

УДК 930.9
ББК 63.3(0)
А36

Друкуецца па рашэнні рэдакцыйна-выдавецкага савета БДПУ
Рэкамендавана секцыяй гуманітарных навук БДПУ
(пратакол № 3 ад 5.11.04)

Рэдакцыйная калегія: дактары гістарычных навук, прафесары М. М. Забаўскі,
А. А. Каваленя, Т. А. Космач, А. М. Люты, У. В. Тугай

А36 **Айчынная і сусветная гісторыя: сучасныя погляды і метады даследавання:**
36. навук. арт. – Мн.: БДПУ, 2004. – 284 с.
ISBN 985-435-899-2

У зборніку разглядаюцца актуальныя пытанні гісторыі Беларусі са старажытных часоў да
нашых дзён. Асвятляюцца таксама праблемы сусветнай гісторыі, метадалогіі гістарычнай
навукі і метады і яе выкладання.

Адрасавана навукоўцам, выкладчыкам ВНУ, усім, хто цікавіцца пытаннямі гісторыі.

УДК 930.9
ББК 63.3(0)

ISBN 985-435-899-2

© Калектыў аўтараў, 2004
© ВВЦ БДПУ, 2004

Міністэрства адукацыі Рэспублікі Беларусь

Установа адукацыі

«Беларускі дзяржаўны педагагічны ўніверсітэт імя Максіма Танка»

**Айчынная і сусветная гісторыя:
сучасныя погляды і метады даследавання**

Зборнік навуковых артыкулаў

Мінск 2004

16. Sadowski L. Polacy i Białorusini: stereotyp, nieantagonistycznego współistnienia (1864–1918): [w:] Przemiany formuły polskości w drugiej połowie XIX w. Prace zbiorowe pod redakcją J. Maciejewskiego. Warszawa, 1998.
17. Radzik R. Samookreślenie jako element świadomości etnicznej ludu białoruskiego w XIX w. // Przegląd Wschodni., t. IV, z. 3(15), 1997.
18. Radzik R. Między zbiorowością etniczną a wspólnotą narodową (Białorusini na przemian narodowych w Europie Środkowo-Wschodniej XIX stulecia). Lublin: Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, 2000.
19. Каспяровіч г. Беларусь. Фарміраванне беларускай нацыі // Этнаграфія Беларусі. Энцыкл. Мн., 1989.
20. Radzik R. Kim są Białorusini? Toruń, 2003.
21. Мельніцаў І. Некаторыя аспекты сацыяльна-эканамічнага развіцця Беларусі другой паловы XIX пачатку XX ст. у працах польскіх гісторыкаў другой Рэчы Палітай: Матэрыялы рэсп. навук. канф. «Славянскі свет: мінулае і сучаснае» Мінск, 2004. Ч. 3.

Продолжительность рабочего времени железнодорожников Беларуси в конце XIX – начале XX вв.

П. А. Тупик, В. В. Куницкий

Продолжительность рабочего времени является одним из важных показателей экономического положения работников наемного труда. Данные о продолжительности рабочего времени железнодорожников в конце XIX – начале XX в. приводимые отдельными исследователями, носят отрывочный характер. Э. Э. Криштофович отмечала, что в 1897 г. сроки дежурства стрелочников, сигнальщиков, телеграфистов были сокращены до 12 часов, а на крупных узловых станциях – до 8. Для рабочих по ремонту пути рабочий день на летний период ограничивался 13 часами, а на зимний период – на 9,5 часов в сутки. Для путевых сторожей – по 8 часов днем и 4 часа ночью. В железнодорожных мастерских рабочий день был сокращен до 10 часов в сутки [1, с. 263–264].

И. М. Пушкарева считает, что накануне революции 1905–1907 гг. продолжительность рабочего дня у железнодорожников, не связанных с дежурством (рабочих мастерских и депо, ремонтных рабочих), в среднем была 10–11 часов, увеличиваясь к концу до 12–14 часов. Кондукторские бригады и истопники поездов, как правило, дежурили по 12 часов. В среднем выше 12 часов в сутки находились на службе машинисты товарных поездов [2, с. 65–66].

