

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ КУРСКО-КИЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Л.С. ЛАШИНА

*Белгородский государственный технологический университет
им. В.Г. Шухова*

В статье анализируется проблема создания акционерного общества Курско-Киевской железной дороги, которое было начальным этапом строительства Московско-Киевско-Воронежской железной дороги. Изложен материал исследований о взаимодействии данного Общества с Правительством, этапы строительства МКВ жд.

Ключевые слова: Центрально-Черноземный район, Курско-Киевская железная дорога, пути сообщения, изыскания, учредители, кредитные рубли, акционерное общество, концессия, Устав, инспекция, Правление, Управление.

Одной из крупнейших областей развития промышленности и сельского хозяйства является Центрально-Черноземный район. Долгое время в Центральном Черноземье и в частности в Курской области интенсивно развивалось сельское хозяйство, ремесло и торговля. Как следствие, шел довольно интенсивно процесс развития рыночной торговли в этом регионе. Продукция сбывалась на городском рынке или местным заказчикам, что несомненно было выгодным лишь до определенного времени. Законы развития рыночной экономики требовали дальнейшего расширения рынка вглубь страны и за ее пределы. Для дальнейшего нормального развития рыночных отношений требовались пути, которые могли вести как к крупным рынкам страны в других областях, так и к морским портам.

Основными товарами для вывоза из Курской губернии за границу (через Петербург) были: мед, воск, сало пенька, меха. Тесные внешнеторговые связи у курских купцов были с Польшей и Пруссией. Торговля курских купцов внутри России велась с Казанью, Оренбургом, Астраханью, куда доставлялись пушные товары; скот везли в Москву и Петербург, мед — в Тулу, Москву, Петербург, хлеб — в Ригу и Петербург.¹ Вместе с тем, сказывалось отсутствие удобных путей сообщения между отдельными районами страны, что делало крайне неоднородным внутренний рынок. Железные дороги должны были стать тем самым катализатором, который бы ускорил процесс развития как промышленности, так и торговли в данном регионе.

Учитывая эти факторы, Правительство решило построить за казенный счет сеть «Главных линий» железных дорог, для более высококачественного функционирования которых требовалось объединить их друг с другом. Подобных участков по всей стране было множество. Понятно, что с экономической, а тем более стратегической точки зрения они были крайне важны. Следует отметить, что подобные участки, правительство с наибольшей охотой отдавало в частные руки. Причина этого заключалась в том, что здесь был взаимный интерес: одна сторона — предприниматели, понимала, что для доставки грузов к портовым городам без подобных линий не обойтись, и вторая — правительство, которое понимало, что в случае военных действий такие линии могут быть стратегически важны как дополнительные пути, помогающие избежать переагрузки основных (стратегически важных, а потому казенных) линий железных дорог. Связать Южную и Юго-Западную линии железных дорог должна была Курско-Киевская железная дорога.

По изысканиям 1865 г. правительственными инженерами стоимость дороги от Курска до Киева, не считая моста через реку Днепр, определилась в 45,567 кредитных руб. С уплатой процентов за время производства работ — в 50,118 руб. с версты. Прибавляя к этой цифре на реализацию капитала 18%, поверстная цена составила бы цифру в 59,139 кредитных руб. Вслед за окончанием этих изысканий учредители акционерного общества фон-Дервиз и фон-Мекк в январе 1866 г. сделали предложение о постройке дороги от Орла через Курск до Киева за 56,010 руб. с версты, причём проценты за время постройки, а так же и стоимость реализации капитала, оставались на ответственности правительства.²

¹ Курский краеведческий словарь-справочник \ под. Ред. Ю.А.Бугрова. Курск, 1997. С. 4-7.

² Концессия на Курско-Киевскую железную дорогу. М., 1877. С. 9; РГИА. Ф. 219. Оп. 1/2. Д. 2633. Л. 12.



