

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

ПРОЕКТ КОНЦЕССИИ И ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА БЕРДИЧЕВО-БРЕСТСКОГО УЧАСТКА КИЕВО-БРЕСТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В статье показана предварительная разработка некоторых основополагающих сторон проекта концессии и технических условий постройки Бердичево-Брестского участка Киево-Брестской железной дороги. Отмечен сложный характер взаимоотношений между правительственными структурами и правлением частного железнодорожного акционерного общества на стадии выработки проекта концессии (партнёрство и конкуренция, патернализм и договорные отношения, борьба коммерческих и военно-стратегических интересов). Все это окажет заметное влияние на последующую эксплуатацию Киево-Брестской железной дороги, а также «напомнит о себе» в связи с переходом всей сети Юго-Западных железных дорог в казну

В дореволюционной российской юридической практике железнодорожные концессии представляли особую разновидность договорных отношений между верховной властью и частными предпринимателями. Специфика данных отношений заключалась в том, что железнодорожные концессии закрепляли уступку правительством определенных прав частным лицам как акт односторонней воли государственной власти. Следовательно, правительство не могло расторгнуть в судебном порядке принятые на себя в концессии обязательства. Утверждаемую монархом концессию предварял подготовленный правлением акционерного общества проект документа, а также технические условия постройки будущей железной дороги, которые в строгом соответствии со специально разработанной процедурой проходили предварительную экспертизу в министерстве финансов и путей сообщения. С точки зрения развития действовавших в 1870-е гг. норм и дальнейшего их укоренения в практике частного железнодорожного предпринимательства в России обращает на себя внимание своеобразие ряда процессуальных, правовых, финансовых и технических сторон проекта утвержденной 27 апреля 1870 г. Александром II концессии Киево-Брестской железной дороги. Почти через год (1 января 1871 г.) на ее основе будет утвержден устав общества Бердичево-Брестского участка Киево-Брестской железной дороги.

Процесс подготовки проекта концессии занял примерно три недели. Проект документа был сначала представлен на рассмотрение министра финансов М. Х. Рейтерна. 20 января 1870 г. правление Киево-Брестской железной дороги в специальной записке, адресованной Рейтерну, изложило содержание отправного варианта текста будущей концессии [1, л. 8]. Начальный вариант концессии – это печатный текст, разбитый на 36 параграфов, размещенных на 20 двухсторонних листах бумаги [1, л. 8–21об.]. После многочисленных помет, исправлений и дополнений, оставленных рукой министра финансов синими чернилами на полях или на оборотных сторонах страниц, проект концессии разросся в объеме до 28 листов текста, размещенного с обеих сторон. Количество параграфов увеличилось до 37 [1, л. 38–70об.]. Откорректированный проект концессии 12 февраля 1870 г. из канцелярии Министерства финансов был направлен на согласование министру путей сообщения, а затем его снова вернули в правление Киево-Брестской железной дороги [1, л. 4].

27 февраля 1870 г. министр путей сообщения гр. В. А. Бобринский внес на рассмотрение в Комитет Министров проект концессии на Киево-Брестскую железную дорогу. Ее основу сформировали два участка, относящихся к разным формам собственности. Так, в первый участок вошла построенная казной по контракту, заключенному с

частным товариществом де Вриер и К°, Киево-Балтская железная дорога. Последняя линия прошла из Киева до ст. Жмеринки с ветвью от ст. Казатин до Бердичева (278 верст). Второй участок Киево-Брестской железной дороги – это планируемая к постройке частная линия от Бердичева до Бреста с ветвью к австрийской границе возле Радивилова (535 верст) [2, с. 189]. Сосредоточение двух участков Киево-Брестской магистрали в одних частных руках достигалось путем приватизации части Киево-Балтской железной дороги (участок Киев–Бердичев с ветвью от Казатина до Жмеринки) вместе с подвижным составом и дополнительными усовершенствованиями за 19746000 рублей учреждаемому акционерному обществу Киево-Брестской железной дороги. Указанная сумма образовывалась за счет эмиссии акций на 5202000 рублей и выпуском облигаций с правительственной гарантией 5 % дохода в размере 14544000 рублей. Из указанного капитала 73 % акций и весь облигационный капитал поступает государству [3, с. 322].

Рациональность объединения Киево-Бердичевской и Бердичево-Брестской железных дорог в одних руках мотивировалась условиями их будущей эксплуатации. Большинство местных грузов, привлекаемых из районов действия этих железных дорог, направлялись преимущественно через балтийские порты для экспорта за рубеж. При единстве управления и эксплуатации двух названных линий из единого центра (правление Киево-Брестской железной дороги) движение местных грузов в сторону Балтики могло осуществляться быстрее и дешевле [4, л. 177].

