

УДК 94:327:656.23(470:430)«1861-1869»

**С. Б. Жихарев**

(Гомель, УО «Гомельский государственный университет  
имени Ф. Скорины»)

**БРЕСТО-ГРАЕВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ  
ДОРОГА НА ПЕРЕСЕЧЕНИИ  
РОССИЙСКО-ГЕРМАНСКИХ  
МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫХ И ЧАСТНО-  
КОНЦЕССИОННЫХ ИНТЕРЕСОВ (1861–1869)**

Инициатором переговоров с российскими правительственными учреждениями по поводу постройки Бресто-Граевской железной дороги в 1861 г. стало акционерное общество Восточно-Прусской железной дороги [1, с. 37], владевшее железнодорожной линией от Кенигсберга до расположенного на российско-прусской границе местечка Лык. Линия от Граево до Бреста (199 верст) планировалась как продолжение Кенигсберско-Лыкской железной дороги.

Предложения о строительстве железной дороги от Лыка через Августовскую губернию до г. Гродно или другого пункта возобновлялись немецкой стороной каждый год на протяжении последующих 1862–1864 гг. Полуофициальным каналом для пошагового продвижения идеи о продлении немецкой железной дороги вглубь российской территории стал Комитет по делам Царства Польского во главе с его председателем – наместником в Царстве Польском графом Ф. Ф. Бергом [2, с. 129]. Многолетняя деловая переписка последнего с графом М. Х. Рейтерном (непрерывно велась с 1865 по 1873 гг.) указывает не только на существование многолетних и прочных дружеских отношений наместника с министром финансов, но и на великолепную осведомленность Ф. Ф. Берга во многих нюансах текущей железнодорожной политики империи [3]. Безусловно, руководство акционерного общества Восточно-Прусской железной дороги и стоявшие за ними германские политические круги воспринимали Ф. Ф. Берга в деле постройки Бресто-Граевской железнодорожной линии как связующее звено между Берлином, Кенигсбергом и правительством России.

Однако несмотря на посредничество находившихся при императорском дворе в Санкт-Петербурге прусских дипломатов названные

предложения регулярно отклонялись российской стороной. Среди причин отказа указывалась незавершенность устройства Кенигсберго-Лыкской и Петербурго-Варшавской железных дорог, а также первоочередная заинтересованность российского правительства в устройстве основных железнодорожных артерий на территории собственного государства [2, с. 129].

Официальные контакты российской стороны с администрацией общества Восточно-Прусской железной дороги о строительстве Бресто-Граевской железной дороги начались только в 1866 г. с санкции самого императора Александра II. По не лишнему основанию предположению начальника канцелярии Комитета министров Н. А. Кислинского «<...> более чем вероятно, что на ход всего этого дела имели немаловажное влияние дружественно-родственные отношения между дворами русским и прусским. Бресто-Граевская дорога пользовалась поддержкою прусского правительства, которое могло воспользоваться благоприятным для Пруссии настроением наших придворных кругов для достижения своих целей» [4, с. 33].

Под влиянием династических связей между двумя императорскими домами (российским и прусским) Комитету министров в феврале 1867 г. пришлось заняться этим неоднозначным делом. Заинтересованным ходатаем компании Восточно-Прусской железной дороги в высших правительственных сферах выступил, как уже отмечалось, наместник в Царстве Польском граф Ф. Ф. Берг. Именно он внес в Комитет министров проект концессии на строительство Бресто-Граевской железной дороги. 26 февраля 1867 г. правительство отклонило ходатайство графа Ф. Ф. Берга даже не приступив к его рассмотрению. Постановляющая часть журнала Комитета министров содержала особое указание на отсутствие с русской стороны каких-либо льгот и преференций для рельсового пути от Лык до Белостока и Брест-Литовска, на железную дорогу не будет распространяться правительственная гарантия, а ее сооружение и эксплуатация должны подчиняться общим законам и правилам, существующим в Российской империи.