Фон-Дервиз и фон-Мекк заключили договор с правительством о строительстве Курско-Киевской дороги, имеющему вид концессии и состоящему из двух частей:

- подряд на постройку дороги за оптовую сумму со сдачей по окончании правительству и с прекращением ответственности строителей и их отношений к правительству,
- и другой, относящейся к образованию акционерного общества для эксплуатации дороги по окончании постройки и по принятии ее правительством.

Условия первой части состояли в том, что они обязуются выстроить дорогу в один путь; полотно и каменные детали мостов для двух путей; искусственных сооружений при проектировании дороги — мост на Днестре и других мостов от 10 до 25 саженей 47. Оптовая плата за сооружение дороги была определена в 9.360,000 кредитных руб. и 20.469,425 кредитных руб., а всего 29.829,425 руб. при наибольшей длине в 440 верст, хотя в действительности оказалось в 438 верст. Поэтому поперечная стоимость постройки определялась в 68,103 кредитных руб. с версты. Средствами для этой уплаты должны были служить суммы государственного казначейства, а также суммы по выпуску учредителями облигаций на 3.000,000 фунтов стерлингов³; цена и условия продажи их определялись по соглашению учредителей с министром финансов.

Условия второй части предложения состояли в том, что по окончании строительства дороги акционерное общество с акционерным капиталом 1.500,000 фунтов стерлингов, из которых четвертую часть должны были удерживать за собой учредители, а три четверти правительство оставляло за собой, внося за нее деньги по нарицательной цене.

Таким образом, основной капитал предприятия был определен в 4.500,000 фунтов стерлингов или 35.100,000 кредитных руб. и на этот капитал правительство гарантировало доход обществу в 5% и 1/12 % погашения⁴. Основание железнодорожной магистрали, связывающей Курск с крупными областными и промышленными центрами Киевом и Воронежем, а через Брянск и с Москвой, было положено Обществом Курско-Киевской железной дороги. В Правительство поступили предложения по постройке Курско-Киевской железной дороги. По их рассмотрению 24 декабря 1866 г. был утвержден указ «Его императорского Величества» о разрешении на строительство данной дороги и о основании акционерного Общества Курско-Киевской железной дороги⁵.

Названное Общество получило от правительства концессию на постройку одноколейного железнодорожного пути Курск-Киев, который по времени постройки является самым старым участком.

Акционерное общество Курско-Киевской железной дороги получило большие льготы. В его пользование были переданы безвозмездно казенные земли, необходимые для постройки железной дороги, не составлявшие оброчных статей. Обществу было предоставлено право бесплатного добывания на казенных землях нужных строительных материалов, — камня, песка, глины, гравия, извести и пр.⁶

Все привозимые из-за границы принадлежности станций, подвижного состава, инструменты для оборудования мастерских, телеграфа и пр. были освобождены от уплаты таможенных пошлин. Кроме того, по русским дорогам все материалы и принадлежности для дороги провозились по умеренному тарифу.

При выдаче концессии Общество должно было принять на себя ряд обязательств. Естественно, самым главным из них было — об осуществлении эксплуатации железнодорожных веток в соответствии с законодательством. Согласно Уставу, Общество обязывалось снабжать линии подвижным составом и всем необходимым для их обслуживания: нефтяные склады, элеваторы, хранилища⁷. По требованию Министерства Путей Сообщения, дороги должны были постоянно стремиться улучшать пропускную способность и принимать подвижной состав с других дорог.⁸ При этом для Общества было выставлено условие, что все железнодорожные принадлежности должны были приобретаться на русских заводах и они должны были быть изготовлены из отечественных материалов.⁹ Если Общество пожелало бы закупить иностранное оборудование, то оно должно было полу-

³ По курсу 60 — 70-х годов XIX в. за 1 фунт стерлингов платили 7 руб. 80 коп. (ТАКО. Ф. 46. Оп. 1. Д. 1. Л. 14.)

⁴ Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. СПб, 1881. С. 64-66.

⁵ РГИА. Ф. 219. Оп. 1/16. Д. 23880. Л. 1.

⁶ Устав общества Киево-Воронежской железной дороги. М, 1893. С. 5, § 5.

⁷ Устав общества Киево-Воронежской железной дороги. М, 1893. С. 6, § 7 — 8.