Отдельная тема, обсуждаемая в правительственных кругах – железнодорожная ветвь от Киево-Брестской железной дороги к Радивилову, что на австрийской границе. Строительство отдельной линии в данном направлении могло иметь только негативные последствия, в виде увеличивающихся расходов по осуществлению таможенного контроля над поступающими в Россию с австрийских железных дорог грузами. В таком случае Киево-Брестской железной дороге пришлось бы строить за свой счет зону таможенного контроля со всей необходимой инфраструктурой (зданием, складами и пр.) в этом пограничном пункте [4, л. 178]. Присоединение к Киево-Брестской железной дороге Радивиловской соединительной ветви позволяло избежать этих издержек и увеличивало ее доходность за счет привлечения грузов из Австрии для их транзитных перевозок в прусские морские порты [4, л. 179].

Подобный подход также вписывался в общую политику, проводимую Министерством путей сообщения. Как отмечал гр. В.А. Бобринский: «Сейчас Министерство путей сообщения не предполагает строить новых железных дорог на казенный счет, так как оказывается более удобным предоставить построение их частным Обществам и находит, что сама эксплуатация казенных железных дорог Правительством сопряжена с некоторыми затруднениями вследствие чего вообще удобнее предоставлять их и эксплуатировать также частным обществам» [4, л. 176–176об.].

Тем временем произошли некоторые изменения в направлении Бердичево-Брестской железной дороги. В течение дел вмешался Комитет железных дорог, стремившийся максимально полно реализовать коммерческое назначение железной дороги. В журнале Комитета железных дорог от 1 марта 1870 г. содержалось предписание частной компании: вести линию железной дороги от Бердичева до Бреста кратчайшим путем на Ровно и Брест. Глава Военного министерства Д. А. Милютин признал соединение Бреста с Киево-Балтской железной дорогой и Киевом при помощи линии Брест-Бердичев как полностью способствующее достижению стратегических целей Российской империи в данном регионе [5, л. 468–468об.; 6, с. 315].

10 марта проект концессии Киево-Брестской железной дороги и технические условия с ведомостью дополнительных работ на первом участке железной дороги после незначительных доработок со стороны Комитета министров (присутствовали 18 членов) был утвержден императором Александром II [4, л. 180].

Особенность концессии на строительство второго участка Киево-Брестской железной дороги от Бердичева до Брест-Литовска с ветвью к Радивилову заключалась в структуре капитала, учреждаемого с этой целью акционерного общества. В основном капитале создаваемой на концессионной основе компании (23834250 рублей мет.) облигации – 15889500 рублей мет. (2/3) должны преобладать над акциями – 7944750 рублей мет. (1/3). При этом правительственная гарантия минимального дохода устанавливалась только на облигации, на акционерный капитал такая гарантия не распространялась [4, л. 181–182об.].

Пятую часть акционерного капитала владельцу концессии следовало внести в Государственный банк в качестве залога, удостоверяющего образование реального, а не фиктивного акционерного общества. Затем по мере производства строительных работ залоговый капитал возвращается обществу обратно в процентном отношении этой суммы (20 %) ко всему капиталу (80%), назначенному на новые работы и поставки. Данное положение будет закреплено в §3 концессии на Киево-Брестскую железную дорогу.

В течение трех месяцев со дня утверждения концессии общество обязано представить на утверждение министра путей сообщения собственный технический проект устройства второго участка железной дороги и дополнительных работ на ее первом участке. К проекту должна прилагаться расценочная ведомость работ (калькуляция) не превышающая размер назначенного для устройства железной дороги капитала [3, с. 323].

Если стоимость уступки Киев-Бердичевского участка была конкретно рассчитана, то точную цену постройки Бердичево-Брестской железной дороги с ветвью к Радивилову правительство предварительно определить не могло. Виной тому – нерасторопность чиновников Министерства путей сообщения, которые явно не поспевали за представителями частной инициативы, успев к 10 марта 1870 г. сделать изыскания только на протяжении 150 верст от Бердичева до Острога [4, л. 183].

Тем не менее, Министерство путей сообщения воспользовалось результатами поступивших частных изысканий и подготовило предварительные технические условия проекта сооружения второго участка Киево-Брестской железной дороги от города Бердичева до Брест-Литовска с ветвью в Радивилов [7, л. 12–15]. В технические условия вошли следующие разделы: начертание линии, продольные и поперечные профили, мосты, трубы и переезды, станции. Специально регламентировалось расстояние между станциями, которое не должно превышать 25 верст, а количество станций на линии насчитывается минимум 27. Из них первого класса только одна – в Брест-Литовске, второго класса пять станций, третьего – 6 и четвертого, то есть низшего класса пятнадцать станций [7, л. 13]. Эксплуатационные нужды второго участка Киево-Брестской железной дороги обслуживают 126 паровозов (48 товаро-пассажирских и 78 товарных паровозов) и 2262 вагона разных типов. Основа «вагонного парка» Бердичево-Брестской линии формировалась из 1950 товарных вагонов, платформ и 28 багажных вагонов. Пассажирские перевозки обслуживали 284 вагона разного класса и уровня комфортности [7, л. 13об.].

