

Мингереш Сергей Дмитриевич

**П. И. ГУБОНИН И ЕГО ВКЛАД В РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА XIX СТОЛЕТИЯ**

Данная статья показывает становление П.И. Губонина как одного из крупнейших предпринимателей и благотворителей Российской Империи XIX века. Освещается его роль и вклад в создание и развитие крупнейших финансовых и промышленных предприятий того времени, в том числе железнодорожного строительства.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2011/2-3/28.html](http://www.gramota.net/materials/3/2011/2-3/28.html)

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2011. № 2 (8): в 3-х ч. Ч. III. С. 107-112. 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/3/2011/2-3/](http://www.gramota.net/materials/3/2011/2-3/)

**© Издательство "Грамота"**

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить 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)

территориальных владений, и усиление своего политического влияния в Дагестане. Однако Сурхай-хан II, следовавший преемственности политической линии гази-кумухских ханов, не смог понять и оценить сущности изменений в политической жизни на Кавказе в целом и, в частности, в Дагестане. Впоследствии он вынужден был эмигрировать в Иран, а затем, вернувшись в Дагестан, предпринимал дальнейшие попытки вызвать возмущение и беспорядки в Гази-Кумухском ханстве, которые, как и прежде оказывались безуспешными.

В свою очередь, военно-дипломатическая деятельность Российской империи на Кавказе имела причинно-следственные основания, заключающиеся в необходимости обороны и укрепления своих южных границ и, как следствие, противодействию проникновению в регион заинтересованных в этом Турции и Ирана, нежелающих усиления России на Ближнем и Среднем Востоке. Деятельность России на Кавказе имела целенаправленный характер и, несмотря на ряд осложняющих внешне- и внутривнутриполитических факторов, была достаточно успешной, свидетельством чему является результат рассматриваемого похода, когда под полный контроль российских войск перешел весь край от Дербента до Гянджи.

#### *Список литературы*

1. Абдуллаев Г. Б. Из истории Северо-Восточного Азербайджана в 60-х - 80-х гг. XVIII в. Баку, 1958.
2. Акты Кавказской Археографической Комиссии. Тифлис, 1873. Т. 5.
3. Архив внешней политики российской империи (АВПРИ). Ф. 77. Сношения России с Персией. Оп. 77/5. Д. 483.
4. Бакунина В. И. Персидский поход в 1796 г.: воспоминания // Русская Старина. 1887. Т. 53. Кн. 2. С. 99-110.
5. Бутков П. Г. Материалы для новой истории Кавказа с 1722 по 1803 год. СПб., 1869. Ч. 2.
6. Гаджиев В. Г. Роль России в истории Дагестана. М., 1965.
7. Джагиев Г. А. Россия и Дагестан в начале XIX в. Махачкала, 1985.
8. Дубровин Н. Ф. История войны и владычества русских на Кавказе. СПб., 1888. Т. 3.
9. Там же. Т. 2.
10. Козубский Е. И. История города Дербента. Темир-Хан-Шура, 1906.
11. Магомедов Р. М. История Дагестана с древнейших времен до конца XIX в. Махачкала, 1961.
12. Радожницкий И. Историческое известие о походе российских войск в 1796 г. в Дагестан и Персию под командою графа Зубова // Отечественные записки. СПб., 1827. Ч. 31. № 87. С. 123-129.
13. Фадеев А. В. Россия и Кавказ в первой трети XIX в. М., 1960.
14. Феодаева Ф. З. Русско-дагестанские отношения во второй половине XVIII-XIX в. М., 2008.

#### **GAZI-KUMUKH KHANATE AND V. A. ZUBOV'S PERSIAN MARCH IN 1796**

**Akhmed Dzhabrailovich Kurbanov**, Ph. D. in History, Associate Professor

*Department of Russia History  
Dagestan State University  
ahmed2005@mail.ru*

*The author proves that the Russian troops march to Caucasus undertaken in 1796 under V. A. Zubov's command was caused by the Russian government policy which tried to gain Dagestan rulers' support, to reassure them of its patronage and to stir up their adherence to Russia and also by the wish to limit Porte influence in this region.*

*Key words and phrases:* khanate; march; rulers; troops; tsarism policy; borders; territory; Caucasus; Dagestan; Transcaucasia; Russian command.

