасность для жителей городов, механизмы надзора за их строительством и последующим функционированием были разделены между общегосударственными и муниципальными структурами. В этой статье рассмотрен процесс формирования нормативно-правовой базы для сферы городского электрического транспорта в Российской империи и осуществлен ее анализ с выявлением проблем, которые вызывали трудности при внедрении и эксплуатации городского электрического трамвая на местах.

Первые попытки изучения сферы электротранспорта городов и используемых механизмов управления ею стали предприниматься только в 20–30-е гг. XX в. на локальном уровне (применительно к транспортной сфере только одного города) [Справочная книжка..., 1907; Путеводитель..., 1923]. В начале 30-х гг. выходит первое издание книги «Киевский трамвай за 40 лет». В ней подробно рассматривались вопросы организации трамвайного движения в городе на примере Киева: технические особенности вида транспорта, создание новых нормативных актов и применение уже имеющихся в законодательстве к этому виду транспорта, разрешение проблем строительства и эксплуатации, влияние трамвая на повседневную жизнь горожан [Киевский трамвай..., 1933]. Основной особенностью первых изданий было резко негативное оценивание работы транспортной сферы в Российской империи и механизмов государственного управления ею на всех уровнях власти.

В середине 50-х гг. XX в. Министерство жилищно-коммунального хозяйства начинает публиковать книги по истории отрасли. Наиболее значимой является монография Б. Н. Ржонсницкого «Трамвай – русское изобретение» [Ржонсницкий, 1952]. Автор провел комплексный анализ становления и развития трамвайного транспорта в Российской империи, подробно рассмотрев деятельность ученых того времени по созданию электротранспортных средств передвижения и пути решения правовых и финансовых вопросов, возникших в связи с внедрением нового вида транспорта как на местном, так и на общегосударственном уровне.

В 50–80-е гг. XX в. выходят работы, содержащие результаты локальных исследований по истории городов [Захарик и др., 1958; Райский, 1975; Суворов, 1981]. В них в отдельные разделы выделяются вопросы развития городского транспорта и управление этой отраслью в городах в разное время. В 60–70-е гг. изучаются вопросы финансового регулирования деятельности различных от-

раслей в экономике Российской империи, в том числе в сфере городских перевозок [Лившин, 1961; Шепелев, 1973; Дякин, 1974]. Кроме того, в них освещается деятельность иностранных транспортных компаний с резко негативной стороны и подробно рассматриваются проблемные места в законодательстве без общего анализа механизма управления отраслью и влияния на него общественных инициатив для улучшения транспортного обслуживания жителей городов.

Все исследования городского транспорта Российской империи, проведенные в советский период, объединяет масштабная критика деятельности компаний перевозчиков, государственных институтов разных уровней власти и действующего в то время законодательства.

Новый этап в изучении истории электротранспорта начался в конце XX в., когда стали выходить работы по дореволюционной истории развития общественного транспорта, в которых анализировались не только отрицательные моменты строительства и функционирования электротранспортных систем, но и положительное влияние массового транспорта на развитие городов и увеличение подвижности местного населения [Хищенко, 1992; Ерошкин, 1997; Бутенко, 2000; Розалиев, 2004].

Даже беглый анализ историографии проблемы позволяет отметить весьма избирательный подход к исследованию законодательства и его применения органами государственной власти в Российской империи к транспортным компаниям и городскому электротранспорту. Изменить подход позволит комплексное исследование истории создания нормативно-правовой базы и ее использования в сфере электрического общественного транспорта Российской империи, а также осуществления контроля и надзора за деятельностью транспортных компаний.

Впервые вопрос о строительстве трамвайного транспорта в Российской империи возник в 1890 г. В этом году в Техничко-строительный комитет Министерства внутренних дел был подан на утверждение проект киевской городской электрической железной дороги, разработанный А. Е. Струве [Дмоховский, 1901]. Техничко-строительным комитетом была создана Особая комиссия, которая совместно с экспертами VI электротехнического отдела Русского технического общества в течение года рассматривала предложенный проект и 26 января 1891 г. его одобрила¹. Следующие обсуждения проектов проходили уже быстрее.

