

Темляков Владимир Евгеньевич

**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "ЕЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА": ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ, СТРУКТУРА, ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

В статье рассмотрена история создания и деятельности акционерного общества "Ейская железная дорога" (1908-1920). Показана роль в его учреждении и функционировании главы Ейска В. В. Ненашева. На основе Устава общества изучены его структура, состав и обязанности членов правления, цели. Выяснены итоги и эффективность деятельности акционерного общества, определена роль Ейской железной дороги в развитии экономики Кубани в начале XX в.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2013/10-2/49.html](http://www.gramota.net/materials/3/2013/10-2/49.html)

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2013. № 10 (36): в 2-х ч. Ч. II. С. 187-190. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2013/10-2/](http://www.gramota.net/materials/3/2013/10-2/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [voprosy\\_hist@gramota.net](mailto:voprosy_hist@gramota.net)

**STAKHANOVISM SABOTEUR AS “ENEMY OF PEOPLE”****Suslov Andrei Borisovich**, Doctor in History, Associate Professor**Shilova Irina Sergeevna***Perm' State Pedagogical University**absuslov@gmail.com; shilkoprad@yandex.ru*

The article considers the use of the image of the Stakhanovism disorganizer among other images of “the enemies of the Soviet people” in the second half of the 1930s. The reasons of workers and intellectuals’ discontent with Stakhanovism are analyzed. The organization of repressions against the real opponents of Stakhanovism and mythical enemies is revealed. It is proved that the image of the fictitious saboteur of Stakhanovism became an essential part of the world outlook transmitted to the society.

*Key words and phrases:* Stakhanovism; image of enemy; Stalinism; industrialization; workers; engineering intelligentsia; repressions.

УДК 625.1(470.62)

**Исторические науки и археология**

*В статье рассмотрена история создания и деятельности акционерного общества «Ейская железная дорога» (1908-1920). Показана роль в его учреждении и функционировании главы Ейска В. В. Ненашева. На основе Устава общества изучены его структура, состав и обязанности членов правления, цели. Выяснены итоги и эффективность деятельности акционерного общества, определена роль Ейской железной дороги в развитии экономики Кубани в начале XX в.*

*Ключевые слова и фразы:* Кубанская область; железнодорожный транспорт; акционерные общества; Владикавказская железная дорога; Ейская железная дорога; Ейский морской порт; торговля хлебом.

**Темляков Владимир Евгеньевич***Кубанский государственный технологический университет**oa@gazstroy.com***АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «ЕЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»:  
ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ, СТРУКТУРА, ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ<sup>©</sup>**

В современной России происходит процесс развития рыночной экономики. Железнодорожный транспорт играет в ней важную роль, объединяя регионы страны и обеспечивая ее устойчивую жизнедеятельность и реализацию ряда социально-экономических программ. Функционирование такого многоотраслевого хозяйства, каким является железнодорожный транспорт, достигается не только напряженным трудом железнодорожников, но и созданной ранее материально-технической базой отрасли, применением современных технологий и методов управления, эффективной системой подготовки кадров. Одним из структурных элементов Российских железных дорог (РЖД) является железнодорожная сеть Юга России – Северо-Кавказская железная дорога (СКЖД).

Транспортная сеть Южного региона стала создаваться в пореформенный период. В 1872 г. акционерное общество «Владикавказская железная дорога» начало строительство железной дороги Ростов – Владикавказ, которое диктовалось объективной необходимостью капиталистического развития, уникальностью и стратегической важностью Южного региона России. К тому времени в России было проложено более 23 тыс. верст рельсов, а к началу XX в. наша страна занимала по протяженности железных дорог 2-е место в мире после США [1, с. 11-12].

Для строительства железной дороги от Ростова до Владикавказа в 1870-1871 гг. были проведены изыскания по четырём вариантам направлений: через Пятигорск, через Ставрополь, южнее Ставрополя, по долинам рек Кубань и Терек. Из этих вариантов одобрен был последний. В 1875 г. трасса прошла по равнинной местности через плодородные районы Кубани, а ее последний участок – по предгорьям Кавказа. В 1880-е гг. акционерное общество «Владикавказская железная дорога» пустило в эксплуатацию новые железнодорожные линии по территории Кубани. Однако возможностей Владикавказской железной дороги для перевозки грузов не хватало, поскольку ряд богатых хлебом районов Кубани находился в стороне от нее [8, с. 7-10].