⁸ Устав Общества Юго-Восточных железных дорог. СПб, 1904. С. 6.

⁹ Свод действующих уставов железнодорожных Обществ. СПб, 1881. С. 9.

чить разрешение министерства финансов. А также, если Общество не исполняло какое-либо требование Министерства путей Сообщения по отношению к качеству строительных работ, то доработки должны были быть произведены за счет Общества, с последующим возмещением казне¹⁰.

Проект направления Курско-Киевской железной дороги, полученный из министерства путей сообщения и утвержденный инспекцией Курско-Киевской железной дороги 17 июля 1867 г., приложенный к Концессии «Высочайше дарованной» Обществу давал четкие распоряжения о построении дороги и до мельчайших подробностей инструктировал различные технические и строительные стороны работ:

- «Чтобы проект расположения станций по линии дороги с показанием расстояния между ними и размещения паровозных зданий был особо представлен на утверждение Господина Министра

- Чтобы было обращено внимание на изыскание мелких выемок, и чтобы в этом отношении были сделаны надлежащие изменения в продольной профили.

- И чтобы был представлен на утверждение господина Министра подробный сообразный с местными данными и потребностями судоходства проект через реку Днепр у Киева начиная от 429 версты до соединения с Киево-Балтской железной дорогой»¹¹.

Не позднее октября каждого года, Общество обязывалось предоставить в МПС годовую смету прихода и расхода по эксплуатации в предстоящем году, а не позднее июня — отчет о приходах и расходах за истекший год. Кроме этих документов, они отправляли описи расходов и сметы прихода и расхода. Министерство Финансов утверждало данные документы.¹²

Все работы по сооружению дороги должны были проводиться под надзором правительственной инспекции, которой периодически предоставлялись ведомости. Анализ документальных источников показывает, что инспекторы имели четкие письменные указания, утвержденные самим государем 24 декабря 1866 г., что и как должно быть построено и в какие сроки, и какие суммы на это затрачены. Для надзора за производством работ был назначен министр путей сообщения с помощниками. Инспекция была обязана:

- 1) следить за тем, чтобы сооружения производились во всем нормам концессии на Курско-Киевскую железную дорогу, то есть согласно с утвержденными проектами или с принятыми типами, прочно и из доброкачественных материалов.

- 2) выдавать Учредителям предприятия или уполномоченным от учредителей лицам ведомости о том, на какую сумму произведено ими расходов в счет 3.824.285 фунтов стерлингов, принятых общей стоимостью постройки и их снабжения.

Примечание: По особому договору с Министерством Финансов, в счет оптовой суммы, Учредители получали 1.200.000 фунтов стерлингов – фунтами стерлингов, а вместо остальной суммы им будет выдано 20.469.425 кредитных руб.

Цель надзора за работами состояла в обеспечении и прочности сооружений и в устранении таких в них погрешностей, которые могли бы нанести ущерб интересам Общества при эксплуатации дороги.

Учредители обязывались передавать Инспекции все сведения о степени успеха в деле, какие потребует Министерство Путей Сообщения.

Оценку материалов, работ, поставок и всяких расходов, которые проводила Инспекция, служила расценочная ведомость на все эти работы и расходы. Эта ведомость составлялась Министерством Путей Сообщения, по соглашению с Учредителями Курско-Киевской железной дороги, и должна была быть выдана им не позже двух месяцев с Утверждения Концессии. Общий итог этой ведомости составил определенную § 2 Концессии оптовую сумму в 3.824.285 фунтов стерлингов. Эта розничная ведомость составлялась таким образом, чтобы приблизительная оценка материалов, работ и поставок могла быть произведена во всякое время, независимо от степени оконченности работы.

¹⁰ Недорубов О.Н. Железные дороги Юга России в начале XX в. Государство и частный капитал. М, 2003. С. 44.

¹¹ ГАКО. Ф. 46. Оп. 2. Д 11. Л. 23-26.

¹² Устав общества Киево-Воронежской железной дороги. М, 1893. С. 10.