На железнодорожном транспорте труд и отдых железнодорожников регулировались предписаниями Министерства путей сообщения 1883 г. В дополнение к ним издавались бесчисленные приказы, циркуляры, временные правила, штатные расписания и т. д. Нечеткость формулировок и масса оговорок, содержащихся в этих документах, давали большой простор для обхода их отдельных статей. Дореволюционный исследователь этого вопроса В. Дмитриев писал: «Если бы посторонний железнодорожному миру поинтересовался узнать определенную норму труда и отдыха по какой-либо категории служащих причастных к движению поездов, то он не получил бы на этот счет ни из писанных положений норм, ни от самих служащих» [3, с. 282].

Закон от 2 июня 1897 г. о сокращении рабочего дня на фабриках и заводах, который был принят вследствие мощной волны рабочего движения, не распространялся

на рабочих железнодорожного транспорта. Однако косвенное влияние на сокращение рабочего времени железнодорожников он оказал. В железнодорожных мастерских к началу XX в. рабочий день был сокращен до 10 часов в сутки [1, с. 264].

Революционное движение рабочих и служащих железнодорожного транспорта в 1907 г. и особенно Октябрьская всероссийская стачка железнодорожников заставили Министерство путей сообщения срочно разработать ряд существенных мер улучшения положения железнодорожников. Первым мероприятием в этом направлении был доклад министра путей сообщения М. С. Хилкова в Царском Селе 11 июля 1907 г. от 7 февраля 1905 г. под названием «Главные основания мероприятий, которые желательно ныне осуществить в железнодорожных мастерских и депо». Из пунктов мероприятий, самым существенным было введение 9-часового рабочего дня. Нововведение объяснялось рабочим как «милость».

Приказом по Полесским железным дорогам от 2 мая 1905 г. был установлен следующий распорядок проведения урочных работ: в мастерских и депо Вильно и Барановичах рабочий день начинался в 7 часов утра и заканчивался в 17 часов с часовым перерывом. В мастерских депо Луинец, Гомель, Брест и Пинских главных мастерских работали с 6 до 16, 16.30 или 17.00 в зависимости от продолжительности обеденного перерыва, а иногда и 30-минутного перерыва на завтрак. Девятичасовой рабочий день был введен и в Могилевских вагонных мастерских Риги-Орловской железной дороги. Здесь работали с 6.30 до 17.00 часов с полуторачасовым перерывом. Однако приказ о введении 9-часового дня не соблюдался: продолжительность рабочего времени в мастерских и депо часто искусственно увеличивалась за счет введения сверхурочных работ «по мере надобности» [4, л.1–2]. В году бывало по 130 «экстренных полуночных и праздничных работ».

В дальнейшем рабочие мастерских и депо выдвигали требование о восьмичасовом рабочем дне. Однако в телеграмме от 23 ноября 1905 г. из Управления железных дорог на имя начальников дорог сообщалось, что Совет Министров отклонил это требование. Рекомендовалось закрыть мастерские и производить увольнение рабочих, если они не будут подчиняться установленному регламенту работ [5, л. 148].

На основании Положения о штатных служащих из мастерских и рабочих Полесских железных дорог, которое вступило в силу в 1905 г., можно определить количество рабочих дней в году для рабочих железнодорожных мастерских и депо Беларуси. По нашим расчетам, продолжительность рабочего года рабочих мастерских и депо, связанных со сменным дежурством, составляла 288–295 рабочих дней. В России в результате революции 1905–1907 гг. за счет увеличения выходных и отпусков рабочей, трудовой год рабочих железнодорожных мастерских и депо уменьшился с 307 дней до 293 дней в 1914 г.

Паровозные машинисты, их помощники и паровозные кочегары с 1883 г. имели официально нормированный рабочий день. Однако эти нормы носили условный характер. Администрация могла изменять их в достаточно широких пределах. В «Ведомости штатного содержания» не было указаний на точное число машинистов, отмечено лишь сумма, предназначенная на их содержание. Это давало возможность администрации дорог в целях экономии брать минимальное число машинистов и растягивать время их работы. Рабочий день трудовой бригады «растягивался на целые сутки напряженной работы при плохом питании и почти без сна». Произвол администрации приводил к тому, что паровозные бригады в конце XIX в. имели 105-часовую рабочую неделю [6, с. 542].

