

УДК 625.1 (476) (091)

Либаво-Роменская железная дорога в последней четверти XIX в.: строительство и эксплуатация

С. Б. ЖИХАРЕВ

Вторая половина 60-х – начало 70-х гг. XIX в. в России ознаменовалась беспрецедентным ростом предпринимательской активности в сфере железнодорожного строительства. Сразу обозначились две тенденции: с одной стороны, наблюдался интенсивный рост железнодорожной сети в стране, а с другой стороны, возникли уникальные возможности для обогащения узкого круга лиц за счет крайне выгодных условий постройки железных дорог. Государство сознательно шло на значительные финансовые жертвы, беря на себя практически все возможные риски и издержки как в ходе строительства, так и последующей эксплуатации частных железнодорожных линий. Неслучайно за периодом 1866–1876 гг. в научной литературе закрепилось название “золотой век” железнодорожного строительства в России [1, с.71]. Однако эпоха наивысшего благоприятствования быстро сменяется ужесточением “правил игры”. В правительственных сферах быстро осознают огромную значимость железнодорожного транспорта для экономики страны и переходят в наступление на собственников частных железных дорог. Национализация частных железных дорог государством рассматривалась как мера, способствующая использованию транспорта не в интересах отдельных предпринимателей, а для решения общегосударственных задач. В этом отношении показательна история Либаво-Роменской железной дороги. Двадцатипятилетний период, связанный с проектированием, постройкой, эксплуатацией и огосударствлением этой крупнейшей в России экспортной магистрали, проходившей большей частью по территории современной Беларуси, несет на себе зримый отпечаток всех процессов, которые протекали в железнодорожном хозяйстве Российской империи.

Проблема сооружения магистральной железной дороги к порту Либавы обсуждалась в Комитете министров еще в январе 1863 года. Потребность в строительстве этой линии протяженностью в 945 верст мотивировалась необходимостью быстрой транспортировки сельскохозяйственной продукции юго-западных губерний в Либавский порт. Удобство Либавы заключалось в том, что это был один из немногих незамерзающих портов на Балтике в зимний период. Быстрое развитие экспорта через Либаву с середины XIX в. вызвало необходимость составления в Министерстве путей сообщения проектов по расширению и улучшению Либавского порта в соответствии с нуждами торговли. Для выполнения мер по его модернизации 28 августа 1858 г. был учрежден особый комитет. В 1869 г. в связи с завершением основных работ по созданию портовой инфраструктуры деятельность последнего была прекращена [2].

Резкий всплеск предпринимательской инициативы по вопросу постройки железной дороги Либавы–Этканы (станция Петербурго-Варшавской железной дороги, впоследствии была переименована в Кошедары) приходится на 1868 г. В это время правительство разрабатывало план нового железнодорожного строительства, в котором предусматривалось в частности соединить Балтийское море с существующей сетью железных дорог в юго-западных губерниях Российской империи. В июне 1869 г. концессия на постройку Либавской железной дороги (294 верст) была выдана барону Фитингофу и статскому советнику Шипову, которые предложили самую низкую цену среди всех 12 конкурентов. В качестве учредителя Либавской железной дороги выступил известный в России банкир и железнодорожный предприниматель И.С. Блиох [3; 4, с.172]. Открытие движения поездов на Либавской линии состоялось в сентябре 1871 г.

В 1870 г. Комитет министров определил «высочайше утвержденную» сеть важнейших железных дорог. В общий перечень была включена линия от Конотопа до Ландварово (через Гомель, Бобруйск, Минск). Автор проекта министр путей сообщения В.А. Бобринский считал, «что такая линия откроет прямой путь хлебным грузам из наиболее плодородных частей Малороссии к Либавскому порту» [5, т.2, с.46]. Позже возникло предложение продлить Ландварово–Конотопскую железную дорогу в глубь Полтавской губернии – до Ромен. В Комитете министров не возражали против такой корректировки направления магистрали.

8 июня 1870 г. к министру путей сообщения графу В.А. Бобринскому обратился с прошением о содействии в получении разрешения на проведение изысканий железнодорожной линии от ст. Ландварово через Минск, Гомель, Ромны и Кременчуг известный в России железнодорожный подрядчик П.И. Губонин. Предприниматель обещал выполнить все необходимые работы за свой счет в течение ближайшего лета. Александр II одобрил инициативу П.И. Губонина [6, л.2-2об.]. Однако это вовсе не гарантировало получения концессии на планируемую железную дорогу. Охватившая российское общество «железнодорожная лихорадка» вовлекала в пучину риска и авантюрных предприятий все большее число людей. Ставка делалась на возможность быстрого обогащения в случае получения прав на сооружение железнодорожной магистрали. Большой доход обладателю концессии могла принести экономия строительных средств, а также всевозможные махинации с поставками материалов. Несмотря на все усилия со стороны Губонина, концессия на строительство Ландварово–Роменской железной дороги была выдана инженеру К.Ф. фон Мекку, который предложил наименьшую повёрстную цену. Следует отметить, что стоимость Ландварово–Роменской магистрали была необычайно низкой, даже по сравнению с Либавской и Смоленско–Брестской железными дорогами, постройку которых считали наиболее дешевой из всех линий, утвержденных в конце 60 – начале 70-х гг. XIX в.

