

УДК 94(47).082:625.1(09)

УЧАСТИЕ АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ И УПРАВЛЕНИИ ЖЕЛЕЗНЫМИ ДОРОГАМИ РОССИИ В 70-х гг. XIX в.

ТЕСТОВ Александр Николаевич,
аспирант кафедры истории России,
Воронежский государственный педагогический университет

АННОТАЦИЯ. В статье анализируются утверждённые императором Александром II новые правила выдачи железнодорожных концессий. Подробное рассмотрение вопросов образования акционерных обществ с акцентированием внимания на их деятельности по проведению и управлению железными дорогами позволяет утверждать то, что, благодаря усилиям строителей, открытие и последующая эксплуатация новых линий во многом предопределили освоение малонаселённых регионов России.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Министерство путей сообщения, акционерные общества, концессии, железные дороги.

PARTICIPATION OF JOINT STOCK COMPANIES IN THE CONSTRUCTION AND MANAGEMENT OF RUSSIAN RAILWAYS IN THE 70-s OF THE XIX CENTURY

TESTOV A. N.,
Postgraduate Student of the Department of Russian History,
Voronezh State Pedagogical University

ABSTRACT. The article analyzes the new rules for issuing railway concessions approved by Emperor Alexander II. According to the detailed review of the formation of joint-stock companies with a focus on their activities for conducting and managing Railways, the conclusion can be made about the fact that thanks to the efforts of the builders, the opening of new lines and subsequent operation largely predetermined the development of sparsely populated regions of Russia.

KEY WORDS: Ministry of Railways, joint-stock companies, concessions, railways.

В начале 1870-х гг. в связи с выяснением ошибок концессионных порядков гарантированный правительством доход по акциям учреждаемым акционерным обществам, был значительно сокращён. Так, акциям Общества Балтийской железной дороги в 1871 г. была предоставлена 3% гарантия, Обществу Борисоглебско-Царицынской железной дороги – 1,5% [20, с. 9]. С 1871 по 1873 гг. российским правительством было выдано 12 концессий на строительство и эксплуатацию 3 780 вёрст железных дорог [18, с. 110]. Этот период характеризуется попыткой правительства установить контроль над сметной строительной стоимостью. С целью уменьшения выплат из образованного в 1867 г. Железнодорожного фонда сметы на строительство железных дорог стали составляться в самом Министерстве путей сообщения (МПС), а затем предлагались концессионеру [18, с. 109].

Во избежание возникновения фиктивных железнодорожных обществ, 30 марта 1873 г. император Александр II утвердил новые правила выдачи концессий не отдельным лицам, а железнодорожным обществам, учреждаемым самим правительством [11, с. 384]. Основным требованием этих правил, взамен, хотя ограниченной, но закрытой конкуренции между учредителями по правилам 1868 г. и открытой конкуренции со свободным избранием по правилам 1870 г., являлось учреждение акционер-

ного общества с предварительной публичной подпиской на акции [2, с. 44].

Как видно, предполагалось образование действительных акционерных обществ, контроль над которыми, если не полностью устранил бы, то значительно уменьшил возможность различных злоупотреблений. Учредители, имея в наличии все или большее количество акций, распоряжаясь ими от имени общих собраний, передавали по оптовым контрактам весь полученный в результате реализации бумаг на сооружение железной дороги строительный капитал. При несостоятельности или злоупотреблениях строителей российское правительство было вынуждено выделять большие денежные средства, субсидируя завершающий этап железнодорожного строительства. Причём значительное количество неоконченных работ, не мешавших открытию движения на новых линиях, строители передавали тем же обществам по ценам, значительно превышавшим их действительную стоимость [1, с. 369]. Эти работы в большинстве случаев выполнялись за счёт эксплуатационных расходов в течение многих лет и вскрыть имевшиеся злоупотребления при единстве распоряжений по строительным и ремонтным работам для инспекции было почти невозможно. Вполне естественно, что МПС при разработке правил выдачи концессий действительным, а не мнимым акционерным обществам, предполагало возможность устранения системы оптовых контрактов на сооружение линии, не выгодных акционерам, а остававшиеся в обществе запасные денежные средства могли бы направляться на улучшение

пути и приобретение необходимого подвижного состава. Вместе с тем при гласной отчётности акционерных обществ выяснялись бы многие хозяйственные вопросы по проведению железных дорог и их реальная строительная стоимость при известных технических условиях [1, с. 370].