Без железнодорожного сообщения остался и Ейск. Портовый город Ейск, расположенный на восточном берегу Азовского моря, предназначался для сбыта в другие регионы страны и за границу сельхозпродукции Черноморской и Ставропольской губерний. По сути, он детерминировал развитие в крае многих отраслей хозяйства. В 1850-1860-е гг. на берегу мелководного Ейского лимана были построены деревянные причалы. В 1854 г. вывоз хлебных грузов за границу через Ейский порт составил 350 тыс. пудов, семян льна – 120 тыс. пудов. Экспортируя, в основном, кубанское зерно до 20 млн пудов в год, Ейский порт играл

важную роль в торговле на Азовском море. Однако из-за мелководности лимана постепенно нарастало ограничение захода в порт судов. С постройкой Новороссийской ветки Владикавказской железной дороги значение Ейского порта как торгово-перевалочного центра упало, а его грузооборот снизился до 6-7 млн пудов в год. Значительно ослабла основная отрасль экономики города – торговля. Поэтому строительство более глубоководного порта и железнодорожной ветви, связывающей Ейский порт с Владикавказской железной дорогой, стало насущной необходимостью [5, с. 135-136; 11, с. 112-114].

Отметим, что городские власти и купечество понимали, что экономическая перспектива Ейска зависит от постройки железной дороги. Поэтому в 1875 г. между Ейской городской управой и акционерным обществом «Владикавказская железная дорога» было заключено соглашение, по которому управление дорогой обязывалось построить в Ейске новый порт и железнодорожную ветвь для соединения со станцией Кущёвская протяженностью 106,8 версты. Смета стоимости строительства составила 3800 тыс. руб., из которых около 1 млн руб. отводилось на строительство порта с углублением дна моря на 12-14 футов. Оставался открытым вопрос источников финансирования и разрешения на строительство причастных к этому министерств финансов, военного и путей сообщения (МПС). Разрешение от них не было получено. В 1879 г. Ейская городская управа возбудила ходатайство о разрешении строительства железной дороги, а также об изыскании средств для её постройки за счёт увеличения таможенных сборов в порту с ввозимых и вывозимых грузов (с 0,5 коп. до 2 коп. с каждого пуда). В 1898 г. правление Владикавказской железной дороги подтвердило своё согласие на строительство порта и железнодорожной ветви за счет своих средств по проекту инженера В. Ю. Руммеля на условиях льготной эксплуатации порта и ветви. Согласия на это со стороны правительственных учреждений не последовало. Таким образом, решение вопроса затягивалось.

Вплотную решением данной проблемы занялся городской голова Ейска Василий Васильевич Ненашев, отличавшийся исключительной энергией и настойчивостью. 18 апреля 1902 г. он вернулся из Петербурга с правительственным разрешением на строительство порта для каботажного морского флота с предоставлением на это займа в 900 тыс. руб. золотом. В 1905 г. новый морской порт с углублением дна на 12 футов был построен на Ейской косе Азовского моря. С западной и восточной сторон порта были построены два мола, что создавало возможность захода в порт судов с большим водоизмещением, чем это было ранее. Нерешённым оставался только вопрос о строительстве железнодорожной ветви [6].

В 1908 г. В. В. Ненашев смог добиться разрешения II департамента Государственного совета на образование акционерного общества «Ейская железная дорога» для строительства железнодорожной ветки Ейск – Сосыка протяженностью 135 верст. В акционерную компанию вошли, кроме Ейска, еще пять станичных обществ (Староминская, Старошербиновская, Павловская, Уманская, хутор Сосыкский), земли которых размещались по линии железной дороги. Они внесли взносы на создание акционерного капитала от 75 до 100 тыс. руб. За отчуждаемую для строительства дороги землю станицы получили акции Общества. Основной капитал акционерного общества состоял из акций на сумму 1200 тыс. руб. и облигаций на сумму не свыше 8085 тыс. руб. Все работы по строительству предусматривалось выполнить за счёт средств Общества. По условиям договора, после 81 года (до 1992 г.) самостоятельной эксплуатации дороги и выдачи дивидендов акционерам и держателям облигаций Общество передавало железнодорожную ветку казне [7].

