

С. Б. Жихарев
Гомельский государственный
университет имени Ф. Скорины

**ДВОРЯНЕ–ЗЕМЛЕВЛАДЕЛЬЦЫ В ПРОЕКТИРОВАНИИ БЕЛОСТОКСКО-
ПИНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ: КОММЕРЧЕСКИЕ РАСЧЕТЫ И
ФИНАНСОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ АКЦИОНЕРНОГО УЧРЕДИТЕЛЬСТВА
НА ЗАРЕ КОНЦЕССИОННОЙ ЭПОХИ В РОССИИ**

В начале 60-х гг. XIX в. усилилось внимание местного крупно помещного дворянства к строительству железной дороги Белосток–Пинск, что вызвало попытку создания акционерного общества Литовской железной дороги. В то же время отказ государства в обеспечении минимальной гарантированной прибыли на ценные бумаги Литовской железной дороги означал проблематичность учреждения акционерного общества. При отсутствии гарантированного дохода на акции проект утрачивал привлекательность для спекулятивного биржевого или коммерческого банковского капитала. Вопреки первоначальным расчетам, участникам проекта теперь предстояло инвестировать в ее постройку собственные средства и принимать на себя все риски связанные с ее будущей эксплуатацией.

В 1861 г. помещик Слонимского уезда Гродненской губернии Иван Завиша направился сначала в Варшаву, а затем в Вильно для получения поддержки местных властей на постройку железной дороги из Белостока через Пружаны в Пинск и далее на Волынь (Литовская железная дорога). В сентябре этого же года он участвовал в Берлине в переговорах с предполагаемыми инвесторами проекта результаты которых не известны [1, л. 6].

27 марта 1862 г. группа землевладельцев из 8 западных губерний обратилась к главному управляющему путей сообщений и публичных зданий Российской империи К.В. Чевкину, заявив о своем желании создать акционерное общество (АО) для строительства Белостокско-Пинской железной дороги [2, л. 1]. Двенадцать крупнопоместных

дворян, среди которых преобладали представители титулованной знати (см. таблицу 1), просили главу путейского ведомства помочь в получении концессии на проведение изысканий и составление проекта железной дороги между Белостоком и Пинском. Техническую сторону дела учредители планировали возложить на инженера Лундта, разделявшего идею постройки Литовской железной дороги [2, л. 2].

Таблица 1 – Учредители АО Литовской ж.д. [2, л. 1; 3, с. 287; 4, л. 6; 1, л. 1]

№	фамилия, имя		звание	титул	занимаемая должность	губерния или государство
1	Т. Бобр–Пиотровский		поместный дворянин			Волынская
2	П. Витгенштейн			Князь	флигель–адъютант	Минская, Витебская, Виленская, Ковенская
3	Э. Друцкий–Любецкий			Князь	пинский уездный предводитель дворянства	
4	А. Замойский			Граф		Виленская
5	И. Завиша			Князь		Минская, Гродненская
6	Стефан	Потоцкие		Граф		Гродненская
7	Константин			Граф		
8	В. Сангушка			Князь		австрийский подданный
9	Р. Сангушка			Князь		Волынская, Подольская
10	К. Скирмунд			Князь		Минская, Пинский уезд
11	М. Тарновский			Граф		Волынская
12	И. Тышкевич			Граф		Виленская, Ковенская

Концессионная система учреждения частных акционерных обществ, утвердившаяся в России после появления закона о компаниях на акциях 1836 г., вводила разрешительный порядок создания железнодорожных компаний. Практическое следование принципам концессионной системы требовало при учреждении каждого нового частного железнодорожного общества санкции со стороны самого императора.

28 июня 1862 г. Александр II своим указом разрешил строительство железной дороги из Белостока до Пинска, но на условиях, прописанных в концессиях Волго-Донской и Московско-Ярославской железных дорог. В отличие от двух последних на АО Литовской железной дороги не распространялась правительственная гарантия на акционерный капитал. В тексте указа оговаривалось также отсутствие исключительных прав, льгот, финансовых субсидий или преференций, предоставляемых Белостокско-Пинской железной дороге со стороны государства. В тоже время учредители Литовской железной дороги могли рассчитывать на помощь местных властей в беспрепятственном проведении изысканий на территории вверенных им в управление губерний [2, л. 2].

На основе концессии железной дороги Белосток–Пинск был подготовлен проект устава общества Литовской железной дороги (смотри таблицу 2).

Таблица 2 – Проект устава АО Литовской ж.д. (Беловежа-Пружаны–Пинск–Корец) [4, лл. 23–37; 3, с. 287]

место пребывания АО	срок пользования ж.д.	состоит из 3-х отделений	основной капитал	
			акции	
			количество	цена 1 акции
город	лет	участки	штук	рублей
1	2	3	4	
Вильно	85	Белосток–Пинск	160000	50
		Пинск–Корец		
		Корец – австрийская граница		

10 июля 1862 г. глава путейского ведомства К.В. Чевкин обратился к Киевскому, Подольскому и Волынскому генерал-губернатору. В адресованном на имя князя Васильчикова письме он просил сделать распоряжение об оказании содействия инженер- капитану Лунду в производстве нивелировочных и изыскательных работ. На начальном этапе изысканий предполагалось выполнение нивелировки от Пинска в направлении Волынской губернии до местечка Корец, а также на месте совпадения рек Горынь, Стырь и Припять с Пиной. Это требовалось сделать для определения высоты горизонта проектной линии в Пинске [4, лл. 3–3 об.]. Аналогичные письма рассылались губернатору Минской губернии, военному губернатору Виленской, генерал–губернатору Гродненской и Ковенской губерний.