Согласно существующим инструкциям, помощник машиниста должен приходил к своему паровозу за 2 часа до отправления поезда, за это время он обязан смазать все его части, осмотреть и все привести в порядок к приходу машиниста, который приходил обычно за 1 час до отправления. Во время движения работа помощника машиниста товарного поезда сводилась главным образом к исполнению обязанностей кочегара. На протяжении 100–130 верст он подбрасывал вручную 100–150 пудов угля, следил за паром и водой, тормозил, смазывал. На конечных станциях паровозной бригады уходило около часа на набор угля и воды, постановку паровоза на депо. После этого машинист шел отдыхать, а помощник еще около 2 часа занимался уборкой инструмента. Питались паровозные бригады тем, что было взято из дома. На конечных станциях имелись для отдыха дежурные помещения, в которых было грязно, душно, шумно, холодно, сыро, отсутствовали столовые.

Машинист и его помощник иногда попеременно дремали в пути. Когда паровоз делал пробег в 800–900 верст, ему полагалась промывка котла, на что требовалось 30–36 часов. Это и являлось для паровозной бригады «действительным отдыхом», так как промежутки между поездками уходили в основном на сон». В течение месяца было обычно четыре таких отдыха [7, с. 60–70].

Работа паровозных бригад пассажирских поездов отличалась от работы товарных: во-первых, более равномерным распределением рабочего времени и отдыха; во-вторых, на всех пассажирских поездах, кроме машиниста и его помощника, в составе паровозной бригады входил еще и кочегар. По прибытии на конечную станцию, машинист паровоза и его помощник уходили отдыхать в дежурное помещение, а кочегар располагался на паровозе в сарае или под открытым небом, подкладывая вместо подушки полено. Для поддержания огня и пара на паровозе, ему приходилось вставать через короткие промежутки времени, нарушая тем самым и без того нездоровый сон [8, с. 725].

Для маневровых бригад, занимавшихся составлением и разборкой поездов в пределах станции, были установлены 12-часовые и трех и двухсменные дежурства. В последнем случае один раз в неделю, когда данное дежурство переходило в ночное, паровозная бригада дежурила 18 часов. В течение трех суток паровозная бригада получала 32-часовой отдых. Работа маневровых паровозных бригад требовала не только большого внимания, но и значительного напряжения физических сил.

Тяжелый труд и отсутствие элементарных условий для отдыха неоднократно побуждали железнодорожников обращаться к администрации с ходатайствами об улучшении их положения. В одном из таких прошений в МПС машинисты станции Минск в 1906 г. писали, что они несут службу, не соответствующую их физическим силам, и к концу 17-часовой работы сильно утомляются и не могут с должным вниманием относиться к выполнению своих обязанностей [9, л. 100–101].

Активное участие железнодорожников в революции 1905–1907 гг. заставило МПС издать 1 июня 1907 г. приказ об изменении норм работы и отдыха железнодорожных служащих. По этому документу продолжительность бесменной работы для паровозных бригад уменьшилась с 16-ти часов до 14-ти часов в сутки с учетом всех связанных со службой действий (приход на службу за 1 час до отправления поезда и др.) Однако не всегда приказы и постановления МПС беспрекословно выполнялись администрацией дорог. Например, на Московско-Брестской железной дороге 10-часовой отдых по месту жительства предоставлялся паровозным бригадам после каждых 60-ти часов, а не 48-ми часов, как предусматривалось в положении

МПС от 1 июня 1907 г. А само положение вводилось в действие только 1 января 1908 г.

Согласно циркуляра Управления железных дорог от 17 ноября 1907 г. паровозные бригады получали двое суток отдыха только в дни нахождения паровозов в промывке или ремонте, а также в дни уменьшения движения по линии. Обязательное предоставление отдыха в местах жительства не распространялось на паровозные бригады балластных и рабочих поездов, а также временно командированных для производства маневров. Нахождение паровозной бригады в резерве допускалось до 12 часов. Причем это время считалось за отдых, если паровозная бригада освобождалась от наблюдения за паровозом, в противном случае это время считалось как обычный в половинном размере» [10, л. 4, 51, 53, 58].