17 июня 1908 г. Устав акционерного общества утвердил император Николай II [8, с. 83-85]. Остановимся подробнее на анализе его содержания. В § 1 Устава записано: «Общество – Ейская железная дорога» обязуется на основании настоящего Устава выполнить постройку и эксплуатацию железной дороги нормальной колеи общего пользования от станции Сосыка Владикавказской железной дороги в направлении на Уманскую, Староминскую, Старошербиновскую и до города Ейска Кубанской области с ветвью в порт этого города. Учредителем общества со всеми присвоенными по настоящему Уставу правами и обязанностями состоит инженер Сергей Егорович Палашковский».

Организация дел на Ейской железной дороге возлагалась на правление акционерного общества. На общем собрании акционеров было избрано правление из трех директоров: В. В. Ненашев, К. Е. Волошин, В. К. Бондарев. Директором-распорядителем назначен В. В. Ненашев. Управляющим дороги стал инженер путей сообщения Н. Н. Кашкин, председателем правления – главный инженер-начальник службы пути и сооружения И. Н. Чистяков. Для надзора за ходом строительства назначили инспекцию, которая действовала согласно инструкциям МПС.

В приложении к Уставу детально излагались основные технические требования строительства и эксплуатации железной дороги: от уклонов железнодорожного пути до расстояния между станциями и пропускной способности дороги. Подробно расписывалось самоуправление Общества, его состав, структура и организация [3, д. 6, л. 1-6]. Правление являлось представителем акционерного общества перед правительством, общественными организациями и частными лицами. В качестве представителя Общества правление действовало без особой от него доверенности, пользуясь при этом правом самому избирать доверенных лиц и снабжать их доверенностями. Местопребыванием правления до 1912 г. был С.-Петербург, а 25 мая 1912 г. – Ейск. Пределы прав и полномочий правления определялись его Уставом, постановлениями общих собраний акционеров, законами Российской империи.

В компетенцию правления входили все дела Общества, такие как: правила и порядок внутреннего устройства всех его частей; изменения сметы и плана работы; составление городских смет доходов и расходов Общества по эксплуатации железной дороги и представление их на его рассмотрение и утверждение; прием и расходование поступающих сумм; утверждение расчетов с контрагентами и платежей; составление

годовых докладов и отчетов по ведению дел Общества по приходу и расходу сумм; составление балансов всех счетов Общества и распределение чистой прибыли; составление и заключение договоров с их представлением на предварительное утверждение общих собраний акционеров или Министерств путей сообщений и финансов; утверждение служащих высшей категории в структурах Общества по представлению главного инженера и т.д. В Уставе обращалось внимание и на кадровые вопросы. Так, увольнение служащих Общества производилось в соответствии с российским законодательством [Там же, л. 4].

Правление Общества состояло из 4-х директоров, избираемых членами общего собрания акционеров, и еще 2-х директоров, избираемых от служб постройки и эксплуатации. Главный инженер мог участвовать в заседаниях правления с правом совещательного голоса. Для каждого из 4-х директоров избирались кандидаты (заместители). Кроме этого, предусматривалось избрание 2-х кандидатов от акционеров и 2-х кандидатов от служащих. По истечении 1 года со дня избрания директора, от акционеров выбывали ежегодно по 2 кандидата, вначале по жребию, а затем по давности избрания. Для замещения выбывших на общем собрании акционеров проводились новые выборы. Директора и кандидаты от служащих избирались на 1 год с правом переизбрания. В случае болезни, отсутствия или выбытия кого-либо из директоров правления, кандидаты от акционеров замещали их, вступая при этом во все права и обязанности директоров правления. Каждый кандидат от служащих замещал соответствующего директора. Кандидат, окончательно покинувший службу в Обществе в статусе директора, оставался на этой должности до ближайшего общего собрания акционеров, которое избирало нового директора на время, оставшееся до истечения срока выбывшего. Кандидаты могли участвовать в заседаниях правления с правом совещательного голоса. Выбывшие директора и кандидаты могли быть вновь избраны на эти должности. Директора правления ежегодно избирали из своей среды представителя правления, причем на эту должность не могли избираться директора от служащих. В случае отсутствия, болезни или выбытия председателя правления вместо него работал другой директор правления по выбору остальных его членов. Правление Общества собиралось по мере необходимости или по приглашению председателя, но не менее 1 раза в неделю. Заседания правления считались состоявшимися, если на них присутствовали 4 директора или их кандидаты. Такой, по сути, коллегиальный подход к управлению железной дорогой обеспечивал быстрое и квалифицированное принятие решений возникавших проблем [Там же, л. 5].

