

УДК 94 (47). 082:625.1 (09)

# СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ РОССИИ В ПЕРИОД РУКОВОДСТВА А.Я. ФОН ГЮББЕНЕТА МИНИСТЕРСТВОМ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ В КОНЦЕ 80-х – НА- ЧАЛЕ 90-х гг. XIX в.

**ТЕСТОВ Александр Николаевич,**

аспирант кафедры истории России;

**ФУРСОВ Владимир Николаевич,**

доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории России,

Воронежский государственный педагогический университет

**АННОТАЦИЯ.** В статье анализируется служебная деятельность А.Я. фон Гюббенета, руководившего в 1889-1891 гг. транспортным ведомством страны. Подробно освещены предпринятые меры по обеспечению безопасности движения. Рассмотрены вопросы совершенствования организации управления железными дорогами России с кратким изложением одного из самых напряженных периодов их работы, обусловленного неурожаем 1891 г. Представлена динамика роста железнодорожной сети с 1889 г. по 1892 г., подтверждающая поступательное развитие этой одной из важнейших, системообразующих отраслей государства.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** Министерство путей сообщения, А.Я. фон Гюббенет, российские железные дороги, железнодорожное строительство, совершенствование управления.

## THE ORGANIZATION IMPROVEMENT OF RUSSIA'S RAILWAY MANAGEMENT UNDER THE GUIDANCE OF A. J. VON GYUBBENET BY THE MINISTRY OF RUSSIAN RAILWAYS AT THE END OF THE 80'S - THE BEGINNING OF THE 90'S OF THE XIX CENTURY

**Testov A.N.,** Postgraduate Student of the Department of Russian History;

**Fursov V.N.,** Dr. Hist. Sci., Prof., Head of the Department of Russian History,

Voronezh State Pedagogical University

**ABSTRACT.** The article analyzes the official activity of A.J. von Gyubbenet, who ran the transportation department of the country in 1889-1891. The measures taken to ensure traffic safety are described in detail. The problems of improving the management of Russia's railways with a brief presentation of one of the most intense periods of their work caused by a crop failure of 1891 are considered. The dynamics of the railway network growth from 1889 to 1892 is presented, confirming the progressive development of this one of the most important fundamental branches of the state.

**KEY WORDS:** Ministry of Railways, A.J. Gyubbenet, Russian Railways, railway construction, management improvement.

В настоящее время вследствие реформирования федерального железнодорожного транспорта России исторический опыт организации работы отечественных железных дорог, деятельность руководителей транспортного ведомства, внесших существенный вклад в их совершенствование и развитие, вызывают повышенный интерес. Однако, несмотря на многолетнюю историографическую традицию и множество публикаций по железнодорожной тематике, научные труды, посвященные комплексному исследованию данной проблемы, отсутствуют. В этой связи особую значимость представляют работы А.Л. Гольянова и Д.Н. Шилова, в которых содержатся ценные биографические сведения о министрах путей сообщения Российской империи. Цель статьи – изучение служебной деятельности А.Я. фон Гюббенета с акцентированием внимания

на рассмотрении принятых мер по совершенствованию управления российскими железными дорогами.

В архивных материалах о службе Гюббенета указывается, что он родился 31 августа 1830 г. Место рождения – г. Лемзаль Рижского уезда Лифляндской губернии. Он происходит из бургундского рода кавалеров de la Motte es Rouvray, в конце XVII в. переселившегося в Прибалтику и с XVIII в. состоявшего на русской службе [19, л. 99]. В другом источнике лишь отмечается, что Гюббенет родом из русских дворян Лифляндской губернии [12, с. 303]. Первоначальное образование получил в загородном пансионе при Псковской губернской гимназии. Затем, после успешного завершения учебы в Санкт-Петербургском университете, со степенью кандидата юридических наук, 20 марта 1854 г. был принят на службу в Министерство внутренних дел [19, л. 100]. В мае того же года его назначили чиновником особых поручений Тобольского общего губернского управления. В марте 1855 г. был пере-

