
ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИСТОРИЯ РОССИИ

ОБЩЕСТВО ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ЗАВЕДЕНИЯ ДИЛИЖАНСОВ: ПЕРВАЯ АКЦИОНЕРНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ В РОССИИ*

П.В. Лизунов

Кафедра философии и культурологи
Гуманитарный институт Северного (Арктического) федерального
университета им. М.В. Ломоносова
ул. Торцева, 6, Северодвинск, Россия, 164500

В статье рассматривается одна из малоисследованных в отечественной историографии проблем зарождения первых акционерных компаний в России. На примере привилегированного Общества первоначального заведения дилижансов, учрежденного в 1820 г., показаны механизм образования, форма организации и деятельности «товариществ по участкам» до утверждения в 1836 г. «Положения о компаниях на акциях».

Ключевые слова: Общество первоначального заведения дилижансов, акционерная компания, учредители, акция, тракт, шоссе, привилегия.

До принятия 6 декабря 1836 г. акционерного законодательства, согласно сведениям Министерства финансов, в России действовало 10 акционерных обществ (1). По подсчетам петербургского историка Л.Е. Шепелева, в России к 1836 г. функционировало не 10, а 52 компании, большая часть которых была учреждена в начале 1830-х гг. (2). Последняя цифра более реально отражает картину акционерного учредительства первой трети XIX в., но и она нуждается в дополнительном уточнении. Сложность подсчетов заключается в том, что со временем часть акционерных предприятий ликвидировалась, другая так и не приступила к своей деятельности, некоторые вообще не упоминались в официальных источниках и в сочинениях исследователей акционерного дела в России. Одним из таких является самая первая акционерная транспортная компания в России – Общество первоначального заведения дилижансов. Оно имело широкую известность в 1820–1850-х гг. и упоминается в сочинениях многих русских писателей и мемуаристов первой половины XIX в.

* Статья подготовлена в рамках проекта фонда «Научный потенциал» 2012 г.

Весной 1820 г. несколько высокопоставленных особ, среди которых были действительный тайный советник Д.П. Татищев, генерал-адъютанты граф М.С. Воронцов, граф С.С. Потоцкий и князь А.С. Меншиков, генерал-майор граф А.Д. Гурьев, действительные статские советники граф И.И. Воронцов-Дашков и граф Л.С. Потоцкий, флигель-адъютант князь А.Я. Лобанов-Ростовский и другие «одушевляясь патриотическим желанием доставить соотечественникам легчайший способ путешествия по России, предприняли учредить посредством акций... по тракту от Санкт-Петербурга до Москвы и обратно почтовые коляски наподобие дилижансов, в чужих краях существующих» (3).

В Англии регулярное пассажирское сообщение на дилижансах и фургонах возникло еще в XVII столетии. В XVIII – первой половине XIX в. во многих странах Европы и США до появления сети железных дорог дилижансы были наиболее распространенным средством транспорта для перевозки пассажиров, почты и багажа между городами.

Русским путешественникам европейские дилижансы были хорошо известны во время их пребывания за границей. Об удобстве передвижения в них неоднократно упоминал в «Письмах русского путешественника» Н.М. Карамзин. Восхищен был комфортом, скоростью и дешевизной английских почтовых экипажей литератор и издатель П.П. Свиньин, который считал, что они «могут с пользою быть переняты и приновлены во всяком государстве» (4). Оценили дилижансы участники заграничных походов русской армии 1813–1814 гг. Офицер, поэт и публицист Ф.Н. Глинка писал: «Дилижанс – преогромная и превыгодная карета, в которой всяк за сходную цену может нанять себе место. Тут сидишь, как в комнате, в обществе пятнадцати или шестнадцати разного звания, разных свойств и часто разных наций людей. Монах, лекарь, офицер, дряхлый старик и молодая девушка нередко случаются тут вместе. Всякий делает, что хочет. Один читает, другой говорит, третий дремлет, четвертый смеется, пятый зевает» (5).

Инициатором создания петербургского общества дилижансов (летом колясок, а зимой крытых саней) был М.С. Воронцов, долго живший за границей и пожелавший распространить европейский опыт развития общественного междугороднего транспорта в России. Он пригласил некоторых своих друзей и сослуживцев «принять участие в составлении капитала на акциях 75 000 руб. асс.» (6). Решено было выпустить 75 акций по 1000 руб. каждая.

В организации Общества дилижансов активное участие принял петербургский почт-директор К.Я. Булгаков. В письме брату А.Я. Булгакову в Москву 30 апреля 1820 г. он писал: «Я взбудоражил Воронцова, Потоцкого и прочих богачей учредить дилижанс по крайней мере между Петербургом и Москвою, сделал им род проекта, который они дополняют, и авось-либо дело состоится» (7).

В ответном письме от 9 мая 1820 г. А.Я. Булгаков поддержал эту инициативу: «Ну, брат, ежели ты учредишь дилижанс между Москвою и Петер-

бургом, то окажешь важную заслугу множеству людей и оставишь прочный памятник своего почт-директорства. Поверь, что и наша братия будет ездить... Иной и без нужды поедет в Петербург, сколько таких найдутся! Право стыдно, что это давно не существует. Это придаст страшный круг деятельности в сообщениях между столицами. Бери деньги и учреждай скорее: дело благое, полезное... Все будут тебя благодарить и благословлять. Давай, с Богом, и не жалея денег Потоцкого и Воронцова» (8).