В эту розничную ведомость должны были войти, как сказано выше и общие расходы, а именно:

- 1) приобретения залогов (расход не менее 2.400 рублей на версту),
- 2) административные издержки (не менее 3.000 рублей на версту).

Суммы, соответствующие расходам по этим двум статьям, вносились в удостоверение инспекции лишь для однообразия в порядке уплаты и причисляются к общей оценочной сумме каждого месяца равными частями во все время работы.

В это удостоверение инспекции входили так же и расходы на приобретение под дорогу земель. Основанием для определения этого расхода служила принятая в розничную ведомость средняя стоимость десятины земли.

Во избежание обременения Инспекции, Учредители обязаны были доставлять ежемесячно Инспекции ведомость о количестве произведенных работ и поставленных материалов.

На основании этой ведомости, и по ее проверке, Инспекцией выдавалась удостоверение о том, на какую сумму работы произведены.

Рассматривая документы на открытие построенного пути можно сделать вывод, что при сдаче того или иного пути в эксплуатацию Министерство путей сообщения в правление Общества Курско-Киевской железной дороги отсылало определенные требования по техническим средствам и правилах их эксплуатации. А именно: имелись требования в технических условиях на поставку паровозов, тендеров для колеи, которые содержали подробные описания данного оборудования, их качественные характеристики, количество его поставок, а так же стоимость¹³.

Вся часть оптовой суммы, которая оставалась неизрасходованной учредителями в день открытия дороги и не имела определенного назначения на какие-либо из работ, которые были запланированы по розничной ведомости, но еще не были окончены, должна была быть выплачена учредителям. Остальное выплачивалось им по мере окончания работ, и таким образом оптовая сумма получалась учредителям сполна, согласно §2 Концессии¹⁴.

Анализ источников показал, что назначения инспекторов на строительство Курско-Киевской железной дороги с 1864 по 1867 гг. Департамент железных дорог назначил: полковника Киприянова, инженеров подполковников Шульмана, Петровского, Паскина, Рыльского.¹⁵

В связи с тем, что деятельность Общества контролировалась государственными органами, оно должно было уплачивать суммы на содержание правительственных инспекций и содержание инспекторов (табл. 1).

Таблица 1

Структура и размер годовой оплаты инспекторам, принимавшим участие в освидетельствовании дороги перед введением ее в эксплуатацию

Наименование лиц	Жалование, руб.	Столовых, руб.	Квартирных, руб.	Разъездных, руб.
Инспектор работ, инженер, статский советник	1960	1960	1000	2000
Помощник инспектора, инженер, коллежский асессор	1176	1176	600	1000
Участковый инспектор, инженер, коллежский асессор	1176	1176	600	1000

Исходя из изученных материалов, можно сделать вывод, что зарплату из этих сумм им начисляли ежемесячно в размере соответственно: 557, 355 и 317 руб. (за вычетом процентов в эмеритарную кассу (6 %)). Разница между 1 и 3 получалась в связи с тем, что 2 доплачивали «добавочные» деньги 490 руб. в год. Подобное жалование выплачивалось инспекторам, независимо от того на какой ветке они работали¹⁶.

Инспекторы регулярно участвовали в качестве представителей от правительства на Общих собраниях акционеров (особенно это касается чрезвычайных собраний или собраний,

¹³ ГАКО. Ф. 46. Оп. 26. Д. 499. ЛЛ. 1-2.

¹⁴ ГАКО. Ф. 46. Оп. 2. Д. 2. ЛЛ. 80-82.

¹⁵ ГАКО. Ф. 46. Оп. 2. Д. 2. Л. 8-9; Ф. 46. Оп. 2. Д. 11. Л. 5.

¹⁶ ГАКО. Ф. 46. Оп. 28. Д. 362. Л. 4-5.