Замечания Техничко-строительного комитета к проектам сводились к трем ключевым пунктам: трассировка линий, технические характеристики подвижного состава и безопасность движения. Ряд проектов отвергался, поскольку они содержали изначально опасные решения. Так, в 1898 г. городская управа Елисаветграда подала на рассмотрение в Техничко-строительный комитет проект второй очереди трамвая, который должен был быть реализован хозяйственным способом (за счет средств городского бюджета). Данный проект был отклонен, поскольку предусматривал прокладку линий с использованием легких рельс, эксплуатацию вагонов без воздушных тормозов, уменьшение количества работ по регулировке улиц и другие рискованные предложения².

Несмотря на довольно тщательный анализ проектов и осуществление надзора за строительством, собственники трамвайных компаний старались максимально сэкономить при укладке линий и приобретении подвижного состава, что приводило к серьезным авариям при обкатке трамвайных путей и вагонов и даже при открытии регулярного движения. Так, 18 октября 1908 г. на официальной церемонии открытия саратовского трамвая во время торжественной поездки по маршруту «Пристань – Вокзал» вагон (в котором находились городской голова, представители городской думы, члены муниципальной Электрической комиссии), поднимающийся по улице с крутым уклоном от Волги, из-за неисправности в контроллере водителя обесточился и стал откатываться вниз. Неопытный ватман не смог ничего сделать, и разогнавшийся вагон, чудом преодолев кривую, остановился на Миллионной улице на самом берегу реки, проехав около 500 метров³ [Семенов, 2008, с. 44].

Надзор за эксплуатацией трамвайных систем, а также конно-железных дорог, электрического освещения и остальных объектов инфраструктуры города осуществляло 7-е отделение Хозяйственного департамента Министерства внутренних дел [Полн. собр. зак..., т. 24, № 17865, 17866, 17869], а затем Главное управление местного хозяйства и Совет по делам местного хозяйства МВД. Основная деятельность этих органов в сфере городского транспорта сводилась к разработке общераслеговых нормативных документов, регулирующих техническую сторону эксплуатации городского транспорта, и разрешению конфликтных ситуаций между муниципальными властями и транспортными компаниями⁴.

Основной надзор за работой городского транспорта осуществляли местные муниципальные власти. Они также разрабатывали правила пользования городским транспортом, определяли желаемый выпуск на линию и интервалы движения. Однако транспортные компании нарушали все правила и требования, что выливалось в многочисленные конфликты, в том числе даже во временное прекращение трамвайного сообщения. Так, в Курске в декабре 1901 г. городская управа потребовала от бельгийского общества, владельца транспортной компании, произвести ремонт пути и подвижного состава, поскольку их состояние представляло опасность для жителей. Но никакой реакции эксплуатационщика не последовало. Тогда 2 января 1904 г. городской управой была создана специальная комиссия, которая провела тщательное обследование транспортной инфраструктуры и вагонов, в результате чего было издано предписание о немедленном исправлении обнаруженных нарушений. Эти требования руководство компании также проигнорировало, а 4 января из-за неисправности тормозной системы одного из вагонов произошло столкновение двух трамваев, во время чего пострадало несколько пассажиров. И после этого бельгийское руководство продолжало игнорировать требования городских властей, выпуская на линию неисправные вагоны. Для обеспечения безопасности жителей 6 марта 1904 г. губернатор издал постановление о прекращении трамвайного движения в Курске, а городская управа наложила на акционерное общество штраф в 50 тыс. руб и дополнительно в 500 руб. за каждый день простоя трамваев. До 15 марта все неисправности были устранены. С 15 по 23 марта 1904 г. специальной комиссией было произведено еще одно обследование инфраструктуры и подвижного состава, после чего трамвайное движение было разрешено⁵.