Новыми правилами обязательно вводились производство казённых изысканий, представление в Комитет министров в конце каждого года министром путей сообщения по согласованию с министром финансов заключения о железных дорогах, предстоящих к постройке, и указания казённого или частного способа их сооружения [11, с. 385]. Правда, уже в октябре 1873 г. министр финансов на заседании Комитета министров, а в январе 1874 г. Комитет финансов в полном составе стали возражать против применения системы казённой постройки. Следует признать, что правила 30 марта 1873 г., несмотря на противодействие применения системы казённой постройки железных дорог, предоставляли возможность МПС осуществить переход от бесконтрольного их сооружения к должному учёту и вместе с тем «освобождали Министерство от того ложного положения, при котором правительственная власть поставлена была в необходимость сознательно допускать такой порядок вещей, который был вне всякого закона» [1, с. 370].

В соответствии с новыми правилами, на которые МПС возлагало столько надежд, предполагалось учредить четыре общества: Оренбургской, Привислинской, Уральской и Фастовской железных дорог. Учредительной комиссией предварительно были составлены и опубликованы уставы будущих обществ без обозначения суммы основного капитала дорог и поверстной цены. Подписка на акции этих железнодорожных обществ вызвала огромный ажиотаж [18, с. 111]. «Крупные капиталисты, стремясь к сосредоточению выпускаемых акций в своих руках, приобретали капиталы отовсюду, для подписки на возможно большее количество акций, и, кроме того, скупали акции после подписки по возвышенной цене» [10, с. 256-260]. Результаты подписок на акции, которые состоялись 14-16 марта 1873 г. для Оренбургской и Фастовской железных дорог, а 12-13 апреля 1873 г. – для Уральской и Привислинской линий, подтвердили самые худшие опасения министра путей сообщения А.П. Бобринского, потому как весь акционерный капитал оказался у железнодорожных «королей» [5, с. 169]. Вследствие внесённых изменений, в основном касавшихся вопросов учреждения обществ, 22 февраля 1874 г. император Александр II утвердил данные уставы в новой редакции [12, с. 212-213].

Для надзора за производимыми на линиях строительными работами и их последующей эксплуатацией учреждались местные правительственные инспекции, действующие на основании законов и инструкций, предоставляемых министром путей сообщения. 4 апреля 1874 г. был утверждён временный штат инспекции для надзора за сооружением этих всех четырёх дорог [16, с. 587].

5 апреля 1874 г. считается датой образования Общества Оренбургской железной дороги [3, с. 243]. В этот же день было образовано Общество Фастовской железной дороги. На состоявшемся 14 апреля 1874 г. первом общем собрании акционеров директорами правления были избраны Варшавский, Губонин, Поляков и Кислаковский [3, с. 244]. В соответствии с уставом строительство Фастовской железной дороги начиналось от станции Фастово Кие-

во-Брестской железной дороги, через местечко Смелу до станции Знаменки Харьковско-Николаевской железной дороги, с ветвями на Черкассы и Шполу (§ 1) [14, с. 254]. 6 августа 1874 г. последовал именным указ, данный министру путей сообщения, об отчуждении земель и других имуществ под устройство Фастовской железной дороги [17, с. 91]. 5 марта 1875 г. правление Общества заключило контракт с Поляковым на оптовое сооружение Фастовской железной дороги. Судя по отчёту правления Общества Фастовской железной дороги, председателем которого являлся В. Кислаковский, директорами – В. Бабин, П. Стрелухов, Г. Мейен и директором от правительства М. Муханов, строительные работы уже в 1875 г. продвигались успешно [6, с. 6-7].

На завершающем этапе строительства осуществлялась и организация железнодорожного управления. По предложению правления Общества, управляющим, а также на первое время и начальником движения стал барон Ган. Представленное им положение об организации управления Фастовской железной дороги было рассмотрено и утверждено, по журналу правления №85 от 15 сентября 1876 г., а затем принято к руководству и исполнению. Приказом по МПС №124 от 15 октября 1876 г. барон Ган был утверждён управляющим Фастовской дорогой. Правление Общества утвердило начальником хозяйственной части инженера И.Г. Кулаковского, начальником службы ремонта пути – инженер-архитектора Струмило и начальником службы тракции – инженера путей сообщения Вознесенского [7, с. 5]. 23 ноября 1876 г. состоялось открытие Фастовской железной дороги общей протяжённостью 334 версты [8, с. 1]. Следует отметить, что эксплуатация Фастовской железной дороги началась в крайне неблагоприятных условиях, вследствие разрыва железнодорожного полотна в весенний период 1877 г. и начавшейся мобилизации, во время которой на Одесскую железную дорогу было передано 200 товарных крытых вагонов для отправки российских войск в заданный район военных действий с Турцией [8, с. 7].