Революционные события 1905–1907 гг. оказали влияние на продолжительность рабочего года паровозных бригад. Он был сокращен с 357 дней в 1889 г. до 326 дней в 1914 г.

Одним из самых продолжительных на железнодорожном транспорте в начале XX в. был труд смазчиков. Они, по словам железнодорожного журнала, почти «не спали с поездов». Очень часто были случаи, когда смазчики, не доезжая до конечной депо, пересяживались на встречные поезда без отдыха. В 1907 г. продолжительность их дежурства была сокращена до 17 часов (вместо 18 часов) и предусматривался 8-часовой отдых по месту жительства после каждых 60 часов дежурства.

Продолжительность рабочего дня для кузнецов, молотобойцев, слесарей, кочегаров, не проходивших в службу тяги, а также чистильщиков вагонов, обтирщиков паровозов, подопроводчиков, пломбирщиков не регламентировалась. Она зависела от того, приходился ли данный рабочий на сменном дежурстве (как, например, машинисты кочегары водокачек и постоянных машин) или работал только днем. В последнем случае они подчинялись принятому распорядку работы мастерских и депо. Продолжительность их рабочий день прямо зависел от интенсивности движения на участке линии, где они работали. Вот что писал о таких служащих журнал «Железнодорожная неделя»: «На Риго-Орловской железной дороге, несмотря на все постановления МПС о нормировании рабочего дня и правильного отдыха, существуют такие категории, на которых в течение 365 дней не полагается ни праздников, ни отдыха. Это кочегары и машинисты водокачек» [11, с. 121]. Некоторые категории этих служащих имели нередко 18-часовой рабочий день.

Осмотрщики вагонов не имели свободного времени. В течение суток они должны были осматривать все проходящие поезда, производить при необходимости мелкий ремонт. В свободное время осмотрщик должен был ремонтировать неисправные вагоны на своем участке. «Осмотрщики не досыпают, мерзнут на линии, рвут свою повседневную одежду о платформы пассажирских поездов...» [12, с. 360]. Для ремонтных служб пути рабочий день устанавливался на летний период 13 часов, а на зимний – 9,5 часов в сутки. По положению от 1 июня 1907 г. предусматривалось, что непрерывное нахождение рабочих этой категории не должно превышать 12 часов. Ремонтные рабочие дежурства не несли и, естественно, могли пользоваться как ночным, так и воскресным отдыхом.

У стрелочников и составителей поездов (сцепщиков) до начала 90-х гг. практиковалось 24-часовое дежурство. В 1891 г. для них было введено 16-часовое дежурство. Основной этой была не забота о здоровье рабочих, а возмраставшее количество кадра. Однако это мера не оказала существенного влияния на безопасность движения, так как местные управления дорог не торопились ее вводить, а если и

вводили, то с отступлениями от установленных правил. В 1893 г. было зарегистрировано 36 сходов с рельс и 72 столкновения поездов, причем оказалось, что все происшествия произошли по вине тех железнодорожников, которые находились в службе свыше 12 часов [13, с. 4].

Положением МПС от 1 июня 1907 г. средняя продолжительность службы рабочих и служащих, причастных к безопасности движения поездов, ограничивалась 12 часами в сутки, а наибольшая продолжительность их пребывания на службе — 16 часами. Непрерывный отдых для этой категории не мог быть меньше 8 часов, а отдых не менее 10 раз в месяц. Каждому служащему, по пользующемуся восьмичасовым отдыхом, предписывалось предоставлять двое полных суток отдыха в месяц при двухсменном дежурстве и одни сутки при трехсменном.

Самым распространенным видом дежурства этой категории служащих на железных дорогах Белоруссии в исследуемый период было 2-х сменное дежурство. Оно было введено на всех узловых и распорядительных станциях Либаво-Роменской железной дороги. Двухсменное посуточное дежурство на станциях Пинск, Мозырь, Барановичи и др. предполагалось заменить с 8 ноября 1907 г. трехсменным [14, л. 2]. Вся эта регламентация рабочего дня железнодорожников оставалась чаще всего на бумаге. Действительность была иной. «Циркулярная норма, — отмечал Давриев, — это какая-то злая ирония в судьбе железнодорожников. По норме сон, помимо дежурства и лишь протокол после катастрофы, происшедшей непременно по вине служащих, часто тут же искалеченных, выясняет, что виновные имели сна и отработали 4–5 часов, а работы 19–20 часов» [15, с. 283].

