

УДК 94 (47). 082:625.1 (09)

Тестов В.Н.

*Военно-воздушная академия имени профессора
Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина (г. Воронеж)*

ИЗ ИСТОРИИ ВЫКУПА КУРСКО-ХАРЬКОВО-АЗОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 90-х гг. XIX в.

V. Testov

*Air Force Academy named after Professor
N.E. Zhukovsky and Y. A. Gagarin, Voronezh*

HISTORY OF KURSK-KHARKOV-AZOV RAILWAY REDEMPTION IN THE 90^S OF THE XIXTH CENTURY

Аннотация. В 1880-х гг., в связи с поворотом правительственной политики в сторону государственной реорганизации всей системы железнодорожного транспорта России, началось постепенное огосударствление частных, в первую очередь убыточных железных дорог. К их числу относилась и Курско-Харьково-Азовская линия. В статье показана историческая необходимость ее перехода в государственное управление. Исследованы причины, вследствие которых произошла задержка реализации выкупной операции. Всесторонний анализ проблем, связанных с выкупом, приводит к убеждению, насколько необходимым, хотя и дорогостоящим, оказался этот процесс.

Ключевые слова: огосударствление, Комитет министров, Министерство финансов, выкуп, Общество Курско-Харьково-Азовской железной дороги.

Abstract. Due to the turn of the government policy towards the reorganization of the entire railway system of Russia there was a gradual nationalization of private first unprofitable railways in 1880. These include the Kursk-Kharkov-Azov line. The article describes the historical necessity of it being nationalized by the government. The reasons due to which there was a delay in the implementation of the redemption procedure are analyzed in the article. The author gives a detailed analysis of the problems associated with the redemption and draws the conclusion that the process was necessary though costly.

Key words: the nationalization of the Committee of Ministers, the Ministry of Finance, the redemption, the Company Kursk-Kharkov-Azov railway.

Необходимость отражения каждой из значимых вех на пути становления и развития важнейшей, жизнеобеспечивающей отрасли государства обусловлена начавшимся на рубеже XX-XXI вв. реформированием железнодорожной транспортной сети. Чрезвычайно показателен в этом отношении период правления императора Александра III (1881-1894), ознаменовавшийся успешным реформированием железнодорожного транспорта. Поводом к проведению такого крупномасштабного мероприятия послужило не только общественное неодобрение невмешательства государства в частную деятельность многочисленных акционерных обществ, практически владевших всей отечественной сетью железных дорог, но и понимание руководством страны необходимости пересмотра прежней железнодорожной политики в сторону усиления государственного регулирования и контроля [13, с. 5].

В начале 1880-х гг., вследствие неоправдавшихся надежд, возлагавшихся на акционерные общества, российское правительство приняло решение о прекращении выдачи новых концессий и возвращении к практике государственного финансирования железнодорожного строительства. Также было решено приступить к постепенной ликвидации акционерных железнодорожных обществ посредством досрочного выкупа у них железных дорог в казну на основаниях, предусмотренных в уставах обществ, или по особым соглашениям [3, с. 96].

© Тестов В.Н., 2013.

Главными причинами таких радикальных мер являлись финансовое банкротство многих акционерных обществ и развал железнодорожного хозяйства [12, с. 178]. В качестве ведущего звена в цепи коренных преобразований на железнодорожном транспорте России было выделено огосударствление частных железных дорог путем возмездной национализации.

Прием в казенное управление Курско-Харьково-Азовской железной дороги протяженностью 763 версты состоялся 1 февраля 1891 г. на основании Высочайше утвержденного 24 декабря 1890 г. Положения Комитета министров [8, с. 812].

Определенный уставом Общества срок выкупа дороги наступил 23 декабря 1889 г., но вопрос о необходимости ее перехода в казну возник гораздо раньше. Уже вскоре после открытия (1869 г.) в Министерство путей сообщения стали поступать многочисленные жалобы по поводу отказа в приеме прибывавших на дорогу грузов, несвоевременную их доставку и т. д. [2, с. 132].

