

11. SBB. – Sign. 4<sup>o</sup> Krieg 1914/25168<sup>2a</sup>. Gliederung und Namensliste der militärischen Landesverwaltung des Oberbefehlshabers Ost. Juli 1917. – 70 s.

12. Betr. Etappen- und Verwaltungsgrenzen. Bezug: Ober Ost I c. Nr. 2727/18 geh. vom 26. März 1918. 05.06.1918. // Befehls- und Verordnungsblatt des Oberbefehlshabers Ost. – 1918. – № 107. – Z. 744.

13. GStA PK. – F. I.HA. Rep. 84 A. Sign. 6213. Verwaltungsbericht der Militärverwaltung Litauen, Bezirk Süd in Bialystok für die Zeit vom 1 April bis 30. September 1918. – Bialystok: Bialystoker Zeitung, 1918. – 46 s.

14. BArch–MA. F. PH 30 III. Kaiserliche Militärverwaltungen und Militärmissionen. Sign. 13. Kurzer historischer Überblick über das Generalgouvernement Litauen. S.51–52. Militärforstverwaltung Bialowies.

15. Verordnung betreffend Abänderung der Verwaltungsordnung vom 7.6.1916 (Befehls- und Verordnungsblatt Ziffern 259) und Gliederung der militärischen Landesverwaltung im Befehlsbereich Ost. 27.08.1918 // Befehls- und Verordnungsblatt des Oberbefehlshabers Ost. – 1918. – № 114. – Z.783.

(Дата поступления: 03.11.2019).

*Жихарев С. Б.*

Гомельский государственный университет имени Ф. Скорины, Гомель

*Zhiharev S.*

Francisk Skorina Gomel State University, Gomel

УДК 94:656.2:625.1(474.6)

## **АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО ЛИТОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ, ПРАВОВЫЕ, ФИНАНСОВЫЕ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

## **THE LITHUANIAN RAILROAD JOINT-STOCK COMPANY: ECONOMIC, JURIDICAL, FINANCIAL AND TECHNICAL CHARACTERISTICS**

*В начале 60-х гг. XIX в. усилилось внимание частных лиц и предпринимателей к строительству железной дороги Белосток – Пинск, что вызвало попытку создания Акционерного общества (далее – АО) Литовской железной дороги. В то же время отказ государства в обеспечении минимальной гарантированной прибыли на ценные бумаги Литовской железной дороги означал проблематичность учреждения АО. Участники проекта должны были инвестировать в ее постройку собственные средства и принять на себя все риски, связанные с ее будущей*

эксплуатацией.

*Ключевые слова:* железная дорога; акционерное общество; экономика; государство; предпринимательство; проект.

*In the beginning of 60th of XIX century the attention of private persons and businessmen to construction of the railway Bialystok-Pinsk that has caused attempt of creation of joint-stock company of the Lithuanian railway has amplified. At the same time refusal of the state in maintenance of the minimal guaranteed profit on securities of the Lithuanian railway meant problematical character of establishment of joint-stock company. Participants of the project should invest own means in its construction and take up all risks connected with its future operation.*

*Keywords:* railroad; joint-stock company; economy; state; entrepreneurship; project.

В 1861 г. помещик Слонимского уезда Гродненской губернии Иван Завиша направился сначала в Варшаву, а затем в Вильно для получения разрешения на постройку железной дороги из Белостока через Пружаны в Пинск и далее на Волынь. В сентябре этого же года он участвовал в Берлине в переговорах с инвесторами, заинтересованными в финансировании акционерной компании [1, л. 6]. К сожалению, о результатах переговоров ничего не известно.

В таблице 1 (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.

Таблица 1

**Финансово-экономические параметры  
железнодорожной (ж. д.) линии Белосток–Пинск**

Длина всех участков	Общая стоимость постройки	Инвестиции в хозяйственный рост края	Капитал формируется:	
			на основе акций	
верст	(тыс. руб.)	(руб. серебром на 1 версту) 35 000 + 20 % (10 000)	первая эмиссия 24.04.1863 г.	вторая эмиссия осень 1863 г.
1	2	3	4	
226	7910 (8000)	45 000	1,5 млн руб.	остальная сумма

Источник: [2, лл. 17 об. – 19 об.].

По мысли авторов проекта увеличение производства в названных отраслях должно интенсифицировать товарное движение по линии Белосток–Пинск, а значит, будет способствовать формированию ее при-

были [2, л. 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 [2, л. 18].

Первое официальное рассмотрение проекта Литовской железной дороги состоялось только в следующем году. 27 марта 1862 г. группа землевладельцев из 8 западных губерний обратилась к главноуправляющему путей сообщений и публичных зданий Российской империи К. В. Чевкину, заявив о своем желании создать АО для строительства железной дороги из Белостока через Пружаны в Пинск и далее на Волынь [3, л. 1]. 12 крупно-поместных 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 [3, л. 2].

Таблица 2

#### Учредители АО Литовской ж. д. (Белосток–Пружаны–Пинск–Волынь)

Фамилия, Имя	Звание	Титул	Занимаемая должность	Губерния или государство
Т. Бобр-Пиотровский	поместный дворянин			Волынская
П. Витгенштейн		князь	флигель-адъютант	Минская, Витебская, Виленская, Ковенская
Э. Друцкий-Любецкий		князь	пинский уездный предводитель дворянства	
А. Замойский		граф		Виленская
И. Завиша		князь		Минская, Гродненская
Стефан Потоцкий		граф		Гродненская
Константин Потоцкий		граф		
В. Сангушка		князь		австрийский подданный
Р. Сангушка		князь		Волынская, Подольская
К. Скирмунд		князь		Минская, Пинский уезд
М. Тарновский		граф		Волынская
И. Тышкевич		граф		Виленская, Ковенская

Источник: [3, л. 1; 4, с. 287; 12, л. 6; 13, л. 1].