В исследованиях, посвященных железнодорожному строительству в России, много внимания уделено т.н. «железнодорожным королям». Наиболее детально изучены биографии и деятельность известных железнодорожных предпринимателей 60–70 гг. XIX в. П.Г. фон Дервиза, С.С. Полякова, П.И. Губонина. Несколько «в тени» оказался известный строитель, а впоследствии хозяин Либаво–Роменской железной дороги Карл Федорович фон Мекк. Его предпринимательская карьера в полной мере может отражать те взлеты и падения, которые пережил железнодорожный бизнес России в «романтический» период своего становления. К.Ф. фон Мекк принадлежал к древнему дворянскому роду, который восходил к XV в. и вел свое происхождение от Силезского канцлера Фридриха фон Мекка. Внук последнего Яков переселился в Лифляндию в 1569 г. и занял должность рижского каштеляна. Его потомки до начала XVIII в. находились на службе у шведских королей, а некоторое время спустя стали подданными российских императоров [7].

Из всех представителей дома фон Мекк наиболее значительной личностью являлся строитель железных дорог Карл Федорович (1821–1875), сочетавший талант инженера и деятельную натуру предпринимателя. Его появление на авансцене российского бизнеса было связано с деятельностью одного из пионеров частного железнодорожного строительства в России бывшего чиновника Комитета железных дорог П.Г. фон Дервиза. В 1863 г. Дервиз, воспользовавшись давней дружбой с влиятельным министром финансов М.Х. Рейтерном, добился получения концессии на постройку Московско–Рязанской железной дороги. Во время сооружения новой линии сформировался «предпринимательский тандем» в составе П.Г. фон Дервиза (председатель правления акционерного общества) и К.Ф. фон Мекка (подрядчик). Постройка участка от Коломны до Рязани (80 в.) была сдана инженеру путей сообщения К.Ф. фон Мекку [8, с.101]. Завышение расценок строительной сметы позволило подрядчику получить 1,5 миллиона руб. чистой прибыли, которая была поделена с Дервизом. Позже фон Мекк принимал участие в еще нескольких крупных проектах. Значительный доход он получил в результате участия вместе с фон Дервизом в постройке Рязанско–Козловской и Курско–Киевской железных дорог. Заработав крупный капитал, Мекк стал тяготиться второстепенной ролью главы строительства, между предпринимателями разразился конфликт, и

рассерженный на фон Мекка Дервиз прекратил вести дела со своим компаньоном. Венцом всей предпринимательской карьеры фон Мекка можно считать постройку Ландварово-Роменской железной дороги (с 1877 г. Либаво-Роменская).

Добиться концессии на строительство этой крупной железнодорожной магистрали ему удалось в результате упорной и драматичной борьбы. Практически каждый из претендентов имел небескорыстную протекцию со стороны высокопоставленных лиц. «Фаворитом» являлся представитель Северного Гамбургского банка К.Ф. фон Мекк, в качестве «прикрытия» которому служило имя князя А. Барятинского. По воспоминаниям Е.М. Феоктистова известный вельможа оказался на дне финансовой пропасти и однажды признался, что «осталось лишь одно – броситься в какое-нибудь предприятие и лучше всего по железнодорожному делу. Теперь имеются в виду концессии на две дороги – Севастопольскую и Конопскую (Ландварово-Роменскую – С.Ж.). Конкурентом на одну из них является Мекк, я соединюсь с ним. Удалось мне кое-как сколотить около 20000 руб., и этот капитал я вручил ему. Капитал, конечно, неважный, но он сам говорит, что несравненно дороже для него мое нравственное содействие» [9, с.289].

Не терял времени даром и наиболее опасный конкурент фон Мекка – инженер-капитан Н.М. Яфимович, который в борьбе за концессию консолидировался с австрийским банкиром Вокерсгеймом. Свое покровительство Яфимовичу оказывал брат императрицы принц А. Гессенский. Однако ни деловой репутацией, ни финансовыми возможностями он не мог соперничать с Мекком. Последний заявил более выгодные условия концессии, чем другие конкуренты. Кроме того, фон Мекк заручился поддержкой министра путей сообщения А.П. Бобринского, приближенных к императору Е. и М. Долгоруких, оплатив их услуги щедрыми взятками (Долгорукие получили 3 млн. рублей) [8, с.109]. Догадывавшиеся об этом конкуренты Мекка пытались апеллировать с жалобой к царю, но безрезультатно. После поражения в борьбе за концессию Н.М. Яфимович еще долго упрашивал Министерство путей сообщения компенсировать понапрасну израсходованные 42 тыс. рублей на проведение изысканий Ландварово-Роменской железной дороги [10, л.26]. Таким образом, за законным порядком получения концессий, как за ширмой, очень часто скрывалась неприглядная изнанка в виде обещаний и взяток, которые щедро раздавались конкурентами, стремившимися получить право на строительство той или иной железнодорожной линии. Лучшее о подобных явлениях более чем столетней давности высказался один из современников Е.М. Феоктистов: «Несправедливо поступил бы историк, если бы обрушился силою своего негодования лишь против того, что происходило в высших слоях общества. Нет, вся Россия представляла одинаковое зрелище... Реформы Александра Николаевича взбаламутили то, что лежало под спудом, и дали простор гнусным инстинктам, издавна развившимся в обществе» [9, с.293].

