

С.Б. Жихарев

Частные акционерные компании и железнодорожное строительство на территории Беларуси в 60–70-е гг. XIX в.

По истории железнодорожного транспорта Беларуси опубликовано немало работ. Однако, большинство из них носит популярный или публицистический характер и написаны, как правило, на ограниченном числе источников. В этих работах, в основном, анализируется влияние железнодорожного транспорта на развитие промышленности, сельского хозяйства и городов белорусских губерний. Много внимания исследователи уделяли роли железнодорожного пролетариата Беларуси в общероссийском рабочем движении конца XIX – начала XX вв. Отмечая большую работу исследователей в изучении проблемы становления и развития железнодорожного транспорта Беларуси, тем не менее следует отметить отсутствие необходимой комплексности и обстоятельности в изучении создания и деятельности акционерных обществ, соорудивших рельсовые пути на территории Беларуси в период частного железнодорожного строительства.

Крымская война и связанный с ней отложенный спрос на промышленные товары способствовали расширению сферы для внутреннего инвестирования российских капиталов. Оживление промышленности сопровождалось активизацией акционерного учредительства. Общий акционерный подъем был усилен ростом числа частных компаний в области железнодорожного строительства. Если в 1856–1865 гг. организовано 12 акционерных обществ (АО) с суммарным капиталом 200,4 млн. руб., то за последующее пятилетие были учреждены 35 компаний (586,3 млн. руб.). Это составило 80 % от суммы всех частных инвестиций в российскую экономику [1].

Господствовавшая при Николае I тотальная регламентация государством всех сторон экономической и политической жизни общества отчетливо продемонстрировала свою неэффективность в ходе Крымской войны. Либеральные слои российского общества стали активно пропагандировать идею целесообразности предоставления большего простора частной инициативе на условиях свободной конкуренции. Эти тенденции являлись определяющими для эпохи Александра II. Подобные факторы, а также огромный дефицит госбюджета подвергли серьезной корректировке политику правительства в сфере железнодорожного хозяйства. В качестве оптимального способа строительства железных дорог было признано создание новых линий за счет частных капиталов.

Проблема строительства в России сети железных дорог с привлечением частных инвестиций была окончательно решена указом Александра II от 28 января 1857 г. о создании Главного общества российских железных дорог для строительства первой сети дорог протяженностью 4 тыс. км [2]. Документ содержал конкретную программу, которая юридически закрепляла систему постройки железных дорог частными акционерными обществами при непосредственном содействии властей. Правительство, со своей стороны, предос-

тавляло подобным компаниям гарантию 5 % дохода. Впоследствии устав стал образцом для составления более поздних уставных документов и концессий.

В 1862 г. и.о. главы Управления путей сообщения и публичных зданий генерал-лейтенант П.П. Мельников составил проект создания железнодорожной сети длиной 4,5 тыс. км. Наряду с другими важными направлениями в этом документе предполагалось строительство западной линии железной дороги от Орла через Смоленск и Витебск до Динабурга. При этом Мельников руководствовался экономическими, военными и политическими интересами страны.

В итоге было принято решение продлить уже отстроенную Рижско-Динабургскую дорогу через Витебск до Орла. Эта линия могла также решить проблему прямой доставки хлебных грузов в Рижский порт из губерний русского Черноземья. Для реализации этого проекта была выдана концессия английским банкирам Фрюлингу и Гешену. Согласно принятым на себя обязательствам, они должны были основать в Великобритании АО с ограниченной ответственностью. Правление нового предприятия находилось в Лондоне. Основные условия концессии прослеживаются по данным составленной нами таблицы. 19 марта 1863 г. вышеуказанные положения были утверждены Александром II, который неофициально стал акционером компании.

Следует отметить, что на территории Беларуси за период 60-70-х гг. XIX в. было основано 4 крупных общества с суммарным капиталом в 107 млн. 757 тыс. руб. серебром. Основные параметры концессий этих компаний показаны в таблице [3,4].