© Тестов А.Н., Фурсов В.Н., 2017

Информация для связи с автором: [vspihist@rambler.ru](mailto:vspihist@rambler.ru)

веден на аналогичную должность в Главное управление Западной Сибири [19, л. 101]. В декабре 1857 г. удостоен первой государственной награды – ордена Св. Анны III степени. В марте 1859 г. он был переведен на службу в Министерство государственных имуществ. В апреле 1860 г. награжден орденом Св. Станислава II степени с императорской короной [21, с. 207]. С 1861 г. – служба в должности управляющего палатами государственных имуществ в Гродно, Тамбове и Самаре [19, л. 108–111]. В декабре 1865 г., сразу после назначения на службу в Государственный контроль, в чине статского советника направлялся в Вильну для организации там Контрольной палаты. Работа по ее управлению была отмечена орденом Св. Анны II степени с императорской короной [14, с. 62–63]. В феврале 1868 г. последовал перевод на аналогичную должность в Варшаву. В перечисленных местностях Гюббенет занимался выполнением, сверх прямых обязанностей, еще и особых задач, обусловленных исключительными обстоятельствами. В апреле 1871 г. за усердный труд получил орден Св. Владимира III степени [19, л. 104].

Плодотворная деятельность А.Я. фон Гюббенета, предоставившая возможность более подробного ознакомления с разнообразными местными условиями огромной страны, послужила основанием для новых назначений в столичные центральные учреждения. В октябре 1871 г. он стал директором канцелярии Государственного контроля [19, л. 117]. В апреле 1873 г. удостоен ордена Св. Станислава I степени [19, л. 104]. В январе 1874 г. был назначен директором Департамента Государственного казначейства Министерства финансов [19, л. 120]. В декабре 1877 г. получил орден Св. Анны I степени. «Разработанное под его руководством преобразование всей казначейской части в империи, в развитии начал, положенных в основание нашего государственного счетоводства статс-секретарем Татариновым, удостоились, по представлению министра финансов М.Х. Рейтерна в 1878 г., Высочайшего утверждения. С тех пор новая организация местных кассовых учреждений и их счетоводство, прочно установившись, сохранились надолго» [12, с. 4–5]. В служебные обязанности входила и сложная, ежегодно повторяющаяся работа по составлению государственной росписи. На его долю выпала также организация и руководство полевыми казначействами на трех театрах войны: в Турции, Малой Азии и Туркестане. «Казначейства эти, как по своей организации и деятельности, так и по выбору в них личного состава, приобрели себе добрую славу, по отзывам всех главных военных начальников» [12, с. 5].

В июне 1880 г. А.Я. фон Гюббенет назначается на пост товарища (заместителя) министра путей сообщения [19, л. 122]. В апреле 1881 г. награжден орденом Св. Владимира II степени [19, л. 104]. В день коронации императора Александра III, 15 мая 1883 г., Адольфу Яковлевичу присвоено звание статс-секретаря [19, л. 128]. В период деятельности на посту министра путей сообщения, с 4 июня 1880 по 4 января 1885 г., Гюббенет являлся «председателем многих комиссий по разработке важных вопросов, получивших утверждение в законодательном порядке, как то: о подъездных путях, о фактическом контроле на железных дорогах, на шоссе и на других работах, о новых основаниях для успешной постройки и эксплуатации железных дорог казной, возобновившихся в 1882 г., о железнодорожных тарифах и о разных других мероприятиях

и законоположениях» [12, с. 5–6]. В августе 1884 г. был удостоен ордена Белого Орла. В 1885 г. А.Я. фон Гюббенет был назначен сенатором [12, с. 6].