---

УДК 94(47)"1825-1894" (929)

*Данная статья показывает становление П.И. Губонина как одного из крупнейших предпринимателей и благотворителей Российской Империи XIX века. Освещается его роль и вклад в создание и развитие крупнейших финансовых и промышленных предприятий того времени, в том числе железнодорожного строительства.*

*Ключевые слова и фразы:* предпринимательство; промышленность; железнодорожное строительство; учредитель и совладелец Петр Ионович Губонин; акционерные общества; Брянский рельсопрокатный; железодобывательный и механический завод.

**Сергей Дмитриевич Мингереш**

*Кафедра истории менеджмента и предпринимательства  
Санкт-Петербургский государственный университет  
s.mingeresh@mail.ru*

#### **П. И. ГУБОНИН И ЕГО ВКЛАД В РАЗВИТИЕ РОССИЙСКОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА XIX СТОЛЕТИЯ<sup>©</sup>**

Российская империя второй половины XIX века была эпохой реформ и перемен, временем производственных модернизаций, технического и энергетического перевооружения экономики. Международные экономические

изменения, в том числе и рыночной конъюнктуры, существенно отражались на положении России, связанной с зарубежной экономикой. Промышленное развитие связано с определением магистрального пути экономики индустриализации догоняющего типа. Это означало ускоренное развитие промышленности и являлось приоритетным курсом правительства. Данные процессы не могли остаться без внимания Министерства финансов, проводившего политику совершенствования законодательных начал предпринимательской деятельности.

Важнейшим звеном процесса индустриализации в «России во второй половине XIX века» являлось строительство железных дорог, поддерживаемое системой железнодорожных гарантий [16, с. 14], требующее привлечения частного капитала. Одним из ярких представителей предпринимательских кругов являлся П. И. Губонин, оставивший заметный след в эпоху индустриализации и показавший предпринимательскую смекалку, ставший «железнодорожным королем» [10, с. 116].

Петр Ионович Губонин родился в 1825 году в семье крепостных крестьян. Его родина – деревня Борисово Коломенского уезда Московской губернии. С малых лет он удивлял всех своими способностями быстро обучаться любому ремеслу. За пять лет он сумел перенять мастерство своего деда Алексея и в совершенстве овладел жерновым делом. Когда Петру исполнилось семнадцать лет, дед отвёз его в Москву к своему родственнику, каменных дел мастеру, известному на всю Москву Яковлеву<sup>1</sup>. Вскоре Пётр стал приказчиком у Яковлева, а после болезни последнего начинает самостоятельно вести все его дела. Яковлев сыграл большую роль в жизни П. И. Губонина. Мастер успел «показать дорогу» Губонину в Министерство путей сообщения, познакомил его с «нужными» чиновниками, научил «искусству» получать выгодные подряды, благодарить «за услуги». После смерти Яковлева П. И. Губонин стал самостоятельным подрядчиком каменных дел [9, с. 4-5] и сразу проявил себя в этой деятельности. В Петербурге в этот период велось строительство Исаакиевского собора, по этому случаю царь Николай I приказал привезти из других городов России умельцев: каменщиков, кузнецов, кровельщиков. П. И. Губонин свез каменщиков в Петербург, получил за них несколько сот рублей, и взялся исполнить подряд на каменные работы [Там же, с. 3].

В пореформенный период в связи с быстрым развитием промышленного капитализма в России резко ощущалась необходимость в средствах транспортировки, повысились требования к транспорту. В то же время выявились недостатки железнодорожного строительства. Они особенно сказались во время Крымской войны. В то время не было ни одной шоссейной или железной дороги, связывающей центральные районы России с Крымом.

В 1848 году началось строительство шоссейной дороги из Москвы в Брест. П. И. Губонин получает в Министерстве путей сообщения подряд на устройство всех каменных сооружений на этой дороге.

За шесть лет работы в Москве Петр Губонин заработал достаточную сумму, позволившую ему выкупиться из крепостной зависимости. Но вольную получил только в 1858 году. К этому времени он был уже настолько богат, что купил себе камнетесный завод графа А. А. Зотова под Москвой. Первое губонинское предприятие занималось отделкой набережных Москвы-реки, мостов, городских зданий. Вскоре он открывает лавку в Москве для продажи изделий завода, на котором трудились 75 рабочих, ежегодная прибыль предприятия исчислялась в размере 18 000 рублей.

Шестидесятые годы XIX века – расцвет железнодорожного строительства в России. «Баснословные состояния, создававшиеся почти моментально из ничего, ... погоня за концессиями и желание какими бы то ни было путями пристроиться к железнодорожным деятелям стали чуть не всеобщими. Жажда наживы, и притом быстрой, охватила общество и окунуться в это море золотой грязи не считалось постыдным ни для кого.» [12, с. 114-115]. 26 января 1857 года Александр II подписал Указ о создании разветвленной сети железных дорог.