Таблица

Динамика изменения условий учреждения акционерных компаний для строительства железных дорог в Беларуси в 60-70-е гг. XIX в.

Название железной дороги	Длина линии, км	Основной капитал, млн. руб.	Стоимость версты, тыс. руб.	Гарантия на капитал, %	Срок владения, лет
Динабургско-Витебская	242	16250	67	5,12	85
Орловско-Витебская	485	37000	77	5,12	85
Смоленско-Брестская	631	26040	42	5,00	81
Ландварово-Роменская	711	28467	40	5,00	81

Строительные работы по сооружению линии Динабургско-Витебской железной дороги начались в июне 1863 г. В целом это был уникальный эпизод в практике железнодорожного строительства в России. Во-первых, АО данной дороги было единственным в стране, которое не подлежало юрисдикции российских законов и функционировало на основе британских. Во-вторых, в предшествующей практике административный аппарат железных дорог России комплектовался российскими кадрами. На Динабургско-Витебской железной дороге управляющим был утвержден руководитель ее постройки английский подданный инженер Вильямс. Начальником службы пути и зданий стал британский инженер Карлейль. Подрядчики и поставщики в большинстве также были англичане. Примечательно, что никто из них не говорил по-русски.

Во второй половине мая 1866 г. специальная комиссия под руководством главного инспектора частных железных дорог в России А.И. Дельвига освидетельствовала участок Динабургско-Витебской железной дороги от Динабурга до Полоцка. Комиссия признала его готовым к эксплуатации. 24 мая 1866 г. состоялось торжественное открытие этого участка дороги протяженностью в

149 км [5]. В том же году были сданы в эксплуатацию станции Витебск и Полоцк, паровозное и вагонное депо, дистанции пути.

После получения извещения об окончании работ на последнем участке Динабурго-Витебской железной дороги от Полоцка до Витебска длиной 93 км была сформирована новая комиссия для его инспекции. Ее члены признали, что работы на участке выполнены качественно. Он был сдан в эксплуатацию 5 октября 1866 г. [5, л.217]. Министр путей сообщения П.П. Мельников, осматривая Динабурго-Витебскую железную дорогу, также остался доволен ее состоянием.

Ближайшей задачей правительства в сфере железнодорожного строительства в северо-западном крае было признано проведение вглубь России Риги-Динабургской железной дороги. Первый шаг на этом пути уже был сделан постройкой Динабурго-Витебской железной дороги. Теперь осталось обеспечить продолжение этой линии от Витебска до Орла.

Предложения на строительство железных дорог в указанном направлении стали поступать с начала 1865 г. После рассмотрения всех ходатайств П.П. Мельников и министр финансов М.Х. Рейтерн остановились на предложении британского подданного баронета М. Пито. 17 декабря 1865 г. была утверждена концессия на Орловско-Витебскую железную дорогу. Однако, несмотря на высокую правительственную гарантию на строительный капитал, Пито не сумел привлечь установленные средства для образования АО, и концессию пришлось аннулировать. Причиной неудачи, по-видимому, было скептическое отношение на западных фондовых рынках к кредитоспособности российского государства.

Подобным обстоятельством воспользовалось орловское земство. Местный губернский предводитель дворянства А.В. Шереметев, используя свои связи, добился, чтобы концессию на Орловско-Витебскую железную дорогу отдали местному земству. Сделано это было отнюдь не из альтруистских побуждений. За такую услугу Шереметев и другие представители земства получили вознаграждение от подрядчиков. Итоговый вариант концессии на Орловско-Витебскую железную дорогу был утвержден 21 марта 1867 г. Строительство должно было осуществиться за 3 года. Принципиальные условия концессии можно проследить по данным таблицы.