Продолжительность рабочего дня для сцепщиков в это время по нормативным документам не должна была превышать 8 часов, и нести дежурство они должны были только в три смены, двухсменное дежурство не допускалось.

Труд путевых сторожей также был ненормирован. В их обязанности, кроме осмотра участка пути, входили мелкие работы по его исправлению и содержанию в чистоте. Путевые сторожа должны были 3 раза в сутки обходить свой участок. Участок обхода составлял 4 версты. Отдыхали они после каждого обхода в общей сложности 8 часов. На тех обходах, где было установлено сменное дежурство, путевые сторожа ходились на дежурстве поочередно по 8 часов, что составляло в среднем 12 часов в сутки. Имели 8 часов отдыха после каждого дежурства и 15 раз в месяц полный ночной отдых. Дежурство переездных сторожей и сторожих находилось в прямой зависимости от интенсивности движения поездов на их участке. При движении поездов большими интервалами они почти не имели возможности спать, поэтому часто спали, закрывая на ночь барьеры на переезде.

Предельной нормой продолжительности рабочего дня кондукторов и оберкондукторов в период до революции 1905–1907 гг. считалось 8 часов. Однако, как отмечали дореволюционные исследователи, этот предел нередко превышался на 4–6 часов. Действующие на этот момент правила предоставляли кондукторским бригадам отдых в следующем размере: на оборотной станции — 1/3 часть времени проведенного на службе, т. е. 6 часов, а по месту жительства — 2/3, т. е. 9 часов, однако часть этого времени затрачивалась на дорогу домой и обратно на станцию. Положением МПС от 1 июня 1907 г. продолжительность непрерывного дежурства кондукторских бригад сокращалась до 16 часов. Средняя продолжительность их службы не должна была превышать 12 часов в сутки за каждый двухнедельный период времени (14 суток — 168 часов) и столько же отдыха. Предусматривалось после каждых 48 часов службы два отдыха в общей совокупности 16 часов, из которых один по месту жительства бригады — не менее 8 часов, а другой — не менее половины времени предшествующего

ему службы, если она продолжалась более 7 часов. Но даже после введённого положения о нормах службы и отдыха железнодорожных служащих администрация отдельных железнодорожных линий не торопилась его применять. Осталась продолжительность рабочего дня кондукторских бригад товарных поездов Полесских железных дорог на участках: Вильно-Барановичи, Брест-Лунинец — Барановичи-Белосток. Их рабочий день составлял 19 часов и более [16, л. 4, 47]. Тем не менее, что на железных дорогах Франции в конце XIX — начале XX в. рабочий день кондукторских бригад ограничивался 10-ю часами. После 6 часов проведенных ими в дежурстве, они имели 8-часовой отдых. В Германии продолжительность рабочего дня кондукторских бригад составляла 14 часов в сутки, после этого предполагался 10-часовой отдых. В течение месяца они на 5 дней освобождались от служебных обязанностей.

Кондукторские служащие работали, как правило, 12–13 часов в сутки. Исключение составляли конторщики распорядительного движения, труд которых был связан с приемом поездов. Они исполняли свои служебные обязанности в течение 24 часов, а сами имели 24 часа отдыха. Что касается телеграфистов, то их рабочий день очень часто по факту обязательных 8 часов увеличивался до 12, 17 и даже 24 часов.

Надвигавшееся большинство агентов распорядительного движения (начальники станций, помощники начальников станций, начальники разъездов) работали в три смены по 12 часов с отдыхом не менее 8 часов в сутки, а наибольшая продолжительность пребывания их на дежурстве должна была превышать 16 часов.