Для проверки различных жалоб и всестороннего выяснения причин, негативно отражавшихся на эксплуатации дороги, согласно Высочайше утвержденному 16 июля 1876 г. Положению Комитета министров, была образована правительственная комиссия. В результате тщательной проверки и двукратного осмотра рельсового пути комиссия пришла к заключению, что наиболее целесообразным решением мог бы стать выкуп линии в казну. Однако подобное решение данного вопроса в те времена представлялось крайне затруднительным, к тому же с 1879 г. жалобы временно прекратились.

В соответствии с Высочайше утвержденным 1 марта 1885 г. Положением Комитета министров дело о беспорядках на этой железной дороге было прекращено, а все материалы по отчетности Общества и по расчетам его с правительством переданы для проверки в Государственный контроль [2, с. 132, 133]. Но впоследствии жалобы возобновились, а затем непредвиденный случай предрешил выкуп этой линии во Временное управление казенных железных дорог.

Страшное событие, происшедшее 17 октября 1888 г. на Курско-Харьково-Азовской железной дороге, глубоко потрясло всю Россию [4, с. 1]. Потерпел крушение императорский поезд, в котором в сопровождении министра путей сообщения генерал-адъютанта К.Н. Посьета и других высокопоставленных лиц возвращался с юга Александр III со своей семьей. На перегоне между станциями Лозовая и Тарановка скорость поезда была развита до 67 верст в час¹. Распоряжений по ее снижению со стороны главного инспектора российских железных дорог, барона Шернваля, не последовало. Заведующий же движением императорских поездов барон Таубе даже благодарил управляющего этой дорогой Кованько и инспектора Кроненберга за скорую езду. Трагедия произошла в 1 час 15 мин дня на 277-й версте, недалеко от Харькова, между станциями Тарановка и Борки при скорости движения около 60 верст².

Было много человеческих жертв: 22 человека погибли и 41 – получили ранения, среди них шестеро – особо тяжелые, с летальным исходом [11, с. 40]. Семья императора, находившаяся в передних вагонах, подвергшихся наиболее сильному разрушению, по счастливой случайности осталась цела и невредима. Из воспоминаний самого императора Александра III следует, что «эта минута не поддается никакому описанию, днем и ночью она ко мне возвращается и захватывает душу» [10, с. 32-33].

В печати появилось немало статей, где наряду с различными нареканиями в адрес Общества Курско-Харьково-Азовской железной дороги, освещались вопросы, касавшиеся упущений в работе и транспортного ведомства страны. Указывалось также на несовершенство высшего железнодорожного надзора, отсутствие необходимого количества квалифицированных кадров [1, с. 191-193].

В марте 1889 г., после трагического события с императорским поездом, министр внутренних дел сообщил новому министру

¹ Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 564. Оп. 1. Д. 202. Л. 1.

² ГАРФ. Ф. 564. Оп. 1. Д. 202. Л. 2 об.

путей сообщения А.Я. Гюббенету, что вопрос о беспорядках на дороге подвергся обсуждению дворянством Харьковской губернии и очередным губернским, а также земскими собраниями этой губернии, ходатайствующими о принятии дороги в казенное управление. Поскольку в 1889 г. осуществлялась конверсия облигаций Общества Курско-Харьково-Азовской железной дороги, а затем лишь в середине 1890 г. решился вопрос о выпуске дополнительного облигационного капитала для упорядочения счетов Общества с казной, постановление о выкупе появилось только в декабре 1890 г.

По уставу данного Общества расчет выкупа за дорогу должен был производиться на основании полученной чистой прибыли за последние семь лет, с исключением двух, наименее доходных лет, с тем, чтобы размер ежегодной выкупной платы был не ниже гарантированного правительством дохода и чистой прибыли за последний перед выкупом год. Принимая во внимание вышеизложенные условия, для увеличения доходности дороги все расходы по ее содержанию были значительно сокращены. И если в 1881-1883 гг. эти расходы составляли от 62 до 88 %, т.е. в среднем 72% валовых сборов, в последующее перед выкупом семилетие (1884-1890 гг.) – от 47 до 55% или в среднем 52%. Причем сокращение расходов производилось одновременно с усиленным движением [2, с. 133-135].