В силу своей некомпетентности в финансовых и строительных делах, представители орловского земства передоверили формирование основного капитала банкирскому синдикату. Наиболее активное участие в реализации ценных бумаг Орловско-Витебской железной дороги принимал петербургский банкир Е.Е. Брандт. За рубежом размещение облигаций дороги производилось лондонским банкирским домом Томсон, Бонар и К° (главный владелец К.Ф. Бель). Нередко привлечение инвестиций из-за границы было сопряжено с высокой комиссионной платой за услуги посредников по поиску свободных средств. А это, в свою очередь, вело к значительным потерям в курсовой котировке ценных бумаг, что в конечном итоге значительно повышало стоимость постройки той или иной железной дороги.

В ноябре 1868 г. строительство магистрали Орел-Рига, соединившей внутренние губернии России, а также Витебскую губернию с Балтийским морем, было завершено. Дорога стала важным направлением вывоза российского хлеба за рубеж.

С середины 60-х гг. в высших слоях российского общества неоднократно обсуждался вопрос о строительстве прямой железнодорожной магистрали от Москвы до Варшавы и далее на Запад. Она была необходима для расширения внешней торговли и реализации стратегических интересов государства. 15 декабря 1868 г. была утверждена концессия общества Московско-Смоленской железной дороги. А уже в сентябре 1870 г. состоялось открытие

движения на данном участке (390 км.). Напрашивалось решение о продлении дороги от Смоленска до Бреста через белорусские губернии.

Активным лоббированием этого проекта в правительственных кругах еще в 1866 г. занялся наместник в Царстве Польском граф Берг, и к его мнению прислушались. Новый участок от Смоленска до Бреста представлял среднее звено магистрали Москва-Варшава. Однако в выборе главного направления и будущего назначения дороги возникли серьезные межведомственные разногласия. Спор шел о следующих направлениях: Бобруйск-Пинск или Минск-Слоним. Первый вариант предлагал министр путей сообщения П.П. Мельников. Второй проект поддерживал граф Берг и авторитетные лица в военной области – Н.А. Милютин, а также известный военный инженер Э.И. Тотлебен [4, с.55]. Нельзя не согласиться, что гипотетически возможным театром военных действий скорее могла стать Минская губерния, а не малонаселенный и труднопроходимый район полесских болот. Направление на Минск поддержали председатель Комитета железных дорог граф Строганов и гофмейстер Абаза. Они делали акцент на преимуществах коммерческого характера линии Минск-Слоним. В подобном варианте Смоленско-Брестская линия вошла в сеть железных дорог в 1870 г.

Более десяти соискателей претендовали на концессию по сооружению магистрали Смоленск-Брест. Однако, невзирая на все их ухищрения, 4 марта 1870 г. концессия была выдана товариществу Московско-Смоленской железной дороги. Новый министр путей сообщения В.А. Бобринский мотивировал это решение приемлемостью строительной цены, заявленной обществом, и рациональностью соединения в одних руках двух смежных дорог. Основные положения концессии указаны в таблице.

Акционерное общество наделялось правом законного отчуждения и занятия частных земель и зданий под линию дороги на условиях компенсации. Полоса отчуждения земли по техническим условиям составляла 21,3 м с каждой стороны от оси пути. Например, крестьяне десяти деревень Новогрудского уезда Минской губернии в июне 1871 г. были вынуждены продать обществу Московско-Брестской железной дороги около 85 га земли за 4232 рубля. Эта сумма была перечислена на уплату долга по выкупной ссуде, числящегося на местных «свободных сельских обывателях» [6].

28 ноября 1871 г. постройка магистрали Москва-Брест была завершена, и дорога вступила в число действующих. Соединив позже в узлы другие линии северо-западной России, данная дорога сыграла определяющую роль в формировании железнодорожной сети Беларуси. Именно эта дата принята за начало летоисчисления истории белорусской железной дороги.

В 1870 г. Комитет министров включил в «сеть важнейших железных дорог России» Ландварово-Роменскую железную дорогу. С ее помощью предполагалось связать Украину с Либавским портом и тем самым увеличить доходность убыточной Либавской дороги. Впоследствии правительство инициировало объединение этих двух дорог в единую Либаво-Роменскую магистраль.