Как видно из приведенного материала, продолжительность рабочего дня кондукторских бригад и других категорий рабочих и служащих железных дорог была значительно выше, чем у рабочих фабрично-заводской промышленности. В связи с этим происходили несчастные случаи и крушения. Так, в 1904 г. на 100 рабочих и служащих железных дорог произошло 10 несчастий, окончившихся смертью в 4 раза больше, чем на промышленных предприятиях. С другой стороны, вышеизложенный материал приводит к выводу, что свободного времени (часть вне рабочего времени, остающаяся у человека за вычетом времени необходимого для сна, приема пищи и т. д.) для удовлетворения возможности умственного развития, дружеского общения между собой, социальной и политической активности рабочие и служащие железных дорог практически не имели. Сама специфика их труда препятствовала организации систематического досуга, занятиям общественной деятельностью, спортом. Позволить себе это могли лишь служащие, работавшие по месту жительства, находившиеся на сменном дежурстве и в связи с этим имевшие больше свободного времени. Вот что писал по этому поводу журнал «Железнодорожник»: «Работа железнодорожников рассчитана по своему характеру таким образом, что помимо выполнения служебных обязанностей им дается возможность разве что поспать и то только потому, что это уже необходимо. Железнодорожные служащие полностью оторваны от всех своих внеслужебных интересов. Провести время в кругу семьи, знакомых, заняться своими детьми, почитать — этого требовало бы урывать время от сна, являвшегося единственным правом железнодорожных рабочих и служащих» [17, с. 4.] «Нигде, за исключением железнодорожной службы, трудоспособность служащих не утилизируется до последней крайности в ущерб отдыху» [18, с. 5]. В отличие от других работников железнодорожники не имели обычных праздничных дней.

Существенное влияние на сокращение рабочего дня железнодорожников оказала революция 1905–1907 гг. Подтверждением могут служить данные, приведенные в

Данные таблицы свидетельствуют, что наибольшего сокращения продолжительности рабочего времени добились рабочие и служащие, связанные непосредственно с безопасностью движения поездов (сцепщики, стрелочники). Это было связано с революционным движением на железных дорогах в 1905–1907 гг., так и с прогрессирующим количеством железнодорожных катастроф. Отметим, что продолжительность рабочего времени некоторых категорий служащих (телеграфистов, конторских служащих и др.) в послереволюционный период оставалась без изменений.

Таблица

Сравнительные показатели продолжительности рабочего времени важнейших категорий железнодорожников до революции 1905–1907 гг. и после него		
Важнейшие категории рабочих и служащих	Продолжительность рабочего дня накануне революции 1905–1907 гг.	Продолжительность рабочего дня после революции 1905–1907 гг.
Рабочие мастерских и депо	10–11 часов	9 часов
Машинисты паровозов, их помощники и кочегары	16 часов	14 часов
Смазчики	18 часов	17 часов
Сцепщики	16 часов*	12 часов*
Стрелочники	16 часов*	12 часов*
Кондукторы (обер-кондукторы)	18 часов	16 часов
Конторские служащие различных отделов, телеграфисты	12–13 часов	12–13 часов

567* – средняя продолжительность рабочего времени.

Литература и источники

1. Крузе Э. Э. Положение рабочего класса России. 1900–1914 гг. Л., 1981.
2. Пушкарева И. М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. М., 1975.
3. Дмитриев В. Быт служащих на железных дорогах // Современный мир. 1912 № 1.
4. НИАБ, ф. 2415, оп. 1, д. 84.
5. РГИА в С.-Петербурге, ф. 273, оп. 12, д. 354 а.
6. Железнодорожная неделя. 1902. № 35.
7. Трегубов С. Л. Опыт изучения в санитарном отношении быта железнодорожных служащих в пределах Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги. Харьков, 1904.
8. Железнодорожная неделя. 1901. № 46.
9. РГИА в С.-Петербурге, ф. 273, оп. 12, д. 343.
10. РГИА в С.-Петербурге, ф. 273, оп. 12, д. 112.
11. Железнодорожная неделя. 1903. № 8.
12. Железнодорожная неделя. 1901. № 23.
13. Танский Ю. О переутомлении железнодорожных служащих. Спб., 1902.
14. РГИА в С.-Петербурге, ф. 273, оп. 12, д. 116.
15. Дмитриев В. Быт служащих на железных дорогах // Современный мир. 1912 № 1.