30 марта 1889 г. последовало Высочайшее повеление сенатору, статс-секретарю А.Я. фон Гюббенету вступить во временное управление Министерством путей сообщения [19, л. 132]. С 9 апреля 1889 г. он был назначен министром путей сообщения [12, с. 15]. А.Я. фон Гюббенет возглавил транспортное ведомство России в один из самых тяжелых его моментов. Несмотря на то, что со дня крушения императорского поезда прошло уже несколько месяцев, практически все должности после смещения высших чинов оставались вакантными. Поэтому, чтобы скорее восстановить нормальный, четкий ритм работы Министерства путей сообщения, Гюббенету необходимо было в кратчайшие сроки осуществить подбор достойных сотрудников. Так, с 16 апреля 1889 г. заместителем министра был назначен тайный советник Григорий Александрович Евреинов. Произведена замена и других руководителей управления железных дорог, «в силу уже одного того соображения, что после совершившегося несчастья в Борках исходящие от них или при их участии распоряжения не могли пользоваться необходимым авторитетом» [12, с. 6].

21 апреля 1889 г. начальник Управления железных дорог тайный советник Василий Васильевич Салов был освобожден от занимаемой должности с назначением членом Совета Министерства. Директор Департамента железных дорог действительный статский советник Николай Осипович Михневич, занимавший этот пост с 26 апреля 1887 г., став тайным советником, с 21 апреля 1889 г. был переведен на должность директора канцелярии министра путей сообщения. Должность директора Департамента железных дорог оставалась в течение нескольких месяцев незаемещенной, и лишь с 29 июля 1889 г. этот пост занял действительный статский советник Владимир Михайлович Верховский [11, с. 198–200, 211]. В это же время появилось распоряжение А.Я. фон Гюббенета об устранении последствий последних страшного события. Почти полгода пролежавший вблизи места крушения поврежденный императорский поезд наконец был поднят и доставлен для капитального ремонта в Санкт-Петербург.

Целый ряд распоряжений касался вопросов, связанных с предоставлением начальникам железных дорог более широких прав. Так, 31 июля 1889 г. был издан циркуляр № 14713 «О предоставлении начальникам дорог права выдачи денежных наград служащим за предупреждение железнодорожных несчастий по постановлениям Советов управлений»; циркуляр № 15688 от 30 июня 1890 г. «о предоставлении начальникам казенных железных дорог права делать известные изменения в утвержденных штатах служащих по эксплуатации» [6, с. XIII–XIV].

Были внесены существенные коррективы в правила движения пассажирских и товарных поездов. Особое внимание уделялось императорским поездам. В те времена их движение осуществлялось в соответствии с общими правилами движения по российским железным дорогам с учетом дополнений к правилам о поездах, предназначенных для передвижения императора и членов императорской фамилии, утвержденным 10 октября 1878 г., а также согласно правилам движения экстренных поездов чрезвычайной важности.

Неполнота и разобщенность этих правил обусловили необходимость разработки проекта Положения об императорских поездах. С этой целью министром путей сообщения А.Я. фон Гюббенетом была образована особая комиссия, труды которой затем были переданы на рассмотрение Высочайше утвержденной Комиссии об императорских поездах [8, с. 54]. 15 июня 1890 г. проект данного Положения, состоящий из 129 параграфов и предусматривавший учреждение особой инспекции, был утвержден императором Александром III [7, с. 28].

30 июля 1890 г. на должность главного инспектора императорских поездов был назначен Н.Н. Копыткин. Кроме того, в штат инспекции входит его помощник, два ревизора вагонов и инженеры. В обязанности инспекции входило наблюдение за постройкой, ремонтом и содержанием императорских вагонов и поездов; составление расписаний движения императорских поездов, а также поездов особой важности и экстренных поездов по требованиям придворного ведомства, организация соответствующих мероприятий перед приходом и во время их следования по железным дорогам [5, с. 39]. В Положение включены также правила о мерах по обеспечению беспрепятственного следования императорских поездов. Делопроизводство по вышеуказанным вопросам осуществлялось в данной инспекции [17, с. 287].