на которых проводились тиражи погашения облигаций¹⁷). Инспектор получал официальное уведомление, в котором оговаривались сроки проведения собрания, а в дополнении к предписанию четко оговаривалось его место проведения, а так же количество акций (голосов), которыми инспектор может голосовать как представитель правительства¹⁸. В качестве правительственных акций он участвовал в обсуждении и решении вопросов, представленных к рассмотрению на собрании. Инспектору передавались эти вопросы заранее, и если он считал нужным по каким-либо из них проголосовать отрицательно, данный представитель правительства заявлял об этом заблаговременно Департаменту железных дорог.

По окончании постройки Обществу предоставлялось право эксплуатации в течении 85 лет, но по истечении 20 лет правительство могло выкупить дорогу в любое время¹⁹.

Местом пребывания Правления Общества по его усмотрению могли быть Москва, Курск или Киев. Первоначально Правление Общества помещалось в Москве. Оно имело отделы Общества: Технический (подвижной состав и его ремонт), Правителя дел (бумажная работа, т.е. входящие и исходящие документы: прошения, предписания, циркуляры, перепиской и пересылкой по инстанциям)²⁰, Бухгалтерия (начисление заработной платы рабочим и служащим), Контроль сборов (составлял сметы доходов от эксплуатации железной дороги), Контроль расходов Коммерческий (расходы на строительство железной дороги и ее эксплуатацию), Переборов и претензий (рассматривал материальные дела и претензии частных лиц к акционерному обществу), юрисконсульта²¹.

Каждый из этих отделов состоял из руководителя и нескольких подчиненных. Как правило, отделы находились под контролем Управления Общества и выполняли свои функции в зависимости от назначения и распоряжений и циркуляров, спускаемых из вышестоящих инстанций: Управления, Правления, Министерства Путей Сообщения, Министерства Финансов и т.д. В свою очередь, отделы в конце каждого года составляли отчеты о деятельности своей отрасли и передавали их по инстанции. Непосредственное заведение предприятием Общества Курско-Киевской железной дороги лежало на управлении дорожной, находившемся в Курске.

Во главе Управления стоял управляющий дорогой. В своем подчинении он имел следующие отделения: Канцелярия, стол личного состава, Юридический, Бухгалтерия и пенсионные кассы.²²

Управление дороги делилось на службы: пути, тяги, движения, телеграфа, материальную и врачебную. Каждая служба возглавлялась начальником, при котором состояла контора, в свою очередь, распадавшаяся на отделы²³.

В обязанности Правления входило установление правил внутреннего устройства, получение и расходование сумм, составление смет, заключение договоров, разрешение сверхсметных издержек не выше 100.000 руб. в год, наем и увольнение служащих высшей квалификации, назначение окладов содержания, пособий и наград, установление и изменение провозной платы, определение, расход и назначение сумм запасного капитала²⁴.

О своей деятельности Правление отчитывалось один раз в год на общем собрании акционеров. Кроме отчетных собраний, по усмотрению Правления или по требованию акционеров, имеющих 100 голосов (акций), назначались и чрезвычайные собрания.²⁵

Анализ отчетных документов позволил выяснить, что свидетельства о причитающихся концессии деньгах исходили от Общества по сооружению Курско-Киевской железной дороги инспектору работ. Общество ежегодно отчитавшись о проделанной работе и затратах на нее, на основании статей концессии делало запрос на определенную сумму денег для поставок необходимых материалов и оборудования (при этом, конечно же прилагалась смета). Инспектор, рассмотрев данные сметы, присылал «Свидетельство о причитающихся по кон-

¹⁷ ГАКО. Ф. 46. Оп. 11. Д. 3. Л. 11, 12, 26, 27.

¹⁸ ГАКО. Ф. 46. Оп. 11. Д. 3. Л. 5.

¹⁹ Устав общества Киево-Воронежской железной дороги. М., 1893. С. 16, § 48.

²⁰ См. например, ГАКО. Ф. 46. Оп. 2. Д. 2., Д. 6, Д. 13.

²¹ Справочная книга по личному составу служащих Московско-Киевско-Воронежской железной дороги. Общество МКВ жд. М., 1925. С. 55.

²² ГАКО. Ф. 46. Оп. 43. Д. 1. ЛЛ. 3-6.