Особое покровительство Обществу учредителей дилижансов оказывал главноначальствующий над Почтовым департаментом князь А.Н. Голицын. Учредители просили его взять их предприятие под свое попечительство, «донести до высочайшего сведения» их проект и исходатайствовать освобождение от платежа поверстных денег на 10 лет, а также запрещение другим лицам заводить между Москвой и Петербургом подобные коляски. Голицын признал план Общества весьма полезным. 21 мая 1820 г. он докладывал о проекте учреждения дилижансов Александру I, которому эта идея понравилась. Затем Голицын, как того требовала процедура, внес свою записку в Комитет министров (9). После одобрения министрами 25 мая «Положение об учреждении общества и привилегиях» было подано на рассмотрение Александру I, который утвердил его 15 июня 1820 г. (10).

В проекте учредителей предусматривалось приобретение 12 экипажей по 2000 руб. каждый на 24 000 руб., оружия для 12 надзирателей на 1200 руб., покупку осей, колес и прочего оборудования на 5000 руб. На ежегодный ремонт экипажей полагалось выделить 1200 руб., на жалование 12 надзирателей по 600 руб. в год – 7200 руб., на экипировку надзирателей – 3600 руб., наем двух домов для контор в Петербурге и Москве – 4000 руб., на отопление и проч. – 2000 руб., двум управляющим контор назначалось жалование по 1000 руб., двум писарям в каждой конторе – по 600 руб. и сторожам-истопникам по 400 руб., на освещение и канцелярские расходы – по 500 руб. Предварительный годовой расход составлял 33 800 руб. На наем лошадей и ямщикам в месяц выделялось 12 573 руб., а в год – 150 876 руб. (11).

Планировалось получать от продажи мест в колясках по 3600 руб. в неделю, а в год – 187 200 руб. Сверх того ожидался «малый приход» от оплаты за вещи, которые пассажиры будут вести свыше 20 фунтов. Предполагалось, что акционеры будут получать от 25 до 60% «ежегодного выигрышу». Впрочем, как отмечалось в проекте, «учреждение почтовой коляски менее имеет целью частную прибыль, нежели общую пользу и желание завести в России вещь полезную и доселе не употребительную» (12).

Еще до официального утверждения Общества дилижансов учредителями были заказаны почтовые коляски. Уже в мае 1820 г. было собрано около 60 000 руб., что было более, нежели требовалось на приобретение экипажей. Много акций взяли иностранные купцы, уверенные в успехе предприятия (13). По утверждению К.Я. Булгакова, в конце мая уже насчитывалось 60 акционеров (14).

Для управления компанией был избран Комитет под председательством К.Я. Булгакова. В него вошли А.С. Меншиков, А.Я. Лобанов-Ростовский, Н.М. Лонгинов, петербургские купцы Л.И. Штиглиц, М.Ф. Андерсон и К.А. Теш. Директором Комитета стал А.А. Фантон, управление делами поручено Ф.Д. Серапину (15). Занять должность помощника директора Серапину предложил М.С. Воронцов, а чтобы заинтересовать его, подарил одну из своих акций (16).

Основанное предприятие стало именоваться «Обществом первоначального в России заведения дилижансов», «Обществом учредителей дилижансов между С.-Петербургом и Москвой», «Обществом учредителей дилижансов по Московскому тракту» или «Обществом первоначальных дилижансов». Для начала деятельности оказалось достаточным капитала 16 364 руб. асс., в основном для приобретения первых экипажей. Последующие покупки дилижансов и содержание заведения производилась из его доходов (17).

В октябре 1820 г. в столичных газетах было опубликовано сообщение о том, что в скором времени, по мере установления зимнего пути, между столицами будут ходить почтовые кареты по образцу заграничных дилижансов. Здесь же помещались правила проезда, условия и цены. Стоимость одного места под номерами 1 и 2 составляла 95 руб., а под номерами 3 и 4 – 55 руб. асс. (18). Первые два места, считались более удобными, они располагались по ходу движения, вторые – против движения. Стоимость проезда была весьма значительной и рассчитана на людей состоятельных.

Регулярное движение дилижансов началось 27 ноября 1820 г., когда установился санный путь. В тот день из Петербурга, от Малой Морской улицы, где находилась Контора первоначальных дилижансов, отправились два первых экипажа в Москву. Первыми решили воспользоваться дилижансом 7 пассажиров разного звания, мужчин и женщин. При этом событии присутствовали А.Н. Голицын, К.Я. Булгаков, директор Почтового департамента Н.Д. Жулковский и множество любопытных, которые смотрели на дилижанс как на чудо. После первого отправления на следующий рейс сразу же подписались 8 пассажиров. Из Москвы в Петербург первый рейс был назначен на 4 декабря 1820 г., а следующий – на 8 декабря (19). Через три месяца, 27 февраля 1821 г., А.С. Меншиков сообщал М.С. Воронцову: «Наши дилижансы в самом цветущем ходу, охотников много, отправление исправно» (20).