Учредители АО Литовской железной дороги полагали, что линия не потребует крупных строительных издержек. Спроектированная на равнинной местности, где отсутствуют крупные водоемы, она сможет функционировать без дорогостоящих искусственных сооружений. Оптимальные топографические и гидрографические условия местности, а также выгодная трассировка железной дороги обеспечат минимальные затраты на строительные работы. В таблице 3 указана структура поверстной стоимости сооружения железной дороги между Белостоком и Пинском.

Таблица 3 – Планируемые расходы на постройку одной версты ж.д. Белосток–Пинск [4, лл. 17–17 об.]

№	статья расходов	сумма (руб. сер.)
1	проведение изысканий	80
2	окончательный выбор линии и составление проектов и смет по всем видам работ	10
3	выплата компенсаций владельцам за отчуждаемые под железную дорогу земли и недвижимое имущество	400
4	земельные работы в расчете под двойной путь, подготовка площадок для станций и переездов	5000
5	искусственные сооружения и возведение моста через реку Нарев	1500
6	создание двухсторонней защитной лесной полосы и изгородей от метелей	200
7	строительство сторожевых и рабочих домов, создание железнодорожных переездов	1100
8	постройка меблированных станционных зданий с водоснабжением и освещением, сооружение мастерских и обеспечение их всем необходимым оборудованием	5000

Продолжение таблицы 3

№	статья расходов	сумма (руб. сер.)
9	одноколейный железнодорожный путь и его принадлежности (балласт, рельсы, скрепления, шпалы, стрелки, крестовины, поворотные круги, сигнализация)	10000
10	трехпроводочный телеграф со столбами и приборами	160
11	подвижной состав (паровозы, вагоны, платформы)	5000
12	экипировка служащих, ручные сигналы	100
13	функционирование центрального управления, координация строительных работ, выплата дивиденда по акциям на период сооружения железной дороги (20% с вышеуказанных сумм)	5725
14	государственный контроль на период постройки и непредвиденные расходы	632
15	ВСЕГО	35000

В нижеприведенной таблице 4 (столбец 3) показана величина финансовых вложений планируемого АО Литовской железной дороги в наращивание промышленного, сельскохозяйственного и лесного производств в районах западных губерний, примыкающих к железной дороге. По мысли авторов проекта увеличение производства в названных отраслях должно интенсифицировать товарное движение по линии Белосток–Пинск, а значит, будет способствовать формированию ее прибыли [4, лл. 15 об. – 16]. Учитывались расходы на создание посреднической инфраструктуры (постоянные железнодорожные станции, конторы, комиссионерства), обеспечивающей рыночный обмен между производителями края и потребителями их продукции в отдаленных губерниях. В планы будущего АО Литовской железной дороги входило даже основание пароходства на Припяти [4, л. 18].

Таблица 4 – Финансово-экономические параметры железнодорожной линии Белосток–Пинск [4, лл. 17 об. – 19 об.]

длина всех участков	общая стоимость постройки	инвестиции в хозяйственный рост края	капитал формируется: на основе акций	
			первая эмиссия	вторая эмиссия
верст	(тыс. руб.)	(руб. серебром на 1 версту)		
		35000+20% (10000)	24.04.1863 г.	осень 1863 г.
1	2	3	4	
226	7910 (8000)	45000	1,5 млн. руб.	остальная сумма

Таким образом, отсутствие правительственной гарантии минимального дохода на акции Литовской железной дороги сделало ее постройку малопривлекательной для спекулятивного биржевого или коммерческого банковского капитала. При отказе со стороны государства в обеспечении минимальной гарантированной прибыли на ценные бумаги Литовской железной дороги учреждение акционерного общества становилось проблематичным. Участники проекта теперь должны были инвестировать в постройку железной дороги собственные средства, а также принять на себя все риски связанные с ее будущей эксплуатацией, что не входило в их планы.

Источники и литература

1. Центральный государственный исторический архив Украины (ЦГИА Украины). – Ф. 2227 (Коллекция документов Виленского музея). – Оп. 1. – Д. 63. Проект Устава и дополнительные рекомендации по созданию общества Литовской железной дороги. – 7 лл.

2. Национальный исторический архив Беларуси в Минске. – Фонд 295 (Канцелярия минского губернатора). – Оп. 1. – Д. 1458. Императорский указ по докладу главноуправляющего путей сообщений и публичных зданий о постройке железной дороги от Белостока до Пинска. – 3 лл.

3. Литовская железная дорога // Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. Гродненская губерния. Составил член Императорского русского географического общества Генерального штаба подполковник П. Бобровский. – Ч. 1. – СПб: Тип. деп. Ген. штаба, 1863. – С. 287–288.

4. ЦГИА Украины. – Фонд 442 (Канцелярия Киевского, Подольского и Волынского генерал-губернатора). – Оп. 39. – Д. 63. Дело о строительстве железной дороги между Белостоком и Пинском Обществом Литовской железной дороги. – 74 лл.

РЕПОЗИТОРИЙ ГГУ ИМЕНИ Ф. СКОРАБИ