Концессия и устав частной Ландварово-Роменской железной дороги были «высочайше утверждены» 9 мая 1871 г. Во время постройки акционерное общество пользовалось правом беспроцентного ввоза из-за рубежа рельсов, металла, станков и подвижного состава. Срок окончания строительства был определен 3 годами, а время владения – 81 годом со дня окончания постройки [4, с.204]. Правление Ландварово-Роменской компании было обязано за время концессии ежегодно выкупать у акционеров акции, чтобы к окончанию владения у железной дороги не осталось собственников из частных лиц. В благоприятные годы руководство выделяло из доходов дороги часть средств для формирования амортизационного фонда [11, Ч.1, с.217]. При этом практика железнодорожного хозяйства не знала амортизационных отчислений на ремонт изнашивающихся сооружений и подвижного состава. Текущий износ погашался ремонтами за счет эксплуатационных расходов. Замена же полностью отслужившего оборудования новым производилась путем роста основного капитала без списания стоимости заменяемого имущества.

На состоявшемся 10 декабря 1871 г. общем собрании акционеров общества Ландварово-Роменской железной дороги был избран состав правления компании. В него вошли 4 директора: К.Ф. фон Мекк (председатель правления), А.А. Волгин, С.М. Мириманов, В.В. Воронеж. 19 мая 1873 г. выбывшего В.В. Воронца в должности директора заменил Ф.Е. Фельдман. Местом пре-

бывания правления акционерного общества был назначен город Москва [12, лл.4, 15об.].

Финансирование строительства Ландварово-Роменской железной дороги осуществлялось за счет средств от третьего выпуска консолидированных облигаций*. Впоследствии по ходатайству правления общества направление Ландварово-Роменской железной дороги было несколько изменено. Фактически это означало, что начальным пунктом этой магистрали становилось не Ландварово, а станция Вилейка Петербурго-Варшавской железной дороги, которая находилась в 8 верстах к северу от Вильно. Новое направление вполне соответствовало интересам Ландварово-Роменской железной дороги. Соединение двух магистралей давало ей реальную возможность значительного увеличения масштабов своей коммерческой деятельности за счет привлечения части грузов с Петербурго-Варшавской железной дороги.

Однако подобный вариант недостаточно полно учитывал торгово-экономические интересы восьмидесятитысячного г. Вильно. Еще 1 августа 1869 г. группа влиятельных виленских предпринимателей направила министрам путей сообщения и внутренних дел просьбу определить исходным пунктом строительства новой магистрали г. Вильно [10, л.1]. 21 мая 1871 г. они обратились с аналогичным прошением к Александру II. Однако в ноябре 1871 г. специалисты МПС ответили просителям категорическим отказом, мотивируя его отсутствием удобных подходов к городу, который был расположен в окруженной холмами котловине [10, л.39-39об.]

Летом 1871 г. началось строительство железной дороги со стороны г. Вильно. Движение на участках открывалось последовательно. Первый из них – от Вилейки до Минска (173 версты) – был открыт для движения 14 января 1873 г. Второй – до Бобруйска (139,5 версты) – 16 сентября того же года. Следует заметить, что еще 26 июля 1873 г. правление общества Ландварово-Роменской железной дороги обратилось в технико-инспекторский комитет управления железных дорог с просьбой о назначении комиссии для инспекции участка между городами Минском и Бобруйском. Однако чиновники инспекторского комитета решили не спешить с открытием движения на втором участке Ландварово-Роменской железной дороги, так как не были уверены в том, что работы по его сооружению полностью завершены [14, л.184]. Третий участок – до Гомеля длиной в 141,3 версты – открылся 17 ноября 1873 г. Четвертый – до Бахмача (184 версты) – 12 января 1874 г. Пятый – до Ромен (72,7 версты) – 15 июля 1874 г., то есть на 14 дней раньше срока. Общая протяженность линии составила 711,1 версты.

Сооружение железной дороги на всем протяжении велось подрядным способом. Перспектива получения значительного дохода толкала разных людей заниматься не свойственным их профессии родом деятельности. Так, 7 декабря 1871 г. купец Е.С. Селезнев заключил договор с губернским секретарем А.М. Эльяшевичем на подряд по строительству участка Ландварово-Роменской железной дороги протяженностью в 70 верст от г. Минска до г. Бобруйска. Однако Эльяшевич нарушил обязательства и недоплатил Селезневу сумму в размере 39 тыс. руб. [15, л.1об.]. Не отличался излишней щепетильностью и сам Селезнев. Стремясь как можно скорее получить заработанные по договору на двоих с Бегуновым 285 тыс. рублей серебром, Селезнев со своим компаньоном поспешили отрапортовать о завершении всех работ. В ходе рассмотрения иска по делу о денежных претензиях купца Селезнева к губернскому секретарю Эльяшевичу выяснилось, что подрядчики не выполнили указанного в договоре с Ландварово-Роменской железной дорогой объема работ, и с них была удержана неустойка в сумме 10 тыс. рублей [15, л.158об.] В результате до 1882 г. шло непрерывное устранение допущенных при строительстве многочисленных недоделок.

Ударным темпам сооружения Ландварово-Роменской магистрали способствовал равнинный рельеф местности на подавляющем протяжении железнодорожной линии. Так, летом 1871 г. эксперт общества Ландварово-Роменской железной дороги провел детальное обследование грунта и цен на строительные материалы в различных пунктах будущей магистрали. Из представленного им в правление компании отчета видно, что трасса будущей линии должна была проходить в основном по пахотным и луговым угодьям, а также в лесистой

* Более подробную информацию о финансовом обеспечении постройки Ландварово-Роменской железной дороги можно получить из нашей статьи [13].