В Петербурге и Москве тогда ни о чем столько не говорили, как о поспешных дилижансах. О царившей атмосфере в Москве сообщал А.Я. Булгаков своему брату: «Всякий говорит об них по-своему: иные превозносят до небес, другие говорят, что это большой подрыв для казны, что с дилижансами будут посылать важные суммы, чем избавятся от уплаты процентных денег в казну, и проч. В Английском клубе один вопрос: «Читал ты в “Инвалиде”? – “Что?” – “Как что: с 1 декабря пойдут дилижансы”» (21).

Журнал «Отечественные записки» отмечал: «Мы от всего сердца радуемся и поздравляем соотечественников с учреждением столь полезного заведения... Кто из соотечественников знаком уже по чужим краям с приятным образом путешествовать в дилижансах, тот особенно с удовольствием узнает об учреждении и у нас сего удобного образа передвижения из столицы в столицу – что доселе было только уделом одних богатых людей; ибо кто не в состоянии иметь своей коляски, тот должен трястись на телеге, а переезд через Валдайские горы и для самого крепкого экипажа бывает часто скалою кораблекрушения! Сверх того хлопоты, издержки, досады при починке, при мазании, при задержке в лошадях, при худых лошадях...» (22).

Декабрист Н.И. Тургенев 30 ноября 1820 г. писал брату С.И. Тургеневу: «Дилижансы, по акциям графом Воронцовым и другими учрежденные, устроены... Я намерен воспользоваться сим учреждением» (23). В последующих письмах Н.И. Тургенев сообщал, что «охотников ездить в дилижансах очень много; записываются за две недели, чтобы иметь место; особенно долго занимают места задние, за которые платится половинная цена» (24).

Некоторые современники пророчили неудачу дилижансам, полагая, что при тогдашних российских обычаях найдется мало желающих ехать в одном дорожном экипаже несколько дней подряд людям незнакомым, разного звания и пола. К тому же тогда еще не было шоссе, к постройке которого только что приступили. Дорога от Петербурга до Москвы была ужасной, проходила то по выбитым деревянным мостовым, то по камням, ямам и пескам, но хуже всего дорога была в период распутицы.

Один из первых пассажиров, Ф.Ф. Вигель, отправившийся в Москву 4 декабря 1820 г., так описал свое путешествие: «Я сидел в экипаже, который казался тогда затейливым. Это была низкая кибитка, немного подлиннее обыкновенной, но она была прочно сделана, хорошо обтянута кожей и разгорожена надвое. Лежать было невозможно: четыре человека, разделенные перегородкой, сидели друг к другу спиной и смотрели двое вперед, двое назад по дороге. Как дотоле зимняя кибитка значила лежанье, то наши мужички, глядя на новое изобретение, дилижансы прозвали *нележанцами*» (25).

Вигель уверял, что у Общества дилижансов изначально не было достаточно денег для приобретения летних дилижансов, поэтому они заказали зимние, стоившие в 10 раз дешевле, и откладывали начало рейсов до снега. По уверению Вигеля, первым пассажиром был некий смельчак – француз Дюпре де-Сен-Мор, который отправился в Москву один одинехонек (26). Хотя из других источников известно, что это было не так.

В марте 1820 г. Комитет учреждения колясок по Московскому тракту известил князя А.Н. Голицына, что Общество дилижансов готово к замене зимних экипажей на летние, которые уже приобретены. Сообщалось, что изготовлены они в виде шестиместных карет для пассажиров, четыре места внутри и два сзади кареты «со всевозможным закрытием от непогоды», и два места спереди для ямщика и надзирателя. Такой экипаж стоил в 5 раз

дороже зимнего. Починка летних экипажей предполагалась чаще, чем зимних, поэтому, как отмечалось в записке Комитета общества дилижансов, «справедливость», требовала повысить цены на места «дабы могло устоять заведение». За «первые места» цена увеличивалась с 95 до 120 руб., а за «последние» с 55 до 60 руб. (27).

Первое время дилижансы между столицами ходили 2 раза в неделю, с 1822 г. они отправлялись 3 раза в неделю, по вторникам, четвергам и субботам. Но поскольку число желающих постоянно увеличилось, дилижансы стали ходить по 4–5 раз в неделю, а затем и каждый день. Даже знатные особы стали пользоваться услугами дилижансов, ездить в которых было даже в моде.

Учреждение Общества дилижансов по Московскому тракту совпало с началом строительства шоссейных дорог в России, ведущимся с 1817 г. В первую очередь была начата постройка шоссе между Петербургом и Москвой. При сооружении дорожного полотна использовалась английская технология, применялся утрамбованный песок и щебень. Извилистые участки спрямлялись, что сокращало расстояние между столицами. В начале строительства протяженность дороги от Петербурга до Москвы составляла около 728 верст, в конце 1820-х гг. – 690 верст, а в 1834 г. – 677 версты.