Министерство внутренних дел Российской империи настоятельно рекомендовало городам, решившим организовать у себя пассажирские перевозки электрическим трамваем, самостоятельно финансировать строительство и в последующем заниматься эксплуатацией системы общественного транспорта⁶. Однако для городских бюджетов необходимые для строительства суммы были слишком велики. Годовой бюджет 40% городов Российской империи составлял до 25 тыс. руб., 37% – не более 100 тыс. руб. Бюджет, достаточный для обеспечения городского благоустройства, в том числе транспортного, имели только несколько крупных городов империи. Всего в России расходы на благоустройство городов составляли, например, в 1912 г. 26,1 млн. руб.⁷ Из-за этого власти городов для обеспечения пассажирского обслуживания жителей передавали решение этого вопроса на правах концессии акционерным обществам, деятельность которых в то время регулировалась в финансовом плане «Положением о компаниях на акциях» 1836 г., где были указаны основные требования к уставам обществ независимо от того, российский или иностранный заемный капитал в них был сосредоточен. Так, в уставе обязательно приводилось наименование компании, определялись цель и характер ее деятельности, объявлялась величина основного денежного капитала, устанавливались процедуры управления, составления отчетности, разрешения споров, условия закрытия, банкротства и ликвидации компании. Причем деятельность иностранных акционерных обществ ограничивалась только указанными в уставе целями. Кроме того, данным компаниям в уставе необходимо было четко определять свои имущественные права, механизм учреждения ответственного агентства и его обязанности. Должности заведующего делами и управляющего имуществом в акционерном обществе могли занимать только российские подданные, но не лица иудейского вероисповедания [Полн. собр. зак..., т. 11, отд. 2, № 9763; Собр. узак..., 1907, отд. 2, ст. 177, 191, 192, 314, 315, 419].

Поскольку основными акционерами трамвайных компаний были преимущественно иностранцы, ценные бумаги (акции, облигации, учредительные паи) были номинированы в иностранной валюте, несмотря на то что их оборот предусматривался не только за границей, но и на внутренних рынках Российской империи. В России ценные бумаги акционерных трамвайных обществ можно было купить на Санкт-Петербургской, Московской, Одесской и Харьковской биржах. Государство не осуществляло надзор за выпуском ценных бумаг акционерных обществ, и объем их выпуска определялся уставом общества и решениями Правительствующего сената [Таранков, 1992].

Органами государственной власти Российской империи была разработана достаточно подробная и достаточно качественная нормативная база для регулирования деятельности электро-транспортных предприятий, элементы которой в неизменном виде продолжают действовать и по настоящее время. Осуществление должного контроля за деятельностью первых трамвайных компаний на техническом, финансовом и эксплуатационном уровнях обеспечило качественное предо-

ставление транспортных услуг жителям большинства городов империи, где функционировали системы электрического трамвая.

Примечания

¹ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1293. Оп. 86. Д. 144. Л. 29–49.

² РГИА. Ф. 1293. Оп. 91. Д. 202. Л. 42.

³ Государственный архив Саратовской области. Ф. 175. Оп. 1. Д. 1. Л. 1–10.

⁴ РГИА. Ф. 1288, документы по истории управления городским транспортом – с 1860 г.

⁵ Государственный архив Курской области. Ф. 43. Оп. 1. Д. 4. Л. 90–93.

⁶ Государственный архив Пермского края. Ф. 43–44, 512.

⁷ Государственный архив Российской Федерации. Ф. А-312. Оп. 1. Д. 35. Л. 1–3.

Библиографический список

Бутенко А. И. Формирование рыночных отношений в сфере городского электротранспорта. Одесса, 2000.

Дмоховский И. Киевские электрические трамваи // Железнодорож. дело. 1901. № 2–4.

Ерошкин Н. П. История государственных учреждений дореволюционной России. М., 1997.

Захарик Е. К., Антипов Б. А., Кирсанов С. Н., Колоколова И. Ю. Город Орел. Орел, 1958.

Киевский трамвай за 40 лет. 1892–1932. Киев, 1933.

Полное собрание законов Российской империи I. Т. 24, № 17865, 17866, 17869.

Полное собрание законов Российской империи II. Т. 11. Отд. 2, № 9763.

Путеводитель МГЖД. М., 1923.

Райский Ю. Л. Очерки по истории города Курска. Воронеж, 1975.

Ржонсницкий Б. Н. Трамвай – русское изобретение. М., 1952.