Рассматривавший новое ходатайство Восточно-Прусской железной дороги Комитет министров 10 ноября 1867 г. в своем журнале сделал правлению компании Кенигсберго-Лыкской железной дороги предписание. Представителям немецкой железнодорожной компании Лендафу и доктору Б. Г. Струсбергу недвусмысленно намекнули, чтобы они ориентировались только на стандарты, принятые в железнодорожном деле России [2, с. 129]. В качестве образца для составления проекта условий деятельности прусского

железнодорожного общества в Российской империи должны были стать утвержденные к тому времени концессии на Шуйско-Ивановскую, а с 1869 г. на Московско-Смоленскую и Либавскую железные дороги [4, с. 29].

11 января 1868 г. общество Восточно-Прусской железной дороги добилось выдачи высочайшего разрешения на проведение изысканий от Бреста через Белосток до Лыка (200 в.) [3, л. 23 об.].

Произошедшие за два неполных года в России изменения в государственной политике потребовали серьезной переработки проекта будущей концессии. Ссылаясь на возникший в 1860–1861 гг. в железнодорожной практике прецедент по ревизии вступившего в силу устава Главного общества российских железных дорог, Комитет министров настаивал на внесение прусской стороной в будущий документ ряда принципиальных дополнений, максимально сближавших Бресто-Граевскую железную дорогу по условиям строительства и эксплуатации с российскими частными

железнодорожными линиями. Избежать создания сплошного рельсового пути от Кенигсберга до Бреста, принадлежащего одной немецкой железнодорожной компании-монополисту, планировалось, в первую очередь за счет того, что строительством и эксплуатацией железной дороги между Брестом и Граево должно заниматься учрежденное отдельно от Восточно-Прусской компании *на основании российских законов* [курсив – С.Ж.] акционерное общество. Предъявлялись соответствующие требования к руководству и техническому персоналу компании:

правление и сотрудники, задействованные в эксплуатации Бресто-Граевской железной дороги, обязаны наполовину состоять (§23 концессии) из подданных Российской империи. Финансовые операции и счетоводство железнодорожного акционерного общества ведутся только в рублях [4, с. 30; 5, с. 363].

На Бресто-Граевскую железную дорогу распространились условия о квотах по приобретению импортного и русского подвижного состава и рельсов аналогичные тем, что содержались в параграфе концессии выданной на Либавскую железную дорогу. Компания имела право 2/3 принадлежностей и оборудования приобрести у иностранных производителей (рельсы и скрепления беспошлинно), а 1/3 всего необходимого обязана заказать на российских заводах [4, с. 30]. Не теряя надежду на получение концессии, представитель общества Восточно-Прусской железной дороги гр. Лендорф в феврале 1869 г. (два года спустя после предыдущей неудачи) снова представил

проект с планами и чертежами на Бресто-Граевскую железную дорогу. Но и эта попытка не принесла успеха немецким предпринимателям: Департамент железных дорог, признав проект неудовлетворительным в техническом отношении, вернул его обратно на повторную доработку. Исправление вынесенных замечаний заняло почти год и 15 декабря 1869 г. Комитет министров рассмотрел проект железной дороги, сделав претендентам на концессию некоторые уступки (допускалось устройство полотна в один путь и открытие дороги с неполным количеством подвижного состава). Взамен предъявлялись требования к акционерному обществу Бресто-Граевской железной дороги: его создание должно подчиняться российскому законодательству, деятельность компании обязана осуществляться только в российском правовом поле, а срок владения сокращался с 85 лет до 81 года [2, с. 178].

В центре внимания правительства находился также вопрос о цене линии, так как учредители нового общества установили завышенную поперстную стоимость. Из трех находящихся практически в равных условиях железнодорожных линий (Либавская, Московско-Смоленская и Бресто-Граевская) цена одной версты последней железной дороги оказалась самой высокой. Так, если одна верста постройки первой линии составила 43500 руб. мет., второй – 53290 руб. мет., то для Бресто-Граевской линии она достигла 62000 руб. мет. [4, с. 30].