Генерал-лейтенант инженерного корпуса А.И. Дельви́г в своих мемуарах вспоминал: «В то время шоссе между Москвою и Петербургом было устроено в нескольких местах. Часть дороги была песчаная, а часть мощенная крупным камнем, наибольшее же протяжение состояло из жердевой настилки, которая, в виду предполагавшегося шоссирования дороги, плохо исправлялось, так что жерди в разжиженном осенними дождями грунте плясали как клавишные клавиши, а некоторые из них, поломанные и плохо соединенные с соседними, выскакивали из своих мест и поднимались стоймя, забрызгивая... экипаж грязью. Езда по шоссе была превосходна, по пескам медленна, а по жердевой настилке тряска и даже не безопасна» (28). Эти воспоминания относились к лету 1826 г., когда автору воспоминаний было еще 13 лет.

Несомненным удобством дилижансов было то, что ехавшим в нем не нужно было беспокоиться о смене лошадей, тогда как раньше порой приходилось дожидаться на станциях их смены и по двое суток. Путешествие в прочных экипажах на рессорах выгодно отличалось от езды в собственной коляске, которая из-за плохой дороги и тряски постоянно ломалась.

Сравнивая путешествие в дилижансе в октябре 1834 г. со своей более ранней поездкой в старой коляске, А.С. Пушкин писал: «Катясь по гладкому шоссе, в спокойном экипаже, не заботясь ни о его прочности, ни о прогонах, ни о лошадях, я вспомнил о последнем своем путешествии в Петербург, по старой дороге. Не решившись скакать на перекладных, я купил тогда дешевую коляску и с одним слугою отправился в путь... Проклятая коляска требовала поминутно починки. Кузнецы меня притесняли, рытвины и местами

деревянная мостовая совершенно измучили. Целые шесть дней тащился я по несносной дороге и приехал в Петербург полумертвый» (29).

Пушкинский рассказ совпадает с опубликованным в 1833 г. в «Северной пчеле» очерком Н.И. Греча: «Лошадей переменяли мигом, и мы, как из лука стрела, летели по прекрасному шоссе». Греч отмечал, что особенно разительны были участки законченной и незаконченной дороги. Там, где шоссе еще не проложено – «лошади вязнут в глубоком песку, и карета едва движется, как минутная стрелка на часах» (30).

Некоторые неудобства путешествия в дилижансах отмечал и Пушкин. Так, 22 сентября 1832 г. он сообщал своей жене Наталье Николаевне: «Велосифер, по-русски поспешный дилижанс, не смотря на плеоназм, поспешал как черепаха, а иногда даже как рак. В сутки случилось мне сделать три станции. Лошади расковывались и неслыханная вещь! их подковывали на дороге. 10 лет езжу я по большим дорогам, отроду не видывал ничего подобного. На силу дотащился в Москву...» (31). Из недостатков езды в дилижансах путешественники упоминали духоту и мух летом, холод и сквозняки зимой, раскисшие дороги и грязь ранней весной и поздней осенью.

Случались иногда падения и опрокидывания дилижансов, что вызывало беспокойство властей. Так, в 1836 г. перевернулся экипаж с генерал-адъютантом графом В.Ф. Адлербергом, и он сломал руку. Только с апреля по июнь 1837 г. произошло три подобных несчастных случая, в результате четверо пассажиров получили «крепкие ушибы головы». Чтобы предотвратить возможные несчастья, в июле 1837 г. Николай I издал указ «О принятии строгих мер к предупреждению падения дилижансов». Московскому почт-директору и местному губернскому начальству было велено расследовать причины падения экипажей. Выяснилось, что, по большей части, коляски опрокидывались из-за неосторожности ямщиков или от непривычки к езде закладываемых лошадей. В распоряжении данному министру внутренних дел повелевалось принять самые строгие меры, содержателей дилижансов обязать следить за исправностью экипажей, нанимать опытных кучеров и фореиторов, использовать крепких и выезженных лошадей (32).

С окончанием строительства дороги между столицами «путешествие по гладкому шоссе», как отмечалось в «Путеводителе от Москвы до С.-Петербурга и обратно» стало «невыразимо приятно» и безопасно (33).

По мнению многих современников, русские дилижансы, курсирующие между Петербургом и Москвой, были даже лучше, чем в Европе. Писатель и драматург М.Н. Загоскин уверял: «Я думаю, многие из моих читателей помнят то время, когда дорога между Москвой и Петербургом была самым тяжким испытанием человеческого терпения для того, кто ехал в собственном экипаже, и решительно наказанием небесным для всякого, кто ехал на перекладных... Теперь мы едем от Москвы до самого Петербурга по ровному шоссе, нас не тряхнет ни разу, а если иногда придется проехать с четверть версты по дурно вымощенному селению, мы начинаем гневаться и кричать,

почему у нас нет еще до сих пор железных дорог и паровозов. ...Пусть всякий, кто бывал за границу, скажет по чистой совести, есть ли где-нибудь дилижансы красивее, спокойнее и удобнее тех, в которых мы ездим из Москвы в Петербург и из Петербурга в Москву?» (34).

Это сравнение в пользу петербургско-московских дилижансов было не единственным. Прозаик А. Погорельский полагал, что «дилижансы наши если не лучше, то крайней мере не хуже иностранных» (35). Разные авторы упоминали об их чистоте и вместительности, а главное о быстроте езды (36). Напротив, обращали внимание на тесноту французских, медленную езду прусских и ненадежность итальянских дилижансов (37). Однако не все русские путешественники были единодушны в оценке отечественных дилижансов. Основной их недостаток заключался в стоимости проезда, которая была значительно дороже, чем в Европе. Кроме того, восторженные отзывы относились в основном к дилижансам, совершавшим рейсы между Петербургом и Москвой, к прочим было немало самых разных нареканий со стороны пассажиров.