В период руководства А.Я. фон Гюббенета Министерством путей сообщения особое значение приобрели вопросы безопасности пассажирского и товарного движения на российских железных дорогах. Для их решения предпринимался целый ряд конкретных мер. Все железнодорожные мосты, требовавшие устранения различных неисправностей, после переосвидетельствования их особыми комиссиями под председательством местных инспекторов были отремонтированы. Были проверены и при необходимости исправлены продольные профили всех частных железных дорог, при постройке которых не везде соблюдалось их точное выполнение. Установлен более строгий порядок наблюдения за путями со стороны начальников дистанций посредством периодически обязательного объезда ими пути на дрезине и даже пешего прохода.

Для некоторых дорог устанавливался более короткий срок службы шпал и поощрялось стремление к их пропитке противогнильными веществами. На железнодорожных линиях, где отмечалось усиленное движение поездов, производилась замена легких рельсов более тяжелыми. Устанавливался строгий надзор за изготовлением в заводских условиях рельсов и других железнодорожных принадлежностей. Следует отметить, что контроль за их качественным производством и прием после соответствующих испытаний для передачи казенным и частным железным дорогам осуществляли заводские инспекторы. Заводская инспекция находилась в ведении образованной в 1885 г. Главной заводской инспекции, состоявшей из главного заводского инспектора, делопроизводителя и запасного заводского инспектора [5, с. 39]. Высочайше утвержденным 9 января 1890 г. мнением Государственного совета срок действия Положения о заводской инспекции был продлен, причем в Положении и штате правительственной заводской инспекции были произведены некоторые незначительные изменения [4, с. 34]. Деятельность заводской инспекции оказалась весьма плодотворной. В 1889 г. восемь инспекторов на 16 заводах освидетельствовали 78

паровозов, 2992 вагонов, 6241170 пудов железнодорожных принадлежностей. А в 1891 г. десятью инспекторами на 42 заводах было испытано и принято 80 паровозов, 1203 вагонов, 13774541 пудов железнодорожных принадлежностей [15, с. 12–13].

К концу 1891 г. на 26 железных дорогах были введены правила для непрерывных тормозов, издано распоряжение о введении на паровозах указателей скоростей. Принимались, в пределах имевшихся денежных средств, меры «по установлению быстрых сигнальных и телеграфных сношений между путями, поездами и станциями на непредвиденный случай остановки или несчастия в пути» [12, с. 50–51]. Последовал запрет на употребление в поездах керосинового, как крайне опасного в пожарном отношении, освещения, вводились другие противопожарные меры. Запрещалось бессменное 24-часовое дежурство стрелочников, практиковавшееся на некоторых железных дорогах, было «издано запрещение о службе иностранцев на наших дорогах, даже среди рабочих, а равно установлено обязательное знание русского языка всеми служащими на всех без исключения дорогах, в особенности находящимися в непосредственных сношениях с публикой и с пассажирами и отправителями» [12, с. 51].

Для улучшения и упорядочения пассажирских поездов в Министерстве путей сообщения при участии начальников движения всех железных дорог были составлены расписания пассажирских поездов. Решение вопросов о сокращении стоянок на промежуточных станциях и более строгом согласовании времени на узловых станциях позволило значительно ускорить передвижение пассажирских поездов.

С развитием железнодорожной сети и увеличением объема перевозок возникла необходимость наряду с совершенствованием подвижного состава, железнодорожного пути, средств сигнализации и связи улучшить саму организацию перевозочного процесса. С 1 июля 1889 г. было введено прямое бесперегрузочное сообщение на российских железных дорогах [12, с. 52]. В 1889 г. было принято Общее соглашение о взаимном пользовании товарными вагонами на всей железнодорожной сети. Эти нововведения, способствовавшие более рациональному использованию подвижного состава и ускорению продвижения грузопотоков, несомненно, явились важным фактором в прогрессе железнодорожных перевозок [20, с. 211–212].