28 апреля 1874 г. состоялось первое общее собрание акционеров Общества Уральской железной дороги, на котором было избрано правление в составе Кокорева, Гернгросса, Фалевича и Свищова [4, с. 210]. По уставу сооружение этой линии начиналось от г. Перми до г. Екатеринбург, с ветвями к Луньевским копиям и Билимбаевскому заводу [13, с. 234]. Работы должны были завершиться к маю 1878 г., но затянулись на несколько месяцев из-за изменений в направлении дороги [9, с. 18]. 19 августа состоялось открытие участка Кушва – Екатеринбург, 25 августа – Пермь – Чусовая. Затем 23 сентября в эксплуатацию был введён участок Чусовая–Березники, а 1 октября – Чусовая–Кушва общей протяжённостью 669 вёрст [19, с. 4-5]. На первом общем собрании акционеров Общества Привислинской железной дороги, состоявшемся 28 апреля 1874 г., в правление избрали Арцимовича, графа Замойского, Кроненберга и Рудницкого [3, с. 247]. Согласно уставу, сооружение линии начиналось от ст. Ковель через Варшаву и Млаву до прусской границы с ветвями [15, с. 275]. Данная линия, протяжённостью 506 вёрст, вводилась в эксплуатацию по мере завершения работ на её отдельных участках с 20 ноября 1876 г. по 17 августа 1877 г. [3, с. 247-248].

Так, в конце 70-х гг. XIX в. в западной части России началось функционирование Привислинской и Фастовской линий, на юго-восточной окраине состоялось открытие Оренбургской магистрали, а

также Уральской горнозаводской железной дороги, которые, естественно, оказали большое позитивное влияние на развитие тех отдалённых регионов нашей страны, по которым они проходили.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Головачёв, А. А. История железнодорожного дела в России [Текст] / А. А. Головачёв. – СПб. : Тип. Р. Гошке, 1881. – 404 с.
2. Всеподданнейший отчёт по Ведомству путей сообщения за 25 лет, с 19 февраля 1855 по 19 февраля 1880 г. [Текст]. – СПб. : Тип. МПС (А. Бенке), 1880. – 91 с.
3. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 год включительно [Текст] / под ред. В. М. Верховского. – СПб. : Тип. МПС (Т-ва И.Н. Кушнерев и Ко), 1899. – Вып. 2. – 591 с.
4. Левин, Д. Ю. Развитие сети железных дорог России в XIX веке : учеб. пособие [Текст] / Д. Ю. Левин. – М. : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2014. – 398 с.
5. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров [Текст] / сост. Н. А. Кислинский; под ред. А. Н. Куломзина. – СПб. : Издание Канцелярии Комитета министров, 1902. – Т. 2. – 325 с.
6. Отчёт правления Общества Фастовской железной дороги за 1875 г. [Текст]. – СПб. : Тип. Бр. Пантелеевых, 1876. – 49 с.
7. Отчёт правления Общества Фастовской железной дороги за 1876 г. [Текст]. – СПб. : Тип. Л. Бермана и Г. Рабиновича, 1877. – 65 с.
8. Отчёт правления Общества Фастовской железной дороги с 23 ноября по 31 декабря 1876 г. и за 1877 год [Текст]. – СПб. : Тип. и лит. Л. Бермана и Г. Рабиновича, 1878. – 53 с.
9. Отчёт правления Общества Уральской горнозаводской железной дороги за 1875 г. [Текст]. – СПб. : Тип. Ф. С. Сущинского, 1876. – 18 с.
10. Празднование пятидесятилетия службы в офицерских чинах министра путей сообщения, генерал-адъютанта, адмирала Константина Николаевича Посыета, 23 декабря 1886 г. Отчёт Юбилейной комиссии [Текст]. – СПб. : Тип. МПС (А. Бенке), 1887. – 284 с.
11. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ РИ). Собрание второе [Текст]. – Т. XLVIII. – № 52068.
12. ПСЗ РИ. Собрание второе [Текст]. – Т. XLIX. – № 53169.
13. ПСЗ РИ. Собрание второе [Текст]. – Т. XLIX. – № 53170.
14. ПСЗ РИ. Собрание второе [Текст]. – Т. XLIX. – № 53171.
15. ПСЗ РИ. Собрание второе [Текст]. – Т. XLIX. – № 53172.
16. ПСЗ РИ. Собрание второе [Текст]. – Т. XLIX. – № 53335.
17. ПСЗ РИ. Собрание второе [Текст]. – Т. XLIX. – № 53794.
18. Соловьёва, А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. [Текст] / А. М. Соловьёва. – М. : Наука, 1975. – 315 с.
19. Уральская железная дорога. Краткое описание дороги [Текст]. – Пермь : Типо-лит. Губернского правления, 1894. – 32 с.
20. Чмутов, С. А. Очерк нашего железнодорожного хозяйства [Текст] / С. А. Чмутов. – СПб. : Тип. Т-ва «Народная польза», 1907. – 38 с.