Концессионная система учреждения частных АО, 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. Из таблиц 3 и 3а можно узнать все важнейшие параметры проекта концессии, подготовленного учредителями АО Литовской железной дороги для подтверждения Александром II.

Таблица 3

**Важнейшие положения проекта концессии для постройки  
ж. д. Белосток–Пинск и далее на Вольнь**

Название участка	Запланированные сроки завершения этапов работ (год)				Срок пользования железной дорогой (лет)	Правительственная гарантия доходов АО %
	получение разрешения на производство изысканий	окончание изысканий	утверждение устава	окончание постройки		
Белосток–Пинск	весна 1862	01.10.1862	01.01.1863	01.11.1865	90	5
Пинск–Корец	после завершения постройки участка Белосток–Пинск				90	5

Источник: [1, лл. 2–3].

Таблица 3а

**Важнейшие положения проекта концессии для постройки  
ж. д. Белосток–Пинск и далее на Вольнь**

Название участка	Права акционерного общества			Цена одной версты, руб. сер.
	беспошлинный ввоз из-за границы паровозов и вагонов, лет	законное отчуждение частной земельной собственности для ж.д. полотна, саженей		
		луг, пашня	лес	
Белосток–Пинск	5	30	40	45000
Пинск–Корец	5	30	40	45000

Источник: [1, лл. 2–3].

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 то же время учредители Литовской железной дороги могли рассчитывать на помощь местных властей в беспрепятственном проведении изысканий на территории вверенных им в управление губерний [3, л. 2].

На основе концессии железной дороги Белосток–Пинск был подготовлен проект устава общества Литовской железной дороги (таблица 4).

Таблица 4

**Проект устава АО Литовской ж.д. (Беловежа–Пружаны–Пинск–Корец)**

Место пребывания АО, город	Срок пользования ж.д., лет	Состоит из трех отделений, участки	Основной капитал, акции	
			количество, шт.	цена 1 акции, руб.
Вильно	85	Белосток–Пинск	160000	50
		Пинск–Корец		
		Корец– австрийская граница		

Источник: [2, лл. 23–37; 4, с. 287].

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 [2, 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 5 указана структура поперстной стоимости сооружения железной дороги между Белостоком и Пинском.

Таблица 5

**Планируемые расходы на постройку одной версты ж. д. Белосток–Пинск**

№	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
9	Однколейный железнодорожный путь и его принадлежности (балласт, рельсы, крепления, шпалы, стрелки, крестовины, поворотные круги, сигнализация)	10 000
10	Трехпроволочный 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	35 000

Источник: [2, лл. 17 – 17 об.].

В постройке железной дороги из Белостока в Пинск и далее на Волынь проявили также заинтересованность предприниматели Белостока и Пинска. В 1862 г. белостокские купцы направили соответствующие ходатайства в исполнительные структуры литовских и белорусских губерний. В переписке виленского военного генерал-губернатора с гродненским губернатором В. А. Бобринским говорилось о целесообразности ускорения процесса создания АО Литовской железной дороги. Белостокским купцам рекомендовалось как можно быстрее <...> «соединить свои капиталы для осуществления проекта» [5, л. 14].

8 ноября 1862 г. пинские купцы обратились за содействием в строительстве железной дороги через Пинск к минскому губернатору. Подробно изложив аргументы в пользу безотлагательного сооружения Литовской железной дороги, предприниматели рассчитывали на его поддержку в вышестоящих столичных инстанциях. Авторы ходатайства заверяли губернатора в том, что разрешение правительства даст возможность учредителям АО безотлагательно приступить к реализации проекта [6, с. 84; 5, л. 26].

Последовательность событий свидетельствует о применении белостокскими и пинскими купцами методов недобросовестной конкуренции. В ведущейся параллельно борьбе за право постройки Белостокско-Пинской железной дороги они добивались отмены принятого 28 июня 1862 г. решения о выдаче концессии на постройку Литовской железной дороги группе землевладельцев (см. таблицу 1). Пинские купцы не могли не знать о существовании уже разработанного помещиками проекта устава АО. О своей информированности в данном вопросе они «проговорились» в прошении минскому губернатору: «<...> к изысканию Литовской железной дороги приступлено недавно в Пинске на наших глазах» [6, с. 82]. В архивах не удалось обнаружить сведений о попытках наладить двух или трехсторонние многоуровневые переговоры (землевладельцы – предприниматели Белостока – пинские купцы – правительственные структуры) на предмет консолидации капиталов всех независимых участников проекта.

Таким образом, отсутствие правительственной гарантии минимального дохода на акции Литовской железной дороги сделало ее постройку малопривлекательной для спекулятивного биржевого или 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.

### **Список использованных источников**

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

2. 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. – Лл. 1–74.

3. 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.

4. 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.

5. Национальный исторический архив Беларуси в Гродно. – Фонд 1 (Канцелярия гродненского губернатора). – Оп. 13. – Д. 1286. Дело о строительстве железных дорог от города Белостока через Пружаны в город Пинск и далее на Вольнь. – 38 лл.

6. Прошение пинских купцов минскому губернатору о проведении через Пинск железной дороги // Белоруссия в эпоху капитализма / сост. З. Е. Абезгауз, Н. Л. Рябцевич. – Минск: Навука і тэхніка, 1990. – Т. 2. – С. 78–84.

**(Дата поступления: 19.11.2019).**