Перевозки грузов в международном сообщении сплошным железнодорожным путем стали осуществляться в соответствии с правилами Бернской международной конвенции, заключенной между Россией и иностранными государствами 14 октября 1890 г. в Берне. Общие основания этих правил таковы, что грузы в пределах следования по российским железным дорогам перевозятся согласно правилам и тарифам этих дорог, в пределах же следования по иностранным железным дорогам – по их правилам [2, с. 70]. 27 мая 1891 г. мнение Государственного совета «О принятии Россией конвенции о международной перевозке грузов по железным дорогам» было утверждено императором [16, с. 310]. Ратификация этой международной железнодорожной конвенции состоялась 11 июня 1891 г. [18, с. 423].

Существенное значение в совершенствовании управления железнодорожным транспортом страны имело учреждение в 1890 г. при Департаменте железных дорог особого отдела движения. В этом отделе сосредотачивалась срочная отчетность по со-

стоянию и действию всего подвижного состава железных дорог, а также статистические сведения по перевозкам, необходимые для оперативного регулирования и руководства эксплуатационной работой [12, с. 57].

Предпринималось немало соответствующих мер по усилению провозоспособности и общему благоустройству российских железных дорог. На эти цели было израсходовано более 82 млн руб., из которых 69,9 млн выделялось на частные линии, а 12,5 млн – на казенные. По требованию Военного министерства была произведена укладка вторых путей на Юго-Западных железных дорогах – 985 верст, Московско-Брестской – 164 версты, Варшавской – 639 верст, Фастовской – 113 верст, Новгородской – 170 верст и Курско-Киевской линии – 438 верст. Укладка вторых путей на перечисленных железных дорогах составила в целом 2 509 верст [12, с. 40–41].

Для более ускоренного развития коммерческого движения производилось расширение таких железнодорожных станций, как Смоленск, Динабург, Прага, Рига, Киев, Казатин, Ревель, Гатчина, Брест, Новороссийск, Лозовая и некоторых других. Улучшалось водоснабжение на станциях Москва, Самара, Варшава и на большинстве западных и южных железных дорог. Усиливались мосты и перестраивались слабые чугунные на более устойчивые каменные трубы на Балтийской, Варшаво-Тереспольской, Грязе-Царицынской, Козлово-Воронежской, Ростовской, Курско-Харьково-Азовской, Владикавказской, Лозово-Севастопольской, Московско-Брестской, Московско-Ярославской, Санкт-Петербурго-Варшавской, Фастовской и некоторых других железных дорог на сумму свыше 1,53 млн руб. Расширялись существовавшие мастерские, ремонтировались и оснащались необходимым дополнительным оборудованием паровозные здания на Николаевской, Владикавказской, Привислинской, Донецкой и многих других линиях на сумму более 2,2 млн руб. Для временного, более удобного хранения предназначенных к перевозке хлебных грузов в Одессе, на 9 станциях Юго-Западных дорог, в Ревеле и на Рязанско-Козловской железной дороге были построены элеваторы. Для снабжения необходимым подвижным составом казенных и частных железных дорог в трехлетний период были заказаны новые паровозы, вагоны, платформы на сумму 10 277 385 руб. [12, с. 42–43].

Предпринятые меры по усовершенствованию организации управления отечественным железнодорожным транспортом, естественно, способствовали их более эффективному функционированию. Подтверждением служит своевременный сбор войск на большие маневры, проводившиеся в 1890 г. на юге России в присутствии императора Александра III. Их переброска посредством железных дорог «совершилась с такой исправностью, что все военные начальники отзывались с большой похвалой об их деятельности, вследствие чего объявлена в особом Высочайшем приказе благодарность Его Величества всем служащим по железнодорожной части, начиная от министра» [12, с. 65].