Что касается делопроизводства и финансовых операций, то соблюдались правила, установленные для акционерных обществ. Финансовые расчеты производились в русской валюте. Книги Общества за каждый год оканчивались 31 декабря. Правление составляло годовой отчет о приходах и расходах сумм и о действиях Общества, а также особый отчет из семи докладов. Отчеты, балансы и доклады поступали на рассмотрение ревизионной комиссии не позднее апреля следующего года. Затем они представлялись вместе с заключением ревизионной комиссии и объяснениями правления очередному общему собранию акционеров.

В Уставе довольно подробно описывались обязанности руководящих лиц Общества. Так, каждый директор был обязан при вступлении в должность: не позднее месяца со дня избрания передать правлению в виде залога 100 акций Общества, принадлежащих ему. А директор, избранный из числа представителей общественного учреждения, владеющего акциями, мог взамен залога предоставить соответствующее удостоверение или доверенность от этого учреждения. Директор, избранный от служащих, представлял засвидетельствованную копию протокола об его избрании [Там же, л. 6]. Представленные акции и другие документы хранились в банке на счету владельцев или в кассе правления. Лица, не выполнившие этих условий, теряли право занимать должность директора. Представленные в виде залога акции не возвращались владельцу до утверждения общими собраниями акционеров ежегодного отчета, в течение которого их владелец являлся директором или кандидатом. Директора получали содержание в размере, определяемом общим собранием акционеров. Это содержание не могло превышать 40 тыс. руб. в год на всех, не считая процентного вознаграждения из чистой прибыли, назначенного общим собранием. На общем собрании акционеров определялось и содержание кандидатов. Указанные положения Устава должны были ограничить служебные и финансовые злоупотребления со стороны руководства Общества.

Согласно Уставу, ревизионная комиссия состояла из 3-х акционеров, избираемых общим собранием из лиц, не состоящих в правлении Общества. Каждый член ревизионной комиссии получал содержание в размере 1 тыс. руб. в год и 25 руб. командировочных. В обязанности ревизионной комиссии входило рассмотрение годового отчета, баланса, доклада, книг и документов правления, а также ознакомление с общим состоянием дел Общества. Ревизионная комиссия давала правлению свое заключение по ревизии с таким расчетом времени, чтобы оно, обсудив и разъяснив его, могло представить заключение со своими разъяснениями общему собранию акционеров, созываемому в мае каждого года. Ревизионная комиссия имела право потребовать от правления созыва общего собрания акционеров [Там же]. В целом, проработанность всех аспектов деятельности акционерного общества «Ейская железная дорога» в его Уставе стала залогом его эффективности.

В качестве подрядчиков для строительства железной дороги акционеры пригласили известных инженеров и крупных российских предпринимателей С. Е. Палашковского и М. В. Брайкевича. Благодаря их энергии строительство Ейской железной дороги велось рекордно быстрыми темпами. К марту 1910 г. закончилась укладка железнодорожного полотна. Вокзал, паровозное и вагоноремонтное депо Ейска были построены в течение 1910-1912 гг. [12].

11 июля 1911 г. состоялось торжественное открытие Ейской железной дороги. Линия Ейск – Староминская – Сосыка с 24 октября 1911 г. вошла в единое расписание пассажирского движения Российской империи. Помимо товарных поездов, ежедневно на станцию Ейск прибывали из Сосыки почтовый и товарно-

пассажирский поезда. Первому поезду требовалось на весь путь от Сосыки до Ейска 4 ч. 40 мин., а второму – 7 ч. 10 мин. Построенная 142-х километровая магистраль обеспечила подвоз зерна в Ейский порт и связала город с остальной Россией. Ейская железная дорога сыграла большую роль в развитии Ейского порта, повысив его грузооборот почти вдвое. Газета «Кубанские областные ведомости» (1913, 17 марта) отмечала: «Соединение Ейского порта железнодорожным путем с общеимперской сетью вновь выдвинуло Ейский порт в разряд значительных портов Азовского моря». За второй год своей работы дорога перевезла 130,5 тыс. пассажиров, более 8 млн пудов грузов, дала 133393 руб. чистой прибыли, большая часть которой пополнила городской бюджет Ейска. Только в 1913 г. по акциям дороги было получено 10% дивиденда. Сооружение Ейской железной дороги было экономически выгодно не только акционерам, но и городу, и станицам, и Кубанской области в целом [2; 4].