На правление Киево-Брестской железной дороги возлагались обязательства по производству дополнительных работ по техническому усовершенствованию первого участка. Всего на Киево-Балтской железной дороге от Киева до станции Жмеринки (253 версты) с ветвью от станции Казатин до Бердичева (25 верст) в добавочные обзаведения, дополнительные устройства, усиление подвижного состава и постройки нужно было вложить 1980000 рублей (7122 рублей мет. на версту) [7, л. 15].

Источники и литература

1. Российский государственный исторический архив (РГИА). – Ф. 219 (Департамент железных дорог Министерства путей сообщений). Оп. 1. Д. 7103. Дело о концессии на Киево-Брестскую железную дорогу.

2. 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.

3. Головачев, А. А. История железнодорожного дела в России / А. А. Головачев. – СПб. : Тип. Р. Голике, 1881. – 404 с.

4. РГИА. – Ф. 1263 (Комитет министров). – Оп. 1. Д. 3466. Ч. 1. Особый журнал Комитета министров по представлению министра путей сообщения об утверждении проекта концессии на сооружение Киево-Брестской железной дороги.

5. РГИА. – Ф. 1263. Оп. 1. Д. 3532. Особый журнал Комитета министров по представлению министра путей сообщения о направлении железной дороги от Бердичева до Бреста.

6. Дельви́г, А. И. Мои воспоминания / А. И. Дельви́г. – М. : Московский публичный и Румянцевский музей, 1912–1913. – Т. 4 (1867–1876), 1913. – 587 с.

7. РГИА. – Ф. 268 (Департамент железных дорог Министерства финансов). Оп. 1. Д. 533. О сооружении Киево-Брестской железной дороги.

УДК 94(476)"18"+323.1(=16)

В. А. Міхедзька

Гомельскі дзяржаўны
ўніверсітэт імя Ф. Скарыны

ПРАБЛЕМЫ ЭТНАНАЦЫЯНАЛЬнай ІДЭНТЫФІКАЦЫі СЛАВЯНСКАГА НАСЕЛЬНІЦТВА БЕЛАРУСІ Ў ДРУГОЙ ПАЛОВЕ ХІХ СТАГОДДЗЯ

У артыкуле разглядаецца праблема этнанацыянальнай ідэнтыфікацыі насельніцтва Беларусі ў кантэксце у другой палове ХІХ ст. і намаганні абгрунтаваць “рускі” характар Паўночна-Заходняга краю. Адзначана, як у адміністрацыйнай практыцы канфесійная прыналежнасць да каталіцтва была прынята за асноўны крытэрыі аднясення да польскай народнасці, а праваслаўе – да рускай. Асабліва ўвага надаецца поглядам Р. Эркerta і віленскага генерал-губернатора М. Мураўёва, якія абгрунтавалі гэты падыход. Адзначаюцца наступствы такой ідэнтыфікацыі для фарміравання нацыянальнай свядомасці беларусаў.

Адным з наступстваў паўстання 1863–1864 гг. стаўся ўздым цікавасці да беларускіх тэрыторый “Заходняга края”. Як адзначаў ананімны расійскі аўтар, “для всех Велікоруссов за весьма небольшими исключениями, наша Белоруссия была terra incognita” [1, с. 318]. Гэтае “всеобщее русское внимание” праявілася нават ў самых вышэйшых колах Расійскай імперыі, для якіх, у тым ліку для прадстаўнікоў імператарскай сям’і, у 1864 г. прафесарам М. В. Каяловічам былі прачытаны лекцыі па гісторыі “Заходняй Расіі”. У 1865 г. ягонымі жа намаганнямі быў апублікаваны паралельна на расійскай і французскай мовах зборнік “Дакументы, якія тлумачаць гісторыю Заходне-Рускага краю і яго дачыненні да Расіі і да Польшчы”. У прадмове да зборніка адзначалася, што “руская навука не можа заставацца ў маўчанні пры такіх няправільных паняццях аб заходнім краі Расіі, якія распаўсюдзіліся па ўсёй Еўропе... Дзесяць мільёнаў людзей, якія жывуць паміж вялікай Расіяй і Польшчай не зразумець Заходняй Еўропай... яны залічаны да палякаў з такой легкадумнасцю, прыклад якой не дае нам гісторыя з тых часоў, як перасталі глядзець на народы як на статак, які можна прыгнаць, куды ўздумаецца” [2, с. IV]. На працягу доўгага часу эміграцыйныя польскія дзеячы сцвярджалі не толькі гістарычную прыналежнасць беларускіх зямель да польскай цывілізацыі, апелюючы да польска-літоўскіх уній, але і прыналежнасць мясцовага насельніцтва да “люду польскага”.