В следующем неурожайном 1891 г. транспортному ведомству страны пришлось выдержать весьма трудные испытания. Еще осенью 1890 г. из-за засушливого лета с большим опозданием и на меньших, чем обычно, площадях удалось провести сев озимых. Ранняя весна 1891 г. с заморозками, погубившими всходы, сменилась страшной жарой. Были выжжены не только посевы, но луга и степи,

засыхали и гнили деревья. От неурожая пострадали 29 из 97 губерний и областей России [1, с. 58]. В основном это были центральные и поволжские губернии. К середине лета 1891 г. уже отмечался значительный рост рыночных цен на хлеб. К примеру, в Саратове рыночная цена одного пуда ржи в июле составляла 1 руб. 07 коп., в то время как полгода назад, т.е. в январе, – всего 55 коп. Подобное повышение цен на хлеб наблюдалось в Орле и других российских городах [7, с. 5–6].

После того как был наложен запрет на экспорт хлеба, перевозки грузов из центральных регионов России к портам прекратились. Доставка хлебов в пострадавшие местности осуществлялась поначалу крайне слабо. Ассигнование особых средств на продовольствие населению и семенной материал производилось в незначительных размерах, поэтому никаких чрезвычайных мер по усилению провозоспособности железных дорог не планировалось. Как только началось выделение больших денежных сумм в распоряжение земств для заготовки продовольственного и семенного зерна, эти земства стали поручать необходимые заготовки различным частным подрядчикам. Поскольку для перевозки хлебов оказавшемуся в бедственном положении населению были установлены пониженные железнодорожные тарифы, то заготовители, приобретая в земских управах свидетельства на их пользование, зачастую стали злоупотреблять полученной льготой. На это не мог не обратить внимания государственный контролер Т.И. Филиппов, который во время объезда в июле и августе 1891 г. местных контрольных учреждений поручил главным контролерам некоторых казенных железных дорог обратить особое внимание на правильность применения льготного тарифа и порядок выдачи земскими управами свидетельств на его пользование.

Уже при первой проверке Самаро-Златоустовской железной дороги «местным контролем было обнаружено, что из трех земских управ – Самарской, Бугурусланской и Златоустовской – лишь одна Бугурусланская обставила выдачу свидетельств такими условиями, при которых тарифная льгота достигала прямого своего назначения. Что же касается остальных двух управ, то усвоенный ими порядок выдачи свидетельств повел к тому, что свидетельства эти сделались предметом торговли и переходили из рук в руки, совершенно минуя, с напыленной потерей для казны, ту цель, ради которой такие свидетельства установлены» [3, с. 118–119]. Поэтому государственный контролер счел необходимым обсудить вопрос о принятии мер по упорядочению выдачи льготных свидетельств с министрами финансов и внутренних дел.

Между тем частные подрядчики нередко закупали и привозили зерно не издалека, а из соседних губерний. Имеются достоверные сведения, что зерно вывозилось даже из пострадавших от неурожая местностей (из старых запасов), в то время как на встречу этим груженым составам двигались товарные поезда с ввозимым бедствующему населению зерном. Одновременный наплыв на железные дороги хлебных грузов достиг огромных размеров, поэтому Министерству путей сообщения пришлось приложить максимум усилий по нормализации деятельности железнодорожного транспорта страны.

Для урегулирования перевозок хлебных грузов с Северного Кавказа транспортное ведомство установило окружные направления, за которые по распоряжению Министерства финансов взимались те же

провозные платы, как и за перевозки по прямому и кратчайшему направлению. Был установлен порядок постепенного вывоза грузов по Владикавказской, Курско-Воронежской, Курско-Азовской, Донецкой, Харьково-Николаевской, Лозово-Севастопольской, Екатерининской, Фастовской, Курско-Киевской, Московско-Курской и Юго-Западным железным дорогам [12, с. 71–74].