местности. Легкая почва не требовала значительных физических усилий и соответственно высоких затрат на земельные работы [16, л.1об.]. Хуже обстояли дела со строительными материалами. При отсутствии недостатка в пиломатериалах и древесине практически повсеместно ощущался дефицит кирпича и камня. Железо, металлические конструкции приходилось доставлять из Москвы и Тулы. Поэтому в целях экономии средств, а также в силу недостатка кирпича и камня преобладали искусственные сооружения, выполненные из древесины. Из построенных на Ландварово-Роменской железной дороге 293 мостов 257 были деревянными (до 5 сажень в диаметре), 24 – с каменными сводами, и лишь 12 мостов имели металлические фермы [17, с.102].

В соответствии с техническими условиями Ландварово-Роменская железная дорога строилась в один путь. В Минске по путепроводу она проходила над рельсами Московско-Брестской железной дороги. 21 июня 1872 г. в Москве представители правлений обществ Ландварово-Роменской и Московско-Брестской железных дорог заключили соглашение о прямом сообщении между двумя дорогами [18, л.2]. В связи с этим в технических документах Ландварово-Роменской железной дороги указывалось на необходимость построить в г. Минске соединительную ветвь с Московско-Брестской магистралью [19, лл.13об., 19-20об.]. Дело в том, что на заре железнодорожного строительства отдельные дороги представляли собой самостоятельные единицы и обслуживали главным образом местный рынок. Опасаясь конкуренции со стороны соседей, многие владельцы железных дорог предпочитали действовать самостоятельно, тем самым, децентрализуя железнодорожную сеть. По мере активизации железнодорожного строительства хозяева новых линий начали отказываться от вступления в прямое сообщение с представителями ранее построенных магистралей. Это невыгодное для страны обстоятельство побудило МПС принять соответствующие меры. Теперь в уставах примыкающих друг к другу железных дорог содержалось категорическое требование о вступлении в прямое сообщение [20, л.2].

После завершения строительства Ландварово-Роменской железной дороги стало очевидно, что эта дорога сможет работать прибыльнее и рациональнее, если будет иметь выход непосредственно к Балтийскому морю (к порту Либав). Речь шла об объединении построенной ранее Либавской и Ландварово-Роменской линий в одну магистраль, что не вызывало возражений со стороны правления Либавской железной дороги. Слияние Либавской и Ландварово-Роменской железных дорог представляло первый шаг на пути создания единой железнодорожной сети.

Механизм объединения в финансовом отношении слабых компаний упрощался тем, что активы убыточных обществ обладали низкой ликвидностью. Акции имели низкую котировку, а облигации с 1870 г. находились в собственности государства (в составе консолидированных облигационных займов российских железных дорог). Исходя из подобных реалий, «высочайше» утвержденными 20 февраля и 30 апреля 1876 г. положениями Комитета министров, общество Либавской дороги прекратило свое существование. Дорога перешла в распоряжение правительства, которое передало ее обществу Ландварово-Роменской железной дороги [21, Ч.1, с.114]. Для выкупа и погашения акций Либавской дороги правительство отпустило ссуду в 3217000 кредитных руб. Устав Либаво-Роменской железной дороги был утвержден 20 мая 1877 г. [22]. Общая протяженность магистрали составила 1192 в. Управление Либаво-Роменской дороги находилось в Минске.

Основу материально-технической базы железной дороги составляет ее подвижной состав. Первые паровозы, поступившие на Ландварово-Роменскую железную дорогу, были построены на иностранных заводах, в основном Борзинга и Шварцкопфа в Германии. В 1873 г. на Ландварово-Роменскую железную дорогу поступили первые 6 товарно-пассажирских паровозов российского производства, изготовленные на Невском заводе (Санкт-Петербург), а в 1877 г. товарные паровозы Коломенского завода. В дальнейшем на Либаво-Роменской железной дороге преобладали паровозы, построенные в России на Невском, Коломенском и Брянском заводах [23, с.4].

Обеспеченность Либаво-Роменской железной дороги паровозами в разные годы опре-

деляется данными, представленными в табл. 1.

Таблица 1

Динамика увеличения численности паровозов на Либаво-Роменской железной дороге

ГОД	КОЛИЧЕСТВО ПАРОВОЗОВ	КОЛИЧЕСТВО ОСЕЙ И ИНДЕКС СЕРИИ
1877	152	ТВ 0-3-0
1889	289	ОД, ОВ 0-4-0
1896	288	ОВ 0-4-0
1900	323	ОВ 0-4-0*

Источник. [24, с. 24].

***0** – количество бегунковых осей, **3 (4)** – сцепных осей и **0** – количество поддерживающих осей.

Из таблицы видно, что за 23 года работы Либаво-Роменской железной дороги, количество паровозов увеличилось более чем в 2 раза, при фактически неизменной протяженности магистрали, длина которой составляла 1192 в.