В период приема в казну Курско-Харьково-Азовская линия находилась в очень запущенном состоянии¹. Согласно журналу приемочной комиссии и заключению представителя от Государственного контроля все неисправности дороги и недочеты в ее имуществе оценены в 3 630 330 руб. [2, с. 135]. В частности, указывалось, что во время проверки многие из паровозов и тендеров оказались в неисправном состоянии. Уже весной 1891 г. более 40% общего количества паровозов поступило в ремонт.

Для рассмотрения вопроса об определении выкупной за Курско-Харьково-Азов-

¹ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 265. Оп. 2. Д. 1105. Лл. 1-7.

скую железную дорогу ренты, по согласованию министров финансов, путей сообщения и юстиции, а также государственного контролера, было образовано Особое совещание под председательством А.П. Иващенко. В состав совещания были включены от Министерства финансов – П.М. Романов, Н.И. Белюстин и А.М. Козловский, Министерства путей сообщения – С.Н. Ястржембский, Министерства юстиции – И.Ф. Маркевич и Государственного контроля – М.В. Чистяков [5, с. 2, 15].

Образованное при Министерстве финансов Особое совещание не пришло к единогласному заключению по этому вопросу, и дело было передано на рассмотрение Соединенного Присутствия Комитета министров и Департамента Государственной экономики Государственного совета. Подробное изложение дела по вопросу об определении выкупной за Курско-Харьково-Азовскую железную дорогу ренты содержится в представленном министром финансов на усмотрение Соединенного Присутствия отношении № 3378 от 21 апреля 1893 г.

По заключению С.Ю. Витте, Курско-Харьково-Азовская железная дорога, построенная С.С. Поляковым на гарантированный правительством в металлической валюте капитал, до выкупа в казну, т.е. в течение более 21 года, находилась в распоряжении его наследников как главных, если не единственных акционеров дороги. Все выгоды, извлеченные из почти бесконтрольного распоряжения столь обширным предприятием, как эта дорога, не считая получения гарантированного дохода на капитал, оставались у Поляковых. Все же потери от незначительной, особенно в первые 14 лет, эксплуатации ложились тяжелым бременем на Государственное казначейство.

Для четкого представления казенных затрат в период эксплуатации частной Курско-Харьково-Азовской железной дороги приводилась сумма долга Общества по гарантии, составившая к 1 февраля 1891 г. 1 831 655 руб. 90 коп. метал. и 58 831 193 руб. 71 коп. кред. [5, с. 17]. Даже за последнее перед выкупом семилетие правительственные приплаты до-

стигали в некоторые годы весьма значительных размеров. Лишь за последние два года не потребовалось приплат по гарантии. Вместе с тем для приведения в нормальное состояние принятой в казенное управление дороги потребуются еще немало государственных средств. И если бы большая часть акций Общества Курско-Харьково-Азовской железной дороги оставалась в распоряжении наследников умершего С.С. Полякова, то все обязательства правительства были бы выполнены путем выдачи Обществу гарантированной суммы акционерного капитала.

Однако после перехода этой дороги в казенное управление наследники С.С. Полякова приступили к реализации принадлежавших им акций Общества на фондовых биржах в Париже, Амстердаме и Брюсселе. За короткий срок они успели, при содействии Парижского международного банка, поместить до половины количества акций. Их цена составляла от 630 франков (252 руб. кред.) до 650 франков (260 руб. кред.) за каждую непогашенную и от 130 франков (52 руб. кред.) до 150 франков (60 руб. кред.) за каждую погашенную или дивидендную акцию [5, с. 19].

Несмотря на предупреждение российского правительства, цены на акции продолжали возрастать, поэтому Министерство финансов сочло необходимым поместить в одном из французских экономических журналов «L'Economiste francais», примерный расчет выкупной за Курско-Харьково-Азовскую железную дорогу ренты, определенной по чистому доходу последнего перед выкупом 1890 г.