РГИА в С.-Петербурге, ф. 273, оп. 12, д. 116.
Железнодорожник. 1903. № 7.
Железнодорожник. 1909. № 301–21.

Фарміраванне сістэмы дзяржаўнага кантролю над сферай крэдыту ў расійскай імперыі (другая палова XIX – пачатак XX ст.)

С. В. Гацтольд

У сярэдзіне XIX ст. Расійская імперыя ўяўляла сабой краіну, дзе спалучаліся элементы як феадальнага, так і капіталістычнага ўкладу. Фарміраванне рынковых адносін на ўмовах панавання самадзяржаўнай формы кіравання характарызавалася акрэсленым дзяржаўным умяшаннем у эканамічнае жыццё, адным з адлюстраваннем чаго стала ўсталяванне строгага кантролю з боку дзяржавы над сферай крэдыту.

Да 1861 г. у Расійскай імперыі дзяржава з'яўлялася манопалістам у сферы крэдыту. Характар крэдытнай палітыкі вызначала Міністэрства фінансаў, якое пасля рэформы міністэрстваў 1810 г. узяла пад свой кантроль усе «банкаўскія справы» [1, с. 40]. З гэтай моманту функцыі Міністэрства ўскладняліся, аднак і пасля рэформ 60–70 гг. яно заставала пазіцыю вышэйшага регулюючага фінансавога органа ў імперыі.

У рамках Міністэрства фінансаў у розныя гады было створана некалькі падраздзяленняў, якія непасрэдна працавалі з крэдытнымі ўстановамі: Дзяржаўная камісія па крэдытнаму даўгоў, Савет дзяржаўных крэдытных устаноў, Асаблівае канцылярыя па крэдытнай частцы, Упраўленне дзяржаўных ашчадных кас, Упраўленне па справах крэдытнага крэдыту (ўваходзіла ў склад Дзяржаўнага банка), а таксама дзяржаўныя крэдытныя ўстановы, якія былі падначалены міністру фінансаў. Да ліку апошніх адносяцца Дзяржаўны банк, Сялянскі пазямельны банк і Дзяржаўны дваранскі банк.

У маі 1810 г. у сувязі з крытычным становішчам, у якім апынуліся дзяржаўныя фінансы ў выніку напалеонаўскіх войнаў, была створана Дзяржаўная камісія пагашэння даўгоў. У ліпені 1810 г. былі вылучаны аблігацыйны камісіі, акрамя таго ёй былі перададзены для продажу казённых земляў на суму каля 200 млн руб.

У 1817 г. пачаў сваю дзейнасць Савет дзяржаўных крэдытных устаноў, створаны спецыяльна для рэвізіі законнасці ўсіх фінансавых аперацый у краіне. Ён знаходзіўся ў прававой узаемасвязі з Міністэрствам фінансаў і меў права кантраляваць дзейнасць крэдытнай камісіі пагашэння даўгоў. Аднак Камісія ў адпаведнасці з яе статутам была непасрэдна падначалена міністру фінансаў і фактычна ўяўляла падраздзяленне Міністэрства фінансаў.

Цэнтральнае месца ў сістэме дзяржаўнага кантролю займала Асаблівае канцылярыя па крэдытнай частцы (яе называлі Крэдытнае канцылярыя), якая была ператворана ў 1824 г. з 3-га аддзялення канцылярыі міністра фінансаў. Крэдытнае канцылярыя займала асаблівае месца сярод падраздзяленняў Міністэрства фінансаў, паколькі яна не проста статус аднаго з дэпартаменту, а знаходзілася непасрэдна пры імператры. Дырэктар канцылярыі ўваходзіў у Савет Міністэрства фінансаў, што сведчыла пра яго высокі статус.

Да сярэдзіны XIX ст. у кампетэнцыю Крэдытнай канцылярыі ўваходзіў кантроль дзейнасцю Пазыковага і Камерцыйнага банкаў, а таксама Дзяржаўнай камісіі пагашэння даўгоў, якія былі павінны накіроўваць у канцылярыю штогадовыя справаздачы. Крэдытныя канцылярыі былі ўскладзены абавязак па размяшчэнні і пагашэнні крэдытных дзяржаўных запазычанняў і шэраг іншых абавязкаў [2, с. 186]. Да канца