Паровозы, применявшиеся с 1877 г. на Либаво-Роменской дороге, могли водить товарные поезда весом до 2300 пудов (320 т), состоявшие из 23–40 двухосных вагонов, нагруженных до 600 пудов каждый при весе тары около 400 пудов. В конце XIX в. была начата эксплуатация товарных вагонов с повышенной грузоподъемностью до 1800 и даже 2400 пудов груза [25, с. 105]. К моменту сдачи в эксплуатацию Ландварово-Роменская железнодорожная магистраль была недостаточно обеспечена вагонами. Вагонный парк этой дороги пополнялся в процессе ее дальнейшей эксплуатации. Более полное представление об изменении количества вагонов на Либаво-Роменской железной дороге дает составленная нами на основе первоисточников табл.2.

Таблица 2

Динамика изменения количества вагонов на Либаво-Роменской железной дороге

ГОД	КОЛИЧЕСТВО ВАГОНОВ	
	ТОВАРНЫЕ	ПАССАЖИРСКИЕ
1877	2893	165
1889	5104	205
1896	6276	269
1900	8791	281

Источник [26].

Судя по представленным в таблице данным, прослеживается тенденция увеличения парка товарных вагонов. С 1877–1900 гг. их численность увеличилась в 3 раза. Что касается пассажирских вагонов, то их количество росло медленно. Сказывалась традиционная убыточность пассажирского движения. Кроме того, у правления железной дороги не хватало оборотных средств для приобретения подвижного состава для пассажирского движения.

До огосударствления российских железных дорог каждая отдельная магистраль представляла собой практически полностью самостоятельное транспортное предприятие со своим уставом, советом директоров, инфраструктурой и спецификой в хозяйственно-коммерческой деятельности. На Либаво-Роменской, равно как и на других частных железных дорогах, пассажирские и товарные вагоны были собственностью предприятия. Вместе с тем, взаимодействие этих дорог осуществлялось посредством объединенного вагонного парка на основе «Общего соглашения о взаимном пользовании товарными вагонами» [27, с.614]. На практике это означало, что, сдавая определенное количество исправных вагонов другой дороге, владельцы магистрали получали обратно столько же исправных вагонов. Эти правила были впервые разработаны в России. Все это избавляло грузоотправителей от необходимости перегружать товары из вагонов одной дороги в вагоны другой.

Либаво-Роменская железная дорога осуществляла перевозки преимущественно по своей линии в собственных вагонах, но были и исключения. Так, 71 версту (от станции Кошедары до Вилейки) поезда Либаво-Роменской железной дороги проходили по линии Петербурго–Варшавской железной дороги, за что последняя взыскивала плату по особому тарифу. В свою очередь с 1887 г. поезда Полесских железных дорог проходили по участку между

станцией Гомель–Новобелица и по мосту через реку Сож Либаво-Роменской железной дороги общей протяженностью в 4,5 версты, за что вносили плату [28, с. 24]. В 1889 г. было принято соглашение об условиях передачи вагонов со сборными грузами по станции Гомель Полесский и той же станции Либаво-Роменской железной дороги. Такие грузы Либаво-Роменская железная дорога грузила в отдельный вагон своего состава.

Либаво-Роменская магистраль наряду с местными перевозками выполняла значительную работу по транспортировке как транзитных грузов внутри России, так и экспортных грузов к балтийским портам и за границу. В номенклатуре грузоперевозок преобладали хлебные грузы, отправляемые в балтийские порты. Значительный поток этих грузов проходил по участкам Бахмач–Гомель–Минск–Либаво. К балтийским портам в этом направлении с Донбасса перевозилось также большое количество каменного угля, а также нефть и нефтепродукты. Номенклатура и количество основных грузов, перевезенных Либаво-Роменской железной дорогой в 1892 г., выражается в следующих статистических показателях см. табл. 3.

Таблица 3

Грузооборот Либаво-Роменской железной дороги в 1892 году

НАИМЕНОВАНИЕ ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ТОВАРОВ	ОБЪЕМ ПЕРЕВОЗОК В МЛН. ПУДОВ
хлеб	23713
нефть	0,1
соль	4,413
керосин и др. нефтепродукты	2,002
каменный уголь	0,303
дрова	2,7
лесные и строительные материалы	3,86

Источник [29, с.32].

Данные таблицы свидетельствуют, что приоритет в перевозках принадлежал транзитным грузам (хлеб, соль, нефтепродукты). Из продукции, произведенной в белорусских губерниях, в грузообороте Либаво-Роменской железной дороги преобладала древесина и строительные материалы.

Устойчивой тенденцией на протяжении последней четверти XIX в. было увеличение грузооборота на Либаво-Роменской железной дороге. Так, если в 1877 г. по ней было перевезено 48938 тыс. пудов грузов, то в 1878 г. 70000 пудов, 1889 г. – 149104 пудов, в 1896 г. – 1856232, а в 1899 г. грузооборот составил уже 23607 пудов [30, с. 4–5]. Это объясняется развитием рыночно-капиталистического хозяйства в пореформенной России, экономическим ростом, большим втягиванием экономики в мирохозяйственные связи, образованием общенационального рынка.