²³ ГАКО. Ф. 46. Оп. 40. Д. 1. Л. 1-23.

²⁴ ГАКО. Ф. 46. Оп. 39. Д. 3. Л. 7; Устав Общества МКВ жд. М., 1893. С. 15, § 24.

²⁵ Устав Общества МКВ жд. М., 1893. С. 17, § 27.



цессии деньгах». О проделанной работе в свою очередь отчитывалось Общество, указывая четко на что именно потрачены деньги (здесь же прилагались накладные на покупку, например рельс, платформ, вагонов, инструментов для производства земляных работ, и даже накладные на перевозку этих материалов из-за границы морем или по суше)²⁶.

Здесь надо иметь в виду, что российское правительство в данный период столкнулось с довольно сложной задачей, а именно — где взять железнодорожное оборудование для постройки дорог. Как правило, оно ввозилось из-за рубежа, а точнее из Англии. Понятно, что это оборудование часто оказывалось устаревшим, недостаточно качественным, но всегда очень дорогостоящим.

С середины 60-х гг. XIX в. правительство под влиянием постоянной угрозы финансового краха и политических причин тщетно пыталось наладить организацию внутреннего производства железнодорожного оборудования в стране. Так, 6 октября 1866 г. Александр II утвердил решение Совета министров о том, чтобы все правительственные железнодорожные заказы с целью сокращения перевода денег за границу выполнялись «внутри государства, несмотря ни на какие затруднения или неудобства, которые это могло бы представить на первых порах»²⁷.

К 1868 г. правительством была разработана система выдачи казенных заказов с выплатой авансов, премий и субсидий из железнодорожного фонда для форсирования развития отечественных заводов транспортного оборудования и рельсового производства. С этого периода поставки рельсов и подвижного состава для железнодорожного строительства стали постепенно входить в русло государственной централизации. В Министерстве путей сообщения были сосредоточены основные руководящие функции по распределению железнодорожных заказов на оборудование строящихся железных дорог в России. Одновременно выдавались «ссуды из железнодорожного фонда промышленным обществам и заводам, изготовлявшим железнодорожные принадлежности, с целью развития в России производства рельсов, паровозов, вагонов и пр., которые включались в концессии на сооружение железных дорог как условие об обязательном заказе части означенных предметов на русских заводах»²⁸.

В годы промышленного подъема за период с 1868 по 1874 общая сумма денег, уплаченных по казенным заказам на организацию производства железнодорожного оборудования внутри страны, составила 21,1 млн. руб., в том числе за рельсы было уплачено 6,7 млн. руб., паровозы — 3,5 млн. руб., товарные вагоны — 10,9 млн. руб.²⁹ Золотой «дождь» из русской государственной казны способствовал организации к середине 70-х гг. 8 рельсопрокатных, 5 паровозостроительных и 12 вагоностроительных заводов³⁰.

Однако в реальных условиях технической отсталости России при фактическом отсутствии капиталистически организованной металлургической базы и огромном спросе на железнодорожное оборудование в период строительной «горячки» эта «система» хозяйственного руководства правительства оказалась паллиативной, вызвав уродливые формы развития русской передельной металлургии, целиком зависящей от импорта иностранного металла (табл. 2).

Таблица 2

**Расходы Акционерного общества Курско-Киевской железной дороги
на закупку оборудования в 1867 – 1868 гг.**

Отчетный период	Затраты, ф. ст.	Статья расходов
декабрь 1867 г. по февраль 1868 г.	79.496 ф.с. 11 ш. 11 п.	за поставку рельсов из-за границы по 7 свидетельствам
февраль 1868 г. по июнь 1868 г.	60.881 ф.с. 15 ш. 3 п.	за поставку рельсов из-за границы по 5 свидетельствам
с июня по июль 1868 г.	28.065 ф.с. 7 ш. 11 п.	за поставку рельсов из-за границы по 2 свидетельствам
с августа по октябрь 1868 г.	18.198 ф.с. 2 ш. 10 п.	за поставку рельсов из-за границы по 4 свидетельствам
Итого за все вышеперечис-	221.370 ,12 ф.с.	