Дилижансы представляли собой громоздкие кареты, запряженные обычно четверкой лошадей. Летние дилижансы имели четыре места в карете и два места снаружи кареты для пассажиров. Зимние дилижансы имели только четыре места внутри. В некоторых экипажах были только два места внутри. Стоимость проезда зимой вскоре была установлена в 75 руб. асс., независимо от места (38). Кто брал весь дилижанс или сразу 4 места внутри кареты, платил на 50 руб. меньше, т.е. за весь дилижанс с поклажей летом – 550 руб., а за 4 места – 430 руб. кроме багажа (39). Через 10 лет цена проезда летом была снижена до 100 руб. асс. (40). После замены ассигнаций на кредитные билеты цены в четырехместном дилижансе составляли 21 руб. 42 коп., в двухместном – 24 руб. 28 коп., вне кареты спереди – 18 руб. 57 коп., сзади 15 руб. 71 коп. (41).

Дилижансы быстро завоевали популярность и прочно вошли в быт не только москвичей и петербуржцев, но и провинциальных жителей. Чтобы получить в них место, требовалось заблаговременно записаться в Конторе общества дилижансов, внести сразу деньги и получить билет на выбранное место. Приобрести билет можно было за две недели до отъезда. Накануне дня отправления необходимо было принести в Контору свой паспорт, вместе со свидетельством полиции, что «к выезду нет препятствия». Служащие чиновники и военные предъявляли только «виды от своего начальства».

Пассажиры могли иметь при себе письма, но должны были заплатить за их вес по почтовой таксе. Этот сбор вносился Конторами дилижансов в почтамтах. Перевозить чужие посылки и деньги «в подрыв почт» пассажирам запрещалось (42).

Контора дилижансов первоначального заведения в Петербурге находилась на Малой Морской улице, у Исаакиевского собора, позже – на набережной реки Мойки, 64, в доме Колержи. В Москве контора дилижансов находилась на Мясницкой улице за Почтамтом, в доме князя Салтыкова. При-

езжающие в Петербург и Москву ночью могли в Конторе общества получить бесплатно комнату для ночлега (43).

Дилижансы первоначального заведения отправлялись из Петербурга в Москву и обратно в Петербург ежедневно в 9 ч утра. Кто опаздывал, того не дожидались и по домам за пассажирами не заезжали. Место опоздавшего сохранялось до второй станции, после чего терялось. Кто не мог ехать сам, имел право передать свое место другому, в противном случае терял деньги. Если в дилижансе оставались или появлялись в пути свободные места, то их могли купить желающие на станциях.

Каждый дилижанс сопровождал надзиратель от заведения. Он оплачивал прогоны, обслуживал пассажиров, заботился об исправности экипажа. Никто из пассажиров не мог принуждать ехать быстрее или медленнее, делать лишние остановки. Экипаж двигался днем и ночью, останавливаясь на короткое время на станциях для завтрака (полчаса), обеда и ужина (по одному часу), а также смены лошадей (около 10–15 мин). Остановки на ночлег делались лишь при единодушном согласии всех пассажиров дилижанса. Если хотя бы один из них возражал, то экипаж продолжал путь и ночью. «Людей беспокойных» или по своей прихоти задерживавших дилижанс надзиратель после предварительного увещевания мог высадить, отдав им багаж и паспорт, без возврата денег за проезд. Для этого надзирателю необходимо было взять свидетельство от других пассажиров (44). При поломке экипажа надзиратель был обязан доставить пассажиров до места в наемных экипажах, заплатив проезд из имевшихся при нем денег.

Обычная скорость езды дилижанса была 100–150 верст в день. Согласно предписанию обыкновенных пассажиров положено было вести в летнее время до 10 верст в час, в зимнее – 12 верст, а в осеннее – 8 верст (45). Время в пути от Петербурга до Москвы составляло около 4–4,5 суток, но по мере улучшения дороги дилижансы преодолевали путь за 3 суток и 5 ч (46). В конечный пункт прибывали в неопределенное время.

Приведем воспоминания директора хозяйственного департамента Министерства внутренних дел А.Д. Шумахера, заставшего время расцвета дилижансов и эпоху железных дорог в России. К тому же он слышал рассказы своего отца о путешествии из Москвы в Петербург до появления дилижансов, которые приводит в своих мемуарах: «Поездка наша в Петербург [летом 1840 г. – П.Л.] по шоссе в дилижансе, на перекладных продолжалась до пяти суток – такое покажется невыносимым для настоящего поколения, привыкшего совершать этот переезд в 19 ч, а курьерским поездом даже в 15 ч. Отцу же моему, переезд из Москвы в Петербург показался, напротив, крайне быстрым, так как из памяти его не изгладились еще все неудобства переезда совершенного им в 1822 г. со всею семьею, – переезд не по шоссе, а по бревенчатой мостовой, и длившегося целых две недели» (47).