Несмотря на непрерывное увеличение коммерческого грузооборота, финансовое положение Либаво-Роменской железной дороги сложно назвать стабильным. Сезонная перевозка хлебных грузов в экспортный Либавский порт не обеспечивала магистраль устойчивым источником дохода. Работу Либаво-Роменской магистрали определял односторонний характер грузопотока в направлении Либавского порта. В сторону от Вилейки к Ромнам подавляющее большинство вагонов шли порожними, что значительно снижало прибыль от экспортных перевозок [31, с.18]. Кроме того, в борьбе за привлечение экспортируемого хлеба Либаво-Роменская железнодорожная магистраль была вынуждена вести напряженные «тарифные войны» с конкурирующими Курско–Киевской линией и Юго–Западными железными дорогами [32, с.17]. С этой целью правление Либаво-Роменской железнодорожной линии устанавливало заниженные тарифы на перевозку хлеба, что вело к прямым убыткам, так как на ее акционерный капитал не распространялась правительственная гарантия. Снижение доходности обозначенных дорог требовало увеличения правительственных выплат по гарантийным обязательствам. Поэтому для урегулирования конкуренции при перевозке хлебных грузов МПС в период с 1880 по 1887 гг. инициировало проведение целого ряда конференций, сопровождавшихся подписанием договоров между 3 вышеназванными железнодорожными обществами. Однако заключаемые между экспортными магистралями соглашения о распределении грузопотоков и согласованности действий в тарифной политике не носили обязательного характера и часто

нарушались [подробнее см. 33, с.156–163]. Вызвано это было тем, что до принятия в 1889 г. имевшего силу закона Временного положения о железнодорожных тарифах и об учреждениях по тарифным делам, тарифы на железных дорогах России складывались под воздействием сложившегося соотношения сил между многочисленными частными железнодорожными обществами и вмешательство правительства в их дела носило номинальный характер. Пересмотр тарифов правительством в 1889 и 1893 гг. был осуществлен в интересах российских аграриев, а также в целях активизации хлебного экспорта. Установившиеся в результате дифференцированные железнодорожные тарифы (понижение провозной платы с увеличением расстояния) значительно укрепили положение землевладельцев Черноземного центра России, а также южных частей Черниговской и Полтавской губерний [34, с.18].

Устойчивый рост пассажирских перевозок по Либаво-Роменской железной дороге не приносил ощутимых доходов до 1894 г. За 1877 г. было перевезено 887756 человек, в 1882 г. – 996245 человек, 1889 г. – 1177463 человека, 1896 г. – 1312528 и 1899 г. – 2114323 пассажира. В 1877 г. пассажиры III класса составляли 93% от общего числа, II класса – 6% и I класса лишь 1%. С февраля 1879 г. на железной дороге устанавливалась единая оплата за проезд. Билет в вагон I класса обходился пассажиру 3 руб. 75 коп.; II класса 2 руб. 81 коп. и III класса – 1 руб. 43 коп. с версты. Из-за высокой платы за проезд средний пробег одного пассажира в 1882 г. не превысил 81 версты, а процентное соотношение занятых мест ко всем местам в вагоне составило в среднем 25,4%. Таким образом, более половины пассажиров ездили лишь на расстояние до 50 верст и лишь 6% ездили более чем за 300 верст [35, с.57]. Процентное же отношение дохода от перевозки пассажиров к общей сумме валового дохода не превышало 10,63%. Среди причин такого положения вещей можно назвать высокие тарифы и бедность населения.

В этой ситуации единственно правильное решение – это установить гибкую систему скидок при увеличении проезда одного пассажира. Руководство МПС вняло требованиям населения, и с 1 декабря 1894 г. были введены новые пассажирские тарифы на всех казенных железных дорогах (с 1891 г. Либаво-Роменская железная дорога принадлежит государству). Предполагалось, что, начиная со 100 верст пробега, тариф понижается на 50%. Благодаря реформе пассажирские тарифы были уменьшены на 60–70% без снижения доходности от пассажирских перевозок. Дальнейший рост пассажирского движения открыл возможность еще понизить тарифы.

Несмотря на радужные предварительные прогнозы, финансовое положение Либаво-Роменской железнодорожной линии с самого начала оказалось весьма сложным. Расчеты фон Мекка на значительное увеличение перевозок по Ландварово-Роменской железной дороге из украинских и белорусских губерний в направлении экспортного Либавского порта оказались ошибочными. Большинство грузов, минуя Либаво-Роменскую магистраль, уходило в Кенигсберг [36, с.5]. Либавский порт, в отличие от прусских, оказался не приспособлен для обслуживания крупнотоннажных судов (был слишком мелким).

И без того непростое положение компании усугублялось финансовыми махинациями, которые осуществляло ее правление. В частности, заключались крайне убыточные для железной дороги контракты с российскими и иностранными заводами (за вознаграждение правлению общества) о поставке рельсов и подвижного состава по ценам на 30–40% выше рыночных [37, с.392]. С целью личного обогащения фон Мекк продал еще пригодные для эксплуатации железные рельсы со всей дороги в металлолом, заменив их стальными, которые приобретал по завышенным расценкам [38, л.5]. «Откаты» правлению общества за такие сделки составляли миллионные суммы.

В 1881 г. все акции наследников К.Ф. фон Мекка были приобретены группой предпринимателей во главе с А. Заком за 4 млн. руб. Правительство, осведомленное о фиктивном характере действовавшего до этого акционерного общества Либаво-Роменской дороги, проявило заинтересованность в действительной реализации акционерного капитала. Новые держатели контрольного пакета планировали примерно половину акций сразу реализовать на западных фондовых рынках, а остальные ценные бумаги через 5 лет, после того, как финансовое положение дороги улучшится, разместить в России. В состав правления Либаво-

Роменской железной дороги был введен правительственный директор, который мог наложить запрет на любое решение акционеров, вступавшее в противоречие с государственными интересами [39, л.7]. Несмотря на принятые меры, эта дорога ни разу не вышла из правительственной гарантии по облигационному капиталу и ее долг государству к моменту выкупа в 1891 г. вырос до 58785 тыс. руб. В масштабах же всей России долги частных железных дорог казне только за период 1871–1878 гг. выросли в 5 раз (со 100 до 515 млн. руб.). Кроме того, государство ежегодно выделяло по 50 млн. рублей на выплату процентов и сумм погашения по железнодорожным займам [40, с.34].