По сведениям Министерства финансов, в начале 1893 г. у иностранных владельцев имелось около 74 000 акций этой дороги. Это обстоятельство вынуждало финансовое ведомство действовать с крайней осторожностью, вследствие большого значения для русского кредита французского, бельгийского и голландского рынков [6, с. 131, 132].

3 июня 1894 г. состоялось Высочайшее утверждение Положения Соединенного Присутствия об окончательном расчете с Обществом Курско-Харьково-Азовской железной дороги по ее выкупу в казну [9, с. 388]. «Со-

гласно условиям выкупа на обмен гарантированных правительством акций назначены были 4% правительственные облигации на нарицательный капитал 7 070 875 руб. зол., и сверх того в доплату на каждую капитальную акцию по 8 руб. 50 коп. кред. и на каждую дивидендную акцию по 8 руб. кред. Всего предстояло к выдаче в окончательный расчет по выкупу Курско-Харьково-Азовской железной дороги 7 070 875 руб. зол. нарицательного капитала в облигациях и 838 558 руб. 45 коп. кред. наличными деньгами. Облигационный долг общества, перешедший на казну, составлял 55 570 410 руб. 53 коп. зол. и 9 104 700 руб. кред.» [7, с. 139].

По мнению А.И. Чупрова, «каковы бы ни были условия приобретения Курско-Харьково-Азовской железной дороги, они во всяком случае благоприятнее для государства, нежели оставление дороги в руках частного Общества с постоянными дефицитами, с неплатными долгами и на будущее время с бесконечной перспективой постоянных авансов и ссуд со стороны казны» [14, с. 135].

Таким образом, вполне разделяя мнение одного из основателей российской железнодорожной экономической науки, остается дополнить, что на вышеприведенном примере приобретения Курско-Харьково-Азовской железной дороги в казну становится вполне очевидным, каких огромных денежных затрат потребовалось для выкупа частных железных дорог, практически выстроенных за счет государственных средств.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА:

Источники

1. Внутреннее обозрение //Русская мысль. – 1888. – № 11. – С. 191-193.
2. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1891 г. – СПб.: «Государственная типография», 1892. – 144 с.
3. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1893 г. – СПб.: «Государственная типография», 1894. – 147 с.
4. Краткий обзор деятельности Министерства путей сообщения, в течение 1889, 1890 и 1891 годов за время управления Министерством,

- Статс-Секретаря фон-Гюббенета. – СПб.: Тип. МПС (А. Бенке), 1897. – 165 с.
5. Министерство финансов. Департамент железнодорожных дел. Отделение 5. Стол 1. 21 апреля 1893 г. № 3378. По вопросу об определении выкупной за Курско-Харьково-Азовскую железную дорогу ренты. Приложения А, Б и В. – Б/м. – 33 с.
 6. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров / Сост. Н.А. Кислинский, под ред. А.Н. Куломзина. Т. 3. – СПб.: Издание Канцелярии Комитета министров, 1902. – 329 с.
 7. Обзор деятельности Министерства финансов в царствование императора Александра III (1881-1894). – СПб.: Тип. В. Кишбаума, 1902. – 604 с.
 8. Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ РИ). Собрание третье. Т.Х. 1890. – СПб.: «Государственная типография», 1893. – № 7318.
 9. ПСЗ РИ. Собрание третье. Т. XIV. 1894. – СПб.: «Государственная типография», 1898. – № 10735.
- Литература*
10. Коновалюк О.И. Железные дороги России: транспортные происшествия XIX -XX вв. – М.: «Лицей», 2007. – 408 с.
 11. Коновалюк О.И. Самое громкое железнодорожное крушение XIX века в России // Железнодорожное дело. – 2000. – № 4. – С. 38-43.
 12. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. – М.: «Наука», 1975. – 315 с.
 13. Тестов В.Н. Политика российского правительства в области железнодорожного транспорта в 80-90-е годы XIX века: Дис... канд. ист. наук. – Воронеж, 2004. – 224 с.
 14. Чупров А.И. Из прошлого русских железных дорог. – М.: Типо-литография Т-ва И.Н. Кушнерев и К°, 1909. – 304 с.