В 1821 г. Общество учредителей почтовых колясок организовало регулярное движение дилижансов между Петербургом и Царским Селом, между

Петербургом, Ригой, Митавой и Палангеном. В апреле 1828 г. Общество учредителей дилижансов получило позволение распространить свое предприятие на все тракты, где не были учреждены дилижансы. Компания получала 10-летнюю привилегию при условии, что будет использовать на этих трактах собственных или вольнонаемных лошадей (48). Во время Нижегородских ярмарок Обществом учредителей дилижансов была организована отправка колясок из Москвы в Нижний Новгород.

В 1822 г. по инициативе Л.И. Штиглица и Н.М. Лонгинова, акционеры Общества первоначального заведения дилижансов учредили в Петербурге, Москве и Риге конторы транспортов для перевозки разных тяжелых и громоздких вещей и товаров (49). Оно получило название «Общество первоначального страхового заведения транспортов» и являлось дочерней компанией Общества дилижансов. Для осуществления деятельности Общества первоначального заведения транспортов акционерами был образован основной капитал в размере 50 000 руб. асс., разделенный на 100 акций, по 500 руб. каждая. В 1833 г. новые конторы общества транспортов были открыты в Киеве, Харькове, Одессе, Казани и Тифлисе.

К 1828 г. Общество первоначального заведения дилижансов располагало 40 летними каретами и таким же количеством зимних экипажей. Этого было достаточно, чтобы отправлять всех желающих пассажиров ежедневно (50). В 1829 г. Общество учредителей дилижансов за 30 000 руб. приобрело у казны экипажи Радзиловского почт-дилижанса, которые уже были заказаны Петербургским почтамтом у известного петербургского каретного мастера и фабриканта И.А. Иохима (51).

В декабре 1830 г. обер-камергер граф Ю.П. Литта, барон Л.И. Штиглиц, тайный советник Н.М. Лонгинов и иностранный купец М.М. Андерсон, входившие в Комитет общества дилижансов, решили на основании имеющегося десятилетнего опыта принять новый Устав. Учредители постановили продолжить деятельность компании еще на 10 лет и с разрешения правительства распространить движение дилижансов не только между Петербургом и Москвой, но и по другим трактам. Устав был удостоен высочайшего утверждения на следующее десятилетие, но без предоставления каких-либо монопольных прав. Обществу разрешалось «заводить» дилижансы по другим трактам, где таковые еще не были учреждены, и иметь в других городах свои конторы (52).

В мае 1831 г. Николай I утвердил положение Комитета министров «о дозволении Обществу дилижансов отправлять свои экипажи до Прусской границы» (53). Предложение об установлении регулярного движения дилижансов между Россией и Пруссией было высказано в 1830 г. российским генеральным консулом в Гамбурге Р.И. Бахерахтом и прусским посланником в России генералом Шелером.

В первые годы многие сомневались, что Общество первоначального заведения дилижансов будет приносить акционерам прибыль. Действительно,

в самом начале акции компании имели весьма незначительный дивиденд, но с каждым годом доходность акций возрастала. В 1833 г. дивиденд составлял уже 300 руб. асс. на акцию.

После окончания привилегий, данных Обществу дилижансов, подобные предприятия стали появляться в России в большом количестве. В 1840 г. действовало уже 6 разных компаний дилижансов между Петербургом и Москвой и 9 с другими городами. Несмотря на соперничество, Общество первоначального заведения дилижансов процветало еще несколько лет. В 1842 г. именным указом Николая I по ходатайству учредителей Общества дилижансов срок его существования был продлен еще на 10 лет (54).

Но постепенно из-за конкуренции Общество первоначальных дилижансов было вынуждено ограничить свои действия и с 1847 г. оно осуществляло рейсы только между Петербургом и Москвой, между Петербургом, Царским селом и Гатчиной, между Москвой и Н. Новгородом во время ярмарок. Все остальные направления компания оставила, уступив место казенным почтовым каретам и брикам. В 1850 г. компания была ликвидирована, а все акции переданы управляющему Ф.Д. Серапину (55).

За первое десятилетие между Петербургом и Москвой в дилижансах Общества первоначального заведения было перевезено 33 603 чел. С 27 ноября 1820 г. по 1 октября 1827 г. ямщики Московского тракта получили от Общества дилижансов 1 241 564 руб. асс. (56). Во второе десятилетие, несмотря на соперничество многих возникших схожих предприятий, Общество дилижансов перевезло до 50 000 чел. В третье десятилетие, начиная с 1840 г., когда были открыты отправления казенных почтовых карет и брик, число пассажиров в Обществе дилижансов постепенно стало уменьшаться. В течение 30 лет, с 1 сентября 1820 г. по 1 сентября 1850 г., Общество заведения дилижансов собрало за проезд 3 810 534 руб. сер.

Из обзора действий акционерного Общества первоначального заведения дилижансов, напечатанного в 1845 г., видно, что в течение 25 лет оно израсходовало на прогоны, на поверстные и шоссейные деньги 7 543 394 руб. и на содержание дилижансов и служащих – 2 827 470 руб., всего 10 370 864 руб. асс., но сколько получено чистой прибыли и сколько выдано за все время дивидендов в отчете, к сожалению, не указано (57).