Розалиев В. В. Городской электротранспорт: из истории государственного управления. М., 2004.

Семенов Н. Трамваи Саратова // Пантограф. 2008. № 6.

Собрание узаконений и распоряжений правительства. 1907. Отд. 2. Ст. 177, 191, 192, 314, 315, 419.

Справочная книжка МГЖД. М., 1907.

Суворов В. Г. Свет над Верхним Доном. Воронеж, 1981.

Таранков В. Ценные бумаги Государства Российского. Тольятти, 1992.

Хищенко В. В. Развитие скоростного трамвайного транспорта. М., 1992.

Дата поступления рукописи в редакцию 04.04.2012

THE SUPERVISORY ACTIVITIES IN THE AREA OF URBAN ELECTRIC TRANSIT IN THE CITIES OF THE RUSSIAN EMPIRE AT THE END OF THE XIX AND THE BEGINNING OF THE XX CENTURIES

I. V. Shpakov

Kursk State University, Radishcheva st., 33, Kursk, Russia 305000

shival6@yandex.ru

The article discusses the exercise control over the area of construction and operation of urban electric transit (tram) by different public authorities in the Russian Empire at the end of the XIX and the beginning of the XX centuries. Having the archival materials and a number of published sources at hand the author deals with the application in specific situations, the legislation of the Russian Empire in the areas of legal and financial support of the tram companies, the approval of projects and monitoring of the construction of the electric tram system by the Ministry of Internal Affairs, as well as the surveillance of the safety of passenger transportation by the local municipal authorities. The article considers a separate legal and financial regulation of foreign transportation companies. The article also explains why the scope of urban transport in the cities of the Russian Empire was attractive for foreign investors and why municipal authorities preferred to pass the organization of public transport in the communities to commercial entities on the rights of the concession. The work gives an overview of all issues considered by different researchers in different time periods. The author notes that the performance of the transport companies and the implementation of the state

supervision and regulation of the industry, which were described in the publications, devoted to the study of public transport management in the Russian Empire, written during the Soviet period, were negatively assessed. And the historical works, which were published after the collapse of the Soviet Union, comprise a complete and coherent picture of the research on the issue.

Key words: urban electric transit, tram, exercise control, laws of the Russian Empire.

References

- Butenko A. I.* Formirovanie rynochnykh otnosheniy v sfere gorodskogo elektrotransporta. Odessa, 2000.
- Dmokhovskiy I.* Kievskie elektricheskie tramvai // *Zheleznodorozhnoe delo*. 1901. No. 2–4.
- Eroshkin N. P.* Istoriya gosudarstvennykh uchrezhdeniy dorevolyutsionnoy Rossii. Moscow, 1997.
- Khitsenko V. V.* Razvitie skorostnogo tramvaynogo transporta. Moscow, 1992.
- Kievskiy tramvay za 40 let. 1892–1932. Kiev, 1933.
- Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy Imperii I. Vol. 24. No. 17865, 17866, 17869.
- Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy Imperii II. Vol. 11. Ch. II. No. 9763.
- Putevoditel MGZhD. Moscow, 1923.
- Rayskiy Yu. L.* Ocherki po istorii goroda Kurska. Voronezh, 1975.
- Rozaliev V. V.* Gorodskoy elektrotransport: iz istorii gosudarstvennogo upravleniya. Moscow, 2004.
- Rzhonsnickiy B. N.* Tramvay – russkoe izobretenie. Moscow, 1952.
- Semenov N.* Tramvai Saratova // *Pantograf*. 2008. No. 6.
- Sobranie zakonov i rasporyazheniy pravitelstva. 1907. Ch. II. P. 177, 191, 192, 314, 315, 419.
- Spravochnaya knizhka MGZhD. Moscow, 1907.
- Suvorov V. G.* Svet nad Verkhnim Donom. Voronezh, 1981.
- Tarankov V.* Tsennye bumagi Gosudarstva Rossiyskogo. Tolyatti, 1992.
- Zakharik E. K., Antipov B. A., Kirsanov S. N., Kolokolova I. Yu.* Gorod Orel. Orel, 1958.