²⁶ См: ГАКО. Ф. 46. Оп. 2. Д. 4. Л. 34, 79, 120, 147, 149, 173, 184.

²⁷ Наша железнодорожная политика. Т. IV. СПб., 1902. С. 228.

²⁸ Финансовое положение русских обществ железных дорог к 1 января 1880 г. Ч. II. М., 1881. С. 75.

²⁹ Бушен А. Сборник сведений по вопросам о снабжении русских железных дорог рельсами, подвижным составом и прочими принадлежностями. Т. III. СПб, 1876. С. 67.

³⁰ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт в России во второй половине XIX в. М, 1975. С. 129.

ленные периоды:		
-----------------	--	--

Основные работы по постройке линии Курск-Киев, Общество выполнило в 1868 г. По освидетельствовании дороги было открыто в том же году движение от станции Курск Московско-Курской железной дороги до станции Бровары³¹. В следующем 1869 г. было открыто движение от Днепровского моста до ст. Бровары, а в 1870 г. от Киева до Днепровского моста. Таким образом, в 1870 г. Курск был связан с Киевом одноколейным путем.

В 1891 г. 14 мая Обществу была предоставлена постройка и эксплуатация линии Курск-Воронеж и прокладка второго пути от Курска до Киева, ввиду чего было утверждено первое дополнение к уставу Общества. А так же в связи с чем, Общество было преобразовано в Общество Киево-Воронежской железной дороги, и его функции были расширены.³²

С этого времени деятельность Общества начинает быстро увеличиваться. Так, в этом же году Обществу разрешается постройка узкокалейных подъездных путей: от станции Коренево до города Рыльска (32 версты), от той же станции до города Суджа (37 верст), от станции Конотоп до села Пироговка (92 версты), от станции Круты до города Чернигова (75 верст), от той же станции до города Пирятин (102 версты)³³.

Линия Москва-Брянск МКВ жд. должна была связать центр страны с юго-западными ее районами. Она имела важное экономическое и большое стратегическое значение³⁴. 7 июня 1895 г. Обществу Киево-Воронежской железной дороги было предоставлено право построить железнодорожную линию от станции Брянск Льгово-Брянской линии на Сухиничи, Калугу и Малоярославец до Москвы с соединительными ветвями от товарной станции Калуга Московско-Брянской до пассажирской станции Калуга Сызрано-Вяземской дороги и от станции Москва до одной или нескольких станций сходящихся там железных дорог.

Таким образом, по окончании строительства линии Москва-Брянск, 2 июня 1895 г. Общество получило новое название Московско-Киевско-Воронежской железной дороги³⁵.

Новая железная дорога обеспечивала экономическое благосостояние края, так как появлялась возможность легко сбывать и переправлять Москву, Киев и Петербург лес, хлеб, скот и все то, что выделывают Мальцевские заводы. Велико транзитное значение дороги – пассажиры и товар, отправляемые в Киев и другие южные города, а также идущие оттуда в Москву, Петербург и другие города северной России, получали сокращение пути на 140 верст. И наконец стратегическое значение – это возможность быстро перемещать войска к юго-западным границам.

В последнее десятилетие XIX века Общество МКВ жд вело интенсивное строительство новых линий. Его сеть за эти годы увеличилась более чем в 5 раз и превысила 2 тыс. верст. Линии прокладывались в юго-восточной Украине и Московском промышленном районе, в девяти центральных губерниях России. Основным источником финансирования строительства были иностранные облигационные займы. Облигационный капитал Общества за 90-е гг. вырос в 6,5 раза и к 1900 г. достиг 195 млн. руб. Акционерный капитал составлял 14,2 млн. руб. (7,3 % от основного капитала). Дивиденды акционеров доходили до 25-30 %.³⁶

Движение по магистрали Курск-Воронеж было открыто в 1894 г., а по подъездным путям в 1893 г. Таким образом, Общество в 1894 г. располагало железнодорожной линией от Киева до Воронежа, протяженностью 669 версты и 329 верст подъездных путей³⁷.