Небезынтересны перипетии борьбы, развернувшейся вокруг концессии на сооружение Ландварово-Роменской железной дороги. Практически каждый из претендентов имел небескорыстную протекцию со стороны высокопоставленных лиц [2, с.277]. «Фаворитами» являлись крупные железнодорожные «короли» – И.С. Блюх и К.Ф. фон Мекк. Последний заявил более выгодные условия концессии, чем другие конкуренты (см. таблицу). Кроме того, фон Мекк заручился поддержкой министра путей сообщения А.П. Бобринского, приближенных к императору Е. и М. Долгоруких, оплатив их услуги щедрыми взятками. Например, Долгорукие получили 3 млн. рублей [7]. Догадывавшиеся об этом конкуренты Мекка пытались апеллировать с жалобой к царю, но безрезультатно.

9 мая 1871г. была утверждена концессия частной Ландварово-Роменской железной дороги. В 1873-74 гг. завершилось строительство всех 5 ее участков общей длиной 711,1 км. Под полотно Ландварово-Роменской магистрали отошли значительные земельные угодья, пастбища, леса. Например, в декабре 1871 г. крестьяне 18 деревень Игуменского и Бобруйского уездов Минской губернии уступили 220 га земли за сумму 3518 рублей [8]. Казенные бездоходные земли отдавались под строительство бесплатно.

Период 60-70-х гг. XIX в. на территории Беларуси являлся временем господства концессионной системы сооружения железных дорог. С середины 60-х гг. правительству удалось обеспечить высокие темпы железнодорожного строительства путем привлечения частных предпринимателей. В отличие от практики экономически развитых стран, финансирование железнодорожного строительства в России велось полностью за счет ссудного (облигационного) капитала, а акции оставались за концессионерами бесплатно и не поступали в продажу. В итоге учредитель акционерной компании являлся одновременно хозяином строительства и эксплуатации линии (фон Мекк — владелец Либаво-Роменской магистрали). С целью понижения поперечной стоимости железнодорожных линий власти начали практиковать конкуренцию между предпринимателями. Подобная тенденция весьма рельефно проявилась и на территории Беларуси (см. таблицу). Так, стоимость сооружения одной версты Либаво-Роменской железной дороги обошлась в 1,7 раза дешевле, чем Орловско-Витебской при практически равных условиях рельефа местности. Постепенно с увеличением числа претендентов на постройку железных дорог у правительства появилась возможность уменьшить правительственную гарантию на основной капитал акционерных обществ (см. таблицу). При строительстве Ландварово-Роменской железной дороги акционерный капитал не был гарантирован вообще.

ЛИТЕРАТУРА

1. Хромов П.А. Экономическое развитие России в XIX-XX вв. М., 1950. С. 207.
2. Полное собрание законов Российской империи, 2-е собр. Т. 32. Отд. 1. № 31448. Указ его императорского величества о сооружении первой сети железных дорог в России. СПб., 1858. С. 72-82.
3. Дельвиц А.И. Мои воспоминания. Т.4. М., 1912. С. 186.
4. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров. Т.2. СПб., 1902. С. 57, 88.
5. Российский государственный исторический архив, ф. 219, оп. 1, д. 6564, л. 34.
6. Национальный исторический архив Республики Беларусь (НИАРБ), ф. 242, оп. 2, д. 88, лл. 89-97 об.
7. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975. С. 109.
8. НИАРБ, ф. 242, оп. 2, д.97, лл. 30-39.

S U M M A R Y

The expansion of the railroad system during 1860-1870 in Belarus is considered in the article. The railroad network in Belarus was to link the agricultural regions of central Russia and Ukraine with the Black Sea in order primarily to facilitate the export of grain as well as supply the military requirements on the Western borders. In railroad construction the government promoted private investment providing concessions and privileges, advancing credits and floated railroad bond issues abroad.

Поступила в редакцию 28.03.2001