Согласно отчету дочернего Общества первоначального заведения транспортов в течение 23-летнего его существования сумма дивидендов, выданных акционерам по 1846 г., составила 105 000 руб., что примерно равнялось 45 руб. сер. на каждую акцию или 30% от первоначальной ее стоимости (58). Экономист Ф.Г. Тернер отмечал: «Общество это замечательно тем, что... оно давало постоянно акционерам баснословные дивиденды, составлявшие на этот капитал до 85%» (59). Доходность компании продолжала расти и в последующие годы. В 1860 г. дивиденд составлял уже 200 руб. на каждую акцию (60).

Общество первоначального заведения дилижансов сыграло огромную роль не только в становлении акционерного дела, но и в развитии общест-

венного транспорта в России. Впервые были организованы регулярные пассажирские рейсы и грузовые перевозки между Петербургом и Москвой и другими российскими городами с точной датой и временем отправления. Значительно сократилось время в пути и увеличилось число пассажиров, которые были избавлены от многих дорожных проблем.

Появление Общества первоначальных дилижансов, а затем и других акционерных предприятий во многом было связано с происходившими в 1820–1840-х гг. экономическими и социальными процессами в русском обществе. Завершался период частного индивидуального предпринимательства и зарождалась новая форма организации капитала – акционерная компания. Капиталистический уклад в российской экономике постепенно завоевывал все более прочные позиции.

С открытием в ноябре 1851 г. Николаевской железной дороги значение Петербургско-Московского шоссе, казенных почтовых экипажей и частных обществ дилижансов стали терять свое былое значение. Время, которое пассажиры проводили в пути по железной дороге от Петербурга до Москвы, сократилось до 19 часов, а поездка была более комфортабельной и безопасной. Эпоха дилижансов уходила в прошлое с дальнейшим развитием железнодорожного транспорта. Впрочем, еще в начале XX в. дилижансы для перевозки пассажиров и грузов использовались там, где отсутствовали железные дороги.

ПРИМЕЧАНИЯ

- (1) Ежегодник Министерства финансов на 1869 год. – Вып. 1. – СПб., 1869. – С. 308.
- (2) См: *Шепелев Л.Е.* Акционерные компании в России: XIX – начало XX века. – СПб., 2006. – С. 31–32.
- (3) РГИА. – Ф. 1289. – Оп. 1. – Д. 304. – Л. 23, 27; Полное собрание законов Российской империи (далее – ПСЗ РИ). Собр. I. – Т. XXXVII. – Ст. 28317. – С. 356–357.
- (4) *Свиньин П.П.* Почты и экипажи в Англии // Сын Отечества. – 1815. – Т. XXV. – С. 215.
- (5) *Глинка Ф.Н.* Письма русского офицера о Польше, Австрийских владениях, Пруссии и Франции... – М., 1815. – Ч. 7. – С. 194.
- (6) О первоначальном заведении в России дилижансов // Современник. – 1851. – Т. 27. – № 6. – Отд. VI. – С. 201.
- (7) Братья Булгаковы. Переписка. – М., 2010. – Т. 1. – С. 670.
- (8) Там же. – С. 677.
- (9) РГИА. – Ф. 1263. – Оп. 1. – Д. 218. – Л. 488 б – 488б об.
- (10) РГИА. – Ф. 1289. – Оп. 1. – Д. 304. – Л. 55–55 об; ПСЗ РИ I. – Т. XXXVII. – Ст. 28317. – С. 356–357.
- (11) РГИА. – Ф. 1289. – Оп. 1. – Д. 304. – Л. 9–9 об.
- (12) Там же. – Л. 10.
- (13) Братья Булгаковы. Переписка. – Т. 1. – С. 690.
- (14) Там же. – С. 692.
- (15) О первоначальном заведении в России дилижансов // Современник. – 1851. – Т. 27. – № 6. – Отд. VI. – С. 202.