С 1880-х гг. Министерством финансов была развернута программа по выкупу убыточных железных дорог. Эти преобразования были призваны «оздоровить» железнодорожный транспорт и превратить его в мощный рычаг экономической политики. Юридическим основанием для огосударствления частных железных дорог служили положения в уставах акционерных компаний, которые закрепляли право правительства выкупить железнодорожную линию по истечении 20-летнего срока со дня завершения постройки. Выкупная сумма определялась по капитализированной наивысшей доходности за последние 5–7 лет эксплуатации железной дороги. Чтобы не спровоцировать отток частных инвестиций из железнодорожного строительства, правительство при выкупе частных железных дорог применяло исключительно экономические методы. Передача частных линий государству происходила на условиях выплаты компенсации бывшим владельцам и поэтому не вызывала особого недовольства с их стороны.

Для более полного представления о выкупной стоимости Либаво-Роменской железной дороги ниже приводится таблица. Здесь содержится сопоставление капиталов, выпущенных для замены акций бывшей частной железнодорожной компании, и суммы долгов по гарантии, оставшихся так и не возмещенными казне:

Таблица 4

Финансовая операция по выкупу Либаво-Роменской железной дороги

Название дороги	Длина железнодорожной линии на момент перехода в казну		Сумма реализованных капиталов взамен акций бывшего общества железной дороги (4% облигации)		Невозмещенные долги по гарантии государству при окончательном расчете с обществом	Итоговая выкупная стоимость
	верст	год выкупа	рубли метал.	рубли кред.	рубли кред.	рубли кред.
Либаво–Роменская	1191	1891	–	4554700	58784074	6333877 4

Источник [41, с.116].

Из таблицы следует, что правительство приобрело в свою собственность акции выкупленной компании и таким образом устранило от управления делами прежних хозяев. Выкупленные акции бывшей Либаво-Роменской компании обменивались на 4%-ные правительственные облигации. В дальнейшем на государство переходили все долги и финансовые обязательства упраздненного общества, в том числе уплата процентов и погашения по облигационным капиталам. В ходе выкупа железных дорог Министерству финансов пришлось списать безнадежный долг бывшей частной компании на сумму в 58784074 руб. Сумма «мертвого» долга всех ликвидируемых таким образом в России частных железнодорожных акционерных обществ составила 1150 млн. руб. [42, с. 79]. Вместе с тем с бюджетной точки зрения данная выкупная операция была удобна для государства. Выплата выкупной компенсации правительственными 4%-ными облигациями, выпущенными взамен 5%-ных бумаг ликвидированного акционерного общества, требовала от государства значительно меньших расходов на оплату процентов. Переход в государственную собственность Либаво-Роменской магистрали создал новый прецедент в соответствующей практике. Особенностью процесса национализации данной железной дороги стало то, что Министерство финансов высчитало из причитающейся акционерам компенсации сумму оставшихся долговых обязательств бывше-

го акционерного общества [14, л.4].

Abstract. The paper is one of the first attempts in the economic history to make a summarizing study of the construction and exploitation of the Libavo–Romenskaya railway in the post-reform period as a sphere of employers' activities. On the basis of the Libavo–Romenskaya railway the paper singles out two main stages – the peak of employers' activity in 1870s in the period of extensive founding and free competition in railway business, and its gradual recession since 1880s under the influence of transition to state tariff monopoly and of redeeming private railways by the state. The paper raises a general problem of the strengthening of state intervention into railway system as one of the main tendencies in the economic policy of the government at the end of XIX century. Some materials kept in the Russian central archives which have never been published before are introduced into scientific practice.

