

ХОЗЯЙСТВЕННО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЧАСТНЫХ И ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ БЕЛАРУСИ В 70 - 80 ГГ. XIX В. (НА ПРИМЕРЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛИБАВО - РОМЕНСКОЙ И ПОЛЕССКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ)

С.Б. Жихарев

Проблема массового железнодорожного строительства в России представляет собой весьма существенный феномен в контексте модернизации экономической модели всего государства во второй половине XIX в. Трансформация хозяйственной системы России, особенно после отмены крепостного права, в направлении капиталистического развития, обусловила необходимость совершенствования путей сообщения. Был взят курс на активизацию железнодорожного строительства. Наиболее ярко данный процесс проявился в западных губерниях по причине их экономической значимости и важного географического положения.

Сооружение на территории Северо-Западного края частных магистральных линий Московско - Брестской (1870 – 1871 гг.), Либаво-Роменской (1871 – 1874 гг.), и государственных Полесских железных дорог (1882 – 1886 гг.) на последующее столетие определило развитие исторической картограммы белорусской железнодорожной сети.

Выбор двух последних магистралей неслучаен, поскольку они являли собой пример наиболее рельефного проявления сотрудничества железнодорожных линий разных форм собственности.

Специфической особенностью России являлось отсутствие до 80 - х гг. XIX вв. унифицированного законодательства в сфере железнодорожного транспорта. Лишь в 1885 г. был опубликован «Общий Устав российских железных дорог», представлявший скорее правила эксплуатации. Его первый, базовый, раздел включал в себя положение «об общих и частных железнодорожных установлениях», и одной из целей которого было отрегулировать и упорядочить правовое и хозяйственно-коммерческое взаимодействие частных и государственных железных дорог. Кроме того, устав вводил систему координационных учреждений с элементами их вертикальной субординации. Во главе данной системы находился Высший железнодорожный совет, при котором функционировал распорядительный комитет.

Отныне все железные дороги России обязаны были руководствоваться в своей деятельности «Общим Уставом», инструкциями, резолюциями и другими нормативными актами Министерства путей сообщения, которые носили как императивный, так и диспозитивный характер. Однако потребовалось немало времени, чтобы эти правовые нормы прижились и был достигнут приемлемый паритет интересов в работе железных дорог разных форм собственности.

До выкупа железных дорог в казну каждая отдельная магистраль представляла собой практически полностью самостоятельное транспортное предприятие со своим уставом, советом директоров, инфраструктурой и специ-

фкой в хозяйственно-коммерческой деятельности. На Либаво-Роменской и Полесских железных дорогах пассажирские вагоны равно, как и товарные были собственностью каждой из дорог и входили в постоянные составы. Взаимодействие этих дорог осуществлялось посредством объединенного вагонного парка на основе «Общего соглашения о взаимном пользовании товарными вагонами»¹. На практике это означало, что сдавая определенное количество исправных вагонов другой дороге, владельцы магистралей получали обратно столько же исправных вагонов. Эти правила были впервые разработаны в России. Все это избавляло грузоотправителей от необходимости перегружать товары из вагонов одной дороги в вагоны другой.

Либаво-Роменская железная дорога, как и все частные линии, осуществляла перевозки по своей линии преимущественно в собственных вагонах, но были и исключения. Так, 71 версту (от станции Кошедары до Вилейки) поезда Либаво-Роменской железной дороги проходили по линии С.-Петербургско-Варшавской железной дороги, за что последняя взysкивала плату по особому тарифу.

Вместе с тем с 1887 г. поезда Полесских железных дорог проходили по участку между станцией Гомель – Новобелица и по мосту через реку Сож Либаво-Роменской железной дорогой общей протяженностью в 4,5 версты. За что вносили плату.²

В 1889 г. было принято соглашение об условиях передачи вагонов со сборными грузами по станции Гомель Полесских и той же станции Либаво-Роменской железной дороги. Она осуществлялась при наличии не менее 150 пудов груза, пришедшего из станций участка Унеча – Мозырь или 250 пудов груза, прибывшего на прочие станции Полесских железных дорог. Такие грузы Либаво-Роменская железная дорога грузила в отдельный вагон своего состава.

Интересно, что собственного «пассажирского здания» на станции Гомель-Полесский не существовало. По этому был достигнут компромисс и перевозка пассажиров осуществлялась с вокзала Либаво-Роменской железной дороги.

Как видно, практика компромиссов и соглашений между отдельными дорогами является косвенным свидетельством начала естественных интеграционных процессов без которых не может функционировать ни один субъект хозяйствования.

Литература:

1. Общй Устав Российских железных дорог. Т. XIX. Ч.1.– СПб., 1911.– с., 614.
2. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 50. (1889г.).– СПб., 1891.– с.