- (16) Братья Булгаковы. Переписка. – М., 2010. – Т. 1. – С. 692.
- (17) Современник. – 1851. – Т. 27. – № 6. – Отд. VI. – С. 202.
- (18) Московские ведомости. – 1820. – 9 октября.
- (19) Там же. – 1820. – 1 декабря.
- (20) Цит. по: Декабрист Н.И. Тургенев. Письма к брату С.И. Тургеневу. – М.–Л., 1936. – С. 444.
- (21) Братья Булгаковы. Переписка. – Т. 1. – С. 731–732.
- (22) Новое учреждение в России почтовых экипажей на образец известных дилижансов // Отечественные записки. – 1820. – Т. 3. – № 5. – Отд. III. – С. 119.
- (23) Декабрист Н.И. Тургенев. Письма к брату С.И. Тургеневу. – С. 322.
- (24) Там же. – С. 325.
- (25) Вигель Ф.Ф. Воспоминания. – М., 1865. – Ч. 6. – С. 12.
- (26) Там же. – С. 11.
- (27) РГИА. – Ф. 1289. – Оп. 1. – Д. 304. – Л. 69 об.–70.
- (28) Дельви́г А.И. Мои воспоминания. – М., 1913. – Т. 1. – С. 38.
- (29) Пушкин А.С. Путешествие из Москвы в Петербург. Шоссе // Полное собрание сочинений. – М.–Л., 1949. – Т. 11. – С. 243.
- (30) Греч Н.И. Поездка в Москву // Северная пчела. – 1833. – 6 июня. – С. 494; Греч Н.И. Московские письма. Дорога // Сочинения. – СПб., 1855. – Т. 3. – С. 234–235.
- (31) Пушкин А.С. Полное собрание сочинений: В 16 т. – М.; Л., 1948. – Т. 15. Переписка, 1832–1834. – С. 30.
- (32) ПСЗ РИ II. – Т. XII. – Отд. 1. – Ст. 10433. – С. 639.
- (33) Дмитриев И.А. Путеводитель от Москвы до С.-Петербурга и обратно... – М., 1839. – С. 20.
- (34) Загоскин М.Н. Москва и москвичи. Контора дилижансов // Полное собрание сочинений. – СПб., 1902. – Т. 2. – С. 107–108.
- (35) Погорельский А. Двойник, или мои вечера в Малороссии // Полное собрание сочинений. – СПб., 1853. – Т. 2. – С. 247.
- (36) Сеченов И.М. Автобиографические заметки. – М., 1907. – С. 81; Лаврецкий П.А. Поездка во внутреннюю Чехию весной 1860 года // Утро. – С. 97 и т.д.
- (37) Греч Н.И. Путевые письма из Англии, Германии и Франции. – СПб., 1839. – Т. 2. – С. 210–211; Герсеванов Н.Б. Из путевых впечатлений туриста // Отечественные записки. 1848. – Т. 57. – Отд. VIII. – С. 1–3; Срезневский И.И. Путевые письма // Живая старина. – 1892. – Вып. 2. – С. 50–51, 62.
- (38) Почтовый дорожник или описание всех почтовых дорог Российской Империи... СПб., 1824. – С. 452; Почтовый дорожник... – СПб., 1829. – С. 473.
- (39) Северная пчела. – 1831. – 8 мая.
- (40) Русский инвалид. – 1831. – 22 мая.
- (41) Петров А. Памятная книжка российской промышленности на 1843 год. – М., 1843. – С. 199; Весь Петербург в кармане... – СПб., 1851. – С. 193.
- (42) ПСЗ-II. – Т. VI. – Отд. 1. – Ст. 4570. – С. 379; Новое учреждение в России почтовых экипажей на образец известных дилижансов // Отечественные записки. 1820. – Т. 3. – № 5. – Отд. III. – С. 113–114; Почтовый дорожник... – СПб., 1824. – С. 453.
- (43) Северная пчела. – 1831. – 8 мая.
- (44) Сведения о дилижансах первоначального заведения // Месяцеслов на 1836 год. – СПб., 1836. – С. 265–267.

- (45) Правила, для проезжающих на почтовых лошадях... // Месяцеслов на 1854 год. – СПб., 1854. – С. 259.
- (46) Русский инвалид. – 1831. – 22 мая.
- (47) *Шумахер А.Д.* Поздние воспоминания о давно минувших временах // Вестник Европы. – 1899. – Т. 196. – Кн. 3. – С. 100–101.
- (48) ПСЗ-II. – Т. III. – Ст. 1992. – С. 498–500.
- (49) Там же. – Т. VIII. – Ст. 6566. – С. 654, Там же. – Т. XVIII. – Отд. 1. – Ст. 16962. – С. 394.
- (50) Там же. – Ст. 1992. – С. 498.
- (51) Там же. – С. 499; Там же. – Т. IV. – Ст. 3115. – С. 613–614.
- (52) Там же. – Т. VI. – Отд. 1. – Ст. 4570. – С. 376.
- (53) Там же. – Ст. 4592. – С. 398–400.
- (54) Там же. – Т. XVII. – Ст. 16182. – С. 95.
- (55) О первоначальном заведении в России дилижансов // Современник. – 1851. – Т. 27. – № 6. – Отд. VI. – С. 202.
- (56) ПСЗ-II. – Т. III. – Ст. 1992. – С. 499.
- (57) Акционерные общества в России // Современник. – 1847. – Т. V. – Отд. IV. – С. 18–19.
- (58) Там же.
- (59) *Ф.Т.* Акционерные компании // Энциклопедический словарь, составленный русскими учеными и литераторами. – СПб., 1861. – Т. 2. – С. 480.
- (60) Месяцеслов на 1861 год. – СПб., 1861. – С. 108–109.

**SOCIETY FOR THE INITIAL ESTABLISHMENT
OF TRAVELLING DILIGENCES CONNECTION:
THE FIRST TRANSPORT COMPANY IN RUSSIA**

P.V. Lizunov

Department of Philosophy and Culturology Humanitarian Institute
M.V. Lomonosov Northern (Arctic) Federal University
Street Tortseva, 6, Severodvinsk, Russia, 164500

The article deals with one of the unexplored issues in the national historiography – origination of the first joint-stock companies in Russia. Using the example of the privileged Society for original establishment of travelling coaches, formed in 1820, it shows the formation mechanism, organizational structure and activities of the joint stock companies before the adoption of «The provisions on the Joint-Stock Companies» in 1836.

Key words: Society of an initial institution of stagecoaches, actions,, founders, a path, highway.