Литература

1. Елютин, О.Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия / О.Н. Елютин // Вопросы истории. – 2004. – №2. – С. 71–92.
2. О закрытии Комиссии для работ по устройству Либавского порта // Полное собрание законов Российской империи. – Собрание II. – Т. 44. – №47431.
3. Устав общества Либавской железной дороги // Полное собрание законов Российской империи. – Собрание II. – Т. 56. – №49370.
4. Верховский, В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно / В.М. Верховский. – Спб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К°, 1899. – 591 с.
5. Кислинский, Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: В 4 т. / Н.А. Кислинский. – СПб.: Типография Ком-та министров, 1902.
6. Российский государственный исторический архив (Далее: РГИА). – Фонд 268. – Оп. 1. – Д. 7152.
7. Энциклопедический словарь Брокгауза Ф.А. и Эфрона И.А. – Т.37.– СПб, 1896.
8. Соловьева, А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. / А.М. Соловьев. – М.: Наука, 1975. – 314 с.
9. Феоктистов, Е.М. За кулисами политики и литературы 1848–1896 гг.: Воспоминания / Е.М. Феоктистов. – М.: Новости, 1991. – 458с.
10. РГИА. – Фонд 262. – Оп. 1. – Д. 246.
11. Брандт, Б.Ф. Иностранные капиталы. Их влияние на экономическое развитие страны: В 2 ч. / Б.Ф. Брандт. –СПб.: Тип. В. Киршбаума, 1898.
12. РГИА. – Фонд 331. – Оп. 1. – Д. 68.
13. Жихарев, С.Б. Особенности финансирования частного железнодорожного строительства в России в 50–70-е гг. XIX в. / С.Б. Жихарев // Вісник Чернігівського державного педагогічного університету імені Т.Г. Шевченка. Випуск 33. Серія: історичні науки: №3: Збірник. – Чернігів: ЧДПУ, 2006. – №33. – С.121–124.
14. Музей истории Белорусской железной дороги. – Фонд «основной». – №137.
15. Национальный исторический архив Беларуси. – Фонд 147. – Оп. 3. – Д. 7005.
16. Российский государственный военно-исторический архив (Далее: РГВИА). – Ф. 422. – Оп. 1. – Д. 1403.
17. Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). – СПб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К°, 1880. – Вып. 4. – 700 с.
18. Музей истории Белорусской железной дороги. – Фонд «основной». – №132.
19. РГИА. – Фонд 331. – Оп. 1. – Д. 56.
20. РГВИА. – Фонд 422. – Оп.1. – Д. 1407.
21. Министерство финансов (1802–1902): В 2 ч. – СПб.: Экспедиция заготовления гос. бумаг, 1902.
22. Устав общества Либаво-Роменской железной дороги // Полное собрание законов

Российской империи. – Собрание II. – Т. 52. – №57390.

23. Януш, Л.Б. Русские паровозы за 50 лет. / Л.Б. Януш. – М.–Л.: Трансжелдориздат, 1950. – 261 с.

24. Список паровозов железных дорог России. – Вып. 2. Состояние к 1 января 1896 г. – Спб., 1897.

25. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III (1881–1894 гг.). – Спб.: Тип. Д.В. Чичинадзе, 1902. – 578 с.

26. Статистический сборник Министерства путей сообщения (МПС). – Спб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К.°, 1880. – Вып. 4. – 700 с.; Статистический сборник МПС. – Спб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К.°, 1880. – Вып. 6. – 700 с.; Статистический сборник МПС. – Спб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К.°, 1885. – Вып. 10. – 320 с.; Статистический сборник МПС. – Спб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К.°, 1890. – Вып. 50. – 356 с.; Статистический сборник МПС. – Спб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К.°, 1893. – Вып. 36. – 308 с.; Статистический сборник МПС. – Спб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К.°, 1899. – Вып. 53. – 314 с.; Статистический сборник МПС. – Спб.: Типография товарищества И.Н. Кушнерев и К.°, 1902. – Вып. 65. – 400 с.

27. Общий Устав Российских железных дорог. – Т. XIX. – Ч.1. – Спб., 1911.

28. Статистический сборник МПС. – Спб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К.°, 1890. – Вып. 50. – 356с.

29. Статистический сборник МПС. – Спб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К.°, 1893. – Вып. 36. – 308с.

30. Статистический сборник МПС. – Спб.: Типография товарищества И.Н. Кушнерев и К.°, 1902. – Вып. 65. – 400 с.

31. Либаво-Роменская железная дорога. – Спб.: Тип. Р. Голике, 1881. – 19 с.

32. Витте, С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / С.Ю. Витте. – Киев: Типография товарищества И.Н. Кушнерев и К.°, 1883. – 284 с.

33. Слепнев, И.Н. Предпринимательство в сфере железнодорожного транспорта в XIX в. / И.Н. Слепнев // История предпринимательства в России / Кн. 2: Вторая половина XIX – нач. XX века. – М.: Росспэн, 1999. – С. 127–174.

34. Шаулов, А.Л. Железнодорожная тарифная политика царизма в 60-е – 90-е гг. XIX в. (на примере перевозок хлебных грузов): Автореф. дис..... канд. ист. наук: 07.00.02 / А.Л. Шаулов; Ростовский–на–Дону гос. ун-т. – Ростов–на–Дону, 1977. – 25 с.

35. Статистический сборник МПС. – Спб.: Тип. тов-ва И.Н. Кушнерев и К.°, 1885. – Вып. 10. – 320 с.

36. Труды общества для содействия русской промышленности и торговле. – Спб.: Знаменская типо-литография С.Ф. Яздовского, 1890. – Ч.20. – 150 с.

37. Мигулин, П.П. Русский государственный кредит 1769–1899 гг.: В 2 т. / П.П. Мигулин. – Харьков: Типо-литография «Печатное дело», 1900.

38. РГВИА. – Фонд 400. – Оп. 24. – Д. 504.

39. Государственный архив Российской Федерации. Фонд 677. – Оп. 1. – Д. 561.

40. Мигулин, П.П. Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902 гг.) / П.П. Мигулин. – Харьков: Типо-литография «Печатное дело», 1903. – 348 с.

41. Жихарев, С.Б. Национализация железнодорожного транспорта на территории Беларуси в конце XIX в. / С.Б. Жихарев // Белорусский экономический журнал. – 2004. – №3. – 110–119.

42. Георгиевский, П.И. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в Западно-Европейских государствах / П.И. Георгиевский. – Спб.: Тип. Мин-ва путей сообщ., 1887. – 328 с.