В 1891 г. самая высокая урожайность зерновых культур, как известно, оказалась на Кавказе, поэтому основное внимание Комитета министров и, в частности, министра внутренних дел И.Н. Дурново было первоначально обращено на улучшение перевозки посредством усиления провозоспособности Владикавказской железной дороги и прилегавших к ней путей. Министерство путей сообщения командировало на юг уполномоченное лицо для устранения хлебных залежей и других возникавших затруднений. Им являлся старший инспектор железных дорог, военный инженер, полковник А.А. фон Вендрих, впоследствии получивший чин генерал-майора. Движение хлебных грузов было скоро доведено до 180 тыс. пудов или 300 вагонов в сутки; под земские грузы отводилось 50% общего числа вагонов с хлебом, 10% – под интендантские и 40% – под частные грузы. Кроме того, выделялось немало государственных средств, в денежном выражении составивших 500 тыс. руб. на оплату морского фрахта при перевозке земского и интендантского хлеба; обходным морским путем планировалось перевезти 7-8 млн пудов. Впервые с 1891 г. в Статистическом отделе Министерства путей сообщения стали составляться ежемесячные ведомости о прибытии хлебных грузов в важнейшие портовые пункты, о фрахтах и страховой премии на их перевозку по водным путям [9, с. 92]. В течение трех месяцев продовольственные вопросы являлись предметом самого внимательного обсуждения в Комитете министров [10, с. 138–139]. Несмотря на огромные трудности, продовольствие в пострадавшие районы было доставлено своевременно и «бедствие далеко не достигло тех размеров, какие оно могло бы принять без железных дорог» [7, с. 5–6].

Следует отметить, что к началу 1889 г. общая эксплуатационная длина железнодорожной сети России, без учета 1760 верст финляндских железных дорог, Закаспийской железнодорожной линии в 1343 версты, составляла 26100 верст. Из них в

ведении частных железнодорожных обществ находилось 21 100 верст и лишь 5 тыс. верст – в государственном управлении [12, с. 15]. К началу 1892 г. протяженность российских железных дорог достигла 27300 верст, из которых 17100 верст являлись частными, а остальные 10200 верст – казенными линиями. Следовательно, при увеличении отечественной железнодорожной сети за 1889–1891 гг. на 1200 верст эксплуатационная длина казенных железных дорог возросла более чем вдвое. Быстрое развитие государственной сети железных дорог стало возможным вследствие перехода в казну выкупленных 4569 верст частных и выстроенных 665 верст казенных линий [12, с. 15].

При министре путей сообщения А.Я. фон Гюббенете состоялось открытие Уфа-Златоустовской, Риги-Псковской железных дорог, Уманских ветвей Юго-Западных железных дорог, обходной ветви Сурамского перевала и других многих мелких ветвей общей длиной 1151 верста. За счет государственных средств начато сооружение ветви Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги от ст. Лапы на Ломжу и Малкин, Джанкой-Феодосийской линии, Саксаганской ветви Екатерининской железной дороги и Чиатурской ветви Закавказской железной дороги, в целом составивших 1069 верст [12, с. 16].

Посредством частных железнодорожных обществ началось проведение Курско-Воронежской, Рязанско-Казанской железных дорог и многих других железнодорожных ветвей общей протяженностью 2 82 версты. К тому же Обществу Рязанско-Козловской железной дороги поручалось сооружение около 1580 верст разного рода железнодорожных путей. Так, наряду с вводом в строй действующих вышеуказанных железнодорожных линий, началось строительство казенных и частных железных дорог общей протяженностью более 5 тыс. верст [12, с. 14–18]. В период руководства транспортным ведомством страны, 1 января 1890 г., А.Я. фон Гюббенет был удостоен высокой государственной награды – ордена Св. Александра Невского.