Вскоре акционерное общество «Ейская железная дорога» разработало крупномасштабный проект по продолжению своей линии за пределы Кубанского региона. При этом Ейской железной дороге пришлось вступить в борьбу с монополистом № 1 – акционерным обществом «Владикавказская железная дорога», не желавшим терпеть конкурентов. В. В. Ненашев добился разрешения на сооружение линии Сосыка – Преградное (Ставропольская губ.), соединявшей прямым рельсовым путем районы Азовского и Каспийского морей. Ейская железная дорога была завершена в 1914 г. [6]. После установления Советской власти на территории Кубани Ейская железная дорога стала государственной, вошла в состав СКЖД.

В настоящее время правительством РФ разработана реформа железнодорожной отрасли, которая должна завершиться в 2015 г. Согласно проекту, подготовленному Министерством транспорта, государство предложит 25% акций государственной компании РЖД частному рынку. Частичная приватизация такой крупной госмонополии, как РЖД, по мнению правительства, является единственным способом привлечь инвестиции в убыточную и дотируемую государством железнодорожную инфраструктуру [9; 10]. По нашему мнению, накопленный опыт создания, структурирования, кадрового обеспечения и функционирования акционерных железнодорожных компаний в дореволюционной России, в частности, акционерного общества «Ейская железная дорога», может оказаться вполне востребованным в ходе реализации масштабной реформы РЖД.

#### *Список литературы*

1. **Большая энциклопедия транспорта:** в 8-ми т. / гл. ред. Н. С. Конарев. М.: Большая российская энциклопедия, 2003. Т. 4. Железнодорожный транспорт. 1039 с.
2. **Виртуальный Ейск** [Электронный ресурс]. URL: <http://eysk.net/history/eysk-railway.html> (дата обращения: 17.07.2013).
3. **Государственный архив Краснодарского края (ГАКК).** Ф. 12. Оп. 1.
4. **Ейская железная дорога** [Электронный ресурс]. URL: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Ейская\\_железная\\_дорога](http://ru.wikipedia.org/wiki/Ейская_железная_дорога) (дата обращения: 17.07.2013).
5. **История Кубани с древнейших времен до конца XX века:** учебник для высших учебных заведений. Краснодар: ОИПЦ «Перспективы образования», 2004. 400 с.
6. **Леусян О. А.** Деятельность частных железнодорожных обществ Кубанской области и Черноморской губернии в начале XX века [Электронный ресурс]. URL: <http://www.gipanis.ru/?level=295&type=page&lid=282> (дата обращения: 17.07.2013).
7. **Ненашев: два взгляда из XXI века** [Электронный ресурс]. URL: [http://www.p-prospekt.ru/8\\_09history.html](http://www.p-prospekt.ru/8_09history.html) (дата обращения: 17.07.2013).
8. **Овсянников Г. М.** История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар: Советская Кубань, 2008. 486 с.
9. **«Пока железнодорожный транспорт является дотируемым, приватизацию осуществлять нельзя» – Владимир Якунин** [Электронный ресурс]. URL: <http://www.rbcdaily.ru/industry/562949984421813> (дата обращения: 17.07.2013).
10. **Приватизация РЖД: начать по-маленькой, а там посмотрим** [Электронный ресурс]. URL: <http://жд.рф/posts/506d55d5f017650002000056> (дата обращения: 17.07.2013).
11. **Ратушняк В. Н.** Экономическое освоение Кубани // По страницам истории Кубани: краеведческие очерки. Краснодар: Советская Кубань, 1993. С. 105-116.
12. **Строитель Е. Ж. Д.** [Электронный ресурс]. URL: <http://www.33030.ru/TextSection.aspx?sectionId=2076> (дата обращения: 17.07.2013).

#### **JOINT-STOCK COMPANY “EISK RAILROAD”: HISTORY OF CREATION, STRUCTURE, ACTIVITY RESULTS**

**Temlyakov Vladimir Evgen'evich**  
*Kuban' State Technological University*  
*oa@gazstroy.com*

The article considers the history of JSC “Eisk Railroad” creation and activity (1908-1920). The role of Eisk head V. V. Nenashev in its establishment and functioning is shown. Its structure, composition, the board members' responsibilities, and purposes are studied on the basis of the Charter of the society. The results and effectiveness of JSC activity are revealed, and the role of Eisk railroad in the economic development of Kuban' region at the beginning of the XX<sup>th</sup> century is determined.

*Key words and phrases:* Kuban' region; railroad transport; joint-stock companies; Vladikavkaz railroad; Eisk railroad; Eisk sea port; bread trade.