По четвертому дополнению к Уставу, утвержденному в 1898 г., Обществу предоставлена постройка линии Киев-Полтава³⁸. Пятое дополнение, утвержденное в 1903 г. предоставляет тому же Обществу постройку и эксплуатацию линию Конотоп-Навка³⁹. В 1908 г. шестым дополнением к Уставу Обществу предоставлена была постройка участка Бахмач-Ивня, Золотоноша-Черкассы и Бобринская-Одесса, перестройка с узкой колеи на

³¹ Танков А.А. Из прошлого М.К.В.жд. // Вестник М.К.В. жд. 1926. № 4 С. 6.

³² Краткие сведения о развитии Отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг. М, 1995. С. 48.

³³ Сведения о железных дорогах государственного контроля за 1901 г. СПб, 1904. С. 60.

³⁴ Московская железная дорога. Через годы, через расстояния... \ под. Ред. Начальника московской железной дороги И.Л. Паристого. М., 1997. С. 42-45.

³⁵ Краткие сведения о развитии Отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг. М, 1995. С. 48.

³⁶ Сведения о железных дорогах государственного контроля за 1901 г. СПб, 1904. С. 59.

³⁷ Сто лет существования железных дорог 1825 1925. М, 1930. С. 26.

³⁸ К вопросу выкупа в казну предприятий Общества МКВжд. М, 1913. С.5.

³⁹ Там же. С 6.



широкую участка Ивня-Золотоноша, причем от казны в аренду ветви Юго-Западной железной дороги от Черкасс до Бобринской, включением в состав новой магистрали, а также снабжением подвижным составом и принадлежностями и эксплуатацию всей магистрали Одесса-Бахмач.⁴⁰

К 1901 г. протяжение сети линий эксплуатируемых Обществом МКВ жд составляло 2016 верст, а к 1913 г. Обществом построено и перестроено путей 1152 версты. В результате этой деятельности общее протяжение линий, эксплуатируемых Обществом МКВ жд достигло 2529 верст⁴¹.

В 1913 г. в Государственной Думе поднимался вопрос о выкупе в казну предприятия Общества МКВ жд дороги, но это не привело к положительным результатам. Общество по прежнему продолжало функционировать вплоть до Великой октябрьской социалистической революции. 4 сентября 1918 г. специальным декретом Совета Народных комиссаров Общество МКВ жд было ликвидировано и его функции были переданы Управлению Московско-Киево-Воронежской железной дороги⁴².

Таким образом, реформы 60-70 гг. XIX в. улучшили условия для формирования рыночных отношений. В результате преобразований в экономике страны возникла необходимость в сухопутных сообщениях. Одним из перспективных направлений стала Курско-Киевская железная дорога, соединившая Киев с Центрально-Черноземными хлебобобовыми губерниями. Но дальнейшее развитие экономики данного региона дало возможность понять, что данной линии для развития внутреннего рынка страны недостаточно. Потребности развитой сельскохозяйственной промышленности, влекли за собой необходимость дальнейшего железнодорожного строительства.

THE JOINT-STOCK COMPANY OF THE KURSK-KIEV RAILWAY

This article is about the problem of creation the joint-stock company of the Kursk-Kiev railway. That was the beginning of building the Moscow-Kiev-Voronezh railway. Here you can find the material about the interaction of this joint-stock company and the Government and the stages of building the MKV railway.

L.S. LASHINA

*Belgorod Shukhov State
Technological University*

Key words: Central Black Belt region, Kursk-Kiev railway, communication lines, investigation (prospects), founder (originater), credit ruble, joint-stock company (Company Limited), concession, articles, inspection, board of management, direction (administration).

⁴⁰ К вопросу выкупа в казну предприятий Общества МКВжд. М, 1913. С.5.

⁴¹ Отчет по эксплуатации МКВ жд за 1915 г. М, 1915. С. 3.

⁴² Сто лет существования железных дорог 1825-1925. М, 1932. С. 27; Отчеты по эксплуатации за 1898, 1901, 1913 гг. М, 1899, 1902, 1914