Таким образом, остается лишь констатировать, что преодолев множество сложных, трудноразрешимых проблем, А.Я. фон Гюббенет внес существенный вклад в развитие и совершенствование железнодорожного транспорта России.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Ананьич, Б.В. Сергей Юльевич Вите и его время [Текст] / Б.В. Ананьич, Р.Ш. Ганелин. – СПб. : Изд-во «Дмитрий Булавин», 1999. – 428 с.
2. Беловежский, В.И. Система железнодорожных тарифов на сети Российских железных дорог [Текст] / В.И. Беловежский. – СПб. : Тип. М. Михайловой, 1908. – 92 с.
3. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1891 г. [Текст]. – СПб. : Государственная типография, 1892. – 144 с.
4. Высочайшие повеления и всеподданнейшие доклады Министерства путей сообщения [Текст]. – СПб., 1894. – 279 с.
5. Высшие и центральные государственные учреждения России. 1801–1917 гг. [Текст]. – СПб. : Наука, 2002. – Т. 3. Центральные государственные учреждения. – 228 с.
6. Дополнительный выпуск Систематического сборника узаконений и общих распоряжений, относящихся до постройки и эксплуатации железных дорог казною и последовавших в период времени с 1 июня 1898 г. по 30 июня 1899 г. [Текст]. – СПб., 1901. – 264 с.
7. Измайлов, А. Железные дороги в неурожай 1891 года [Текст] / А. Измайлов. – СПб. : Тип. Ю.Н. Эрлих, 1895. – 54 с.
8. Исторический очерк развития организации ведомства путей сообщения [Текст]. – СПб. : Тип. МПС (Т-ва И.Н. Кушнерев и К°), 1910. – 119 с.

9. Исторический очерк развития учреждений и работ Ведомства путей сообщения по статистике и карте путей сообщения в 1798–1898 гг. [Текст]. – СПб. : Тип. МПС (т-ва И.Н. Кушнерев и К°), 1898. – 105 с.
10. К столетию Комитета Министров (1802-1902). Исторический обзор деятельности Комитета Министров [Текст] / сост. И.И. Тхоржевским; под гл. ред. статс-секретаря Куломзина. – СПб. : Канцелярия Комитета Министров, 1902. – Т. 4. Комитет Министров в царствование императора Александра Третьего (1881 г. 2 марта – 1894 г. 20 октября). – 472 с.
11. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.) [Текст]. – СПб. : Тип. МПС (Т-ва И.Н. Кушнерев и К°), 1898. – 221 с.
12. Краткий обзор деятельности Министерства путей сообщения, в течение 1889, 1890 и 1891 годов за время управления Министерством, статс-секретаря фон-Гюббенета [Текст]. – СПб. : Тип. МПС (А. Бенке), 1897. – 165 с.
13. Министерство путей сообщения. Канцелярия министра. III отделение. 20 марта 1910 года № 2643 по проекту преобразования Министерства путей сообщения [Текст]. – СПб. : Тип. МПС (Т-ва И.Н. Кушнерев и К°), б.г. – 516 с.
14. Министры и наркомы путей сообщения [Текст]. – М. : Транспорт, 1995. – 272 с.
15. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования Александра III [Текст]. – СПб. : Тип. МПС (Т-ва И.Н. Кушнерев и К°), 1902. – 243 с.
16. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ РИ). Собрание третье [Текст]. – Т. XI. – № 7757 – С. 310.
17. Правящая Россия. Полный сборник сведений о правах и обязанностях административных учреждений и должностных лиц Российской Империи. От Государственного совета до сельского старосты. В трех частях. Издание книжного склада Н.И. Игнатова. Ч. III и приложение. Отделы VI–XI [Текст]. – СПб. : Государственная типография, 1904. – 517 с.
18. ПСЗ РИ Собрание третье [Текст]. – Т. XI. – № 7837. – С. 423.
19. Российский государственный исторический архив (РГИА). – Ф. 1162. – Оп. 6. – Д. 161.
20. Тестов, В.Н. Совершенствование российского железнодорожного законодательства в эпоху императора Александра III (1881–1894): монография [Текст] / В.Н. Тестов. – Воронеж : изд-во ВАИУ, 2011. – 414 с.
21. Шилов, Д.Н. Государственные деятели Российской империи. Главы высших и центральных учреждений. 1802–1917. Библиографический справочник [Текст] / Д.Н. Шилов. – СПб. : Изд-во Дмитрий Булавин, 2001. – 830 с.