Вполне очевидно, что ситуация требовала специального обсуждения и надлежащей экспертной оценки. В основу принятия решений по сложным железнодорожным делам закладывался специальный порядок их рассмотрения в так называемых «особых присутствиях», формируемых из узкого круга лиц. В их число, как правило, входили профильные министры, профессионально занимавшиеся разработкой основ государственной железнодорожной политики. В работе особого присутствия, обсуждавшего поперстную стоимость Бресто-Граевской железной дороги, принимали участие генерал-адъютанты К. В. Чевкин и Д. А. Милютин, инженер генерал-лейтенант П. П. Мельников, статс-секретарь М. Х. Рейтерн и исполняющий должность министра путей сообщения, свиты его величества генерал-майор граф В. А. Бобринский [4, с. 31].

Учредители компании дали свое согласие особому присутствию на снижение поперстной стоимости железной дороги. Размер уступки на которую изъявили готовность пойти предприниматели был незначителен и не превысил 1500 рублей за одну версту (60500 руб. мет. вместо первоначально заявленных 62000 руб. мет.). В этих двух последних, безусловно, раздутых цифрах сам строительный капитал

составлял лишь 37994 руб. мет. В остальную часть суммы – 22506 руб. мет. учредители акционерного общества включили слагаемые таким образом с себя финансовые риски и обязательства за уплату процентов в период сооружения линии и потери вызванные реализацией капитала Бресто-Граевской железной дороги [4, с. 31].

Правительственные чиновники оспорили представленную учредителями расценочную ведомость, обнаружив в их расчетах преобладание необоснованных излишеств. Особое присутствие вместе с тем не оставило незамеченным занижение предпринимателями финансирования по целому ряду статей, напрямую не связанных с железной дорогой на этапе ее строительства, но оказывающих прямое воздействие на качество ее эксплуатации и экономические интересы государства. Наиболее значимой статьёй, на реализацию которой особое присутствие предписало увеличить расходы, была признана постройка таможни в Граево [4, с. 31]. В конечном итоге министрам из особого присутствия удалось дополнительно добиться некоторого снижения поперстной стоимости Бресто-Граевской железной дороги. Окончательная нарицательная стоимость одной версты Бресто-Граевской железной дороги на которую согласились обе стороны была установлена на отметке в 57500 руб. мет., что на 4500 руб. мет. меньше по сравнению с первоначально заявленной учредителями компании ценой. Результатом достигнутого компромисса между правительством Российской империи и учредителями акционерного общества стало утверждение 12/26 декабря 1869 г. Александром II концессии и технических условий на строительство Бресто-Граевской железной дороги [1, с. 37]. Правообладателями концессии благодаря протекции прусского правительства стали учредители нового акционерного общества советник посольства граф Лендорф-Штейнорт и барон Ромберг-Гардауэн [4, с. 31]. Оба занимали руководящие посты в акционерном обществе Южной Восточно-Прусской железной дороги, входя в Совет компании (первый на правах председателя, второй как член Совета) [5, с. 358]. Поддержка постоянно оказываемая названным предпринимателям наместником в Царстве Польском графом Ф. Ф. Бергом, питавшим особое расположение к этой германской компании, снимала многие преграды на их пути, и в первую очередь в сферах высшей бюрократии российской столицы.

#### Список использованных источников и литературы

- 1 Блюх, И. С. Влияние железных дорог на экономическое

состояние России. – Т. 1. – Постройка и эксплуатация железных дорог / И. С. Блюх. – СПб. : Типография М. С. Вольфа, 1878. – 142 с.

2 Верховский, В. М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно / В. М. Верховский. – СПб. : Тип. М.П.С. (Т-ва И. Н. Кушнерев и К°), 1898. – 591 с.

3 Государственный архив Российской Федерации. – Ф. 547 (Берг Федор Федорович). – Оп. 1. – Д. 616. Письма М. Х. Рейтерна Бергу Ф. Ф. на русском и французском языках. – 116 лл.

4 Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам Архива Комитета министров / Н. А. Кислинский. – СПб. : Канцелярия Комитета министров, 1902. – Т. 2. – 325 с.

5 47774 – Декабря 12/26. Высочайше утвержденная концессия на Бресто-Граевскую железную дорогу // Полное собрание законов Российской империи. – Собрание 2. – Т. XLIV. – Отдел 2. – 1869. – СПб., 1873. – 439 с.