Большой вклад в развитие российских железных дорог вносит П. Губонин. Уже с 1858 года он числился купцом первой гильдии. Отныне Петр Ионович становился железнодорожным подрядчиком и концессионером. Он получил несколько подрядов на поставку камня и возведение железнодорожных мостов. В 1864 году начинается постройка железной дороги Москва – Курск – Киев.

Дорога, переименованная в Московско-Курскую железную дорогу, была открыта в октябре 1868 г. Постройка полотна дороги, искусственных сооружений, водоснабжения была предоставлена с торгов подрядчикам П. И. Губонину, Т. Л. Садовскому, И. А. Бусургину, А. И. Гладину, Н. И. Журавлеву, Н. М. Яфимовичу и др. Дорога строилась долго, в течение 4 лет. Из отпущенных государством 32 млн. руб. удалось сэкономить около 8 млн. рублей [23, с. 92-93].

Тем самым увеличив свой капитал, Петр Ионович посчитал возможным взять подряд на строительство железной дороги целиком. Он вошел в число претендентов на получение концессии на строительство Орловско-Витебской железной дороги. Но, так как строительство железных дорог было делом новым, а у русских было мало опыта, в декабре 1865 года департамент железных дорог отдал предпочтение англичанину, Мортену Пито, который обязался построить дорогу за огромную по тому времени сумму 65 825 000 рублей [15, с. 12].

П. И. Губонин знал, что дорога должна пройти через брянские леса и, при поддержке Министерства государственных имуществ и путей сообщения, оформил куплю продажу-казенного леса в полосе будущей железной дороги. Он рассчитывал продать шпалы подрядчику Мартену Пито под строительство железной дороги, а отходы деревьев разделять на дрова, что и составило бы выгоду в размере 600 000 рублей.

Через некоторое время у Петра Ионовича была встреча с друзьями из Министерства путей сообщения, инженер-генерал-майором А. Б. Казаковым и инженер-подполковником Т. Л. Садовским<sup>2</sup>, которые ему

<sup>1</sup> Яковлев, дядя П. И. Губонина, оставивший ему в наследство заводик каменных изделий и инструменты и передавший строительные подряды на выполнение каменных работ.

<sup>2</sup> Садовский, талантливый инженер, работал с Губониным и Казаковым на Орловско-Витебской дороге.

сообщили о том, что договор с англичанином Пито не состоялся. Они же высказали свое соображение, что следует предложить Орловскому губернскому земству принять на себя концессию. А потом земство сдаст им подряд на ее строительство, так как составленные Казаковым и Губониным условия оказались более выгодными, чем обуславливал англичанин Пито.

Они планировали построить дорогу не за пять лет, а за три года, и на 5 825 000 дешевле, то есть за 60 000 000 рублей. При этом риск в получении выгоды был нулевым [9, с. 8-12]. После того как П. Губонин вместе с А. Б. Казаковым создали Акционерное общество «П.И. Губонин и К<sup>о</sup>» с помощью петербургского банкира Е. Е. Брандта [3; 5]<sup>1</sup>, а также варшавского банкира С. А. Френкеля [20, с. 3; 5, с. 343]<sup>2</sup>, он предпринял осуществление первого проекта строительства железной дороги от Орла до Витебска. Сам П. Губонин выступал перед компанией как каменных дел подрядчик<sup>3</sup>. В 1868 году дорога была построена. Ее длина составила 487,8 верст, это - четвертая часть всех дорог, построенных в России в том году. Стоимость постройки Орловско-Витебской железной дороги составила 40 845 065 рублей 78 копеек, что предоставило огромную прибыль компании «П.И. Губонин и К<sup>о</sup>», и их банкирам Брандту и Френкелю в размере 19 с лишним миллионов рублей. По завершению кампании по строительству железной дороги в учетной книге Московской купеческой управы появилась запись: «Губонин Петр Иванович — почетный гражданин и кавалер. Занимается казенными подрядами по устройству железных в России дорог» [4, с. 263]. Князь Мещерский писал: «Никто не мог понять, почему такие люди как Мекк, Дервиз, Губонин, Башмаков и прочие, которые не имели, во-первых, ни гроша денег, а, во-вторых, никаких инженерных познаний, в два-три года делались миллионщиками» [17, с. 107].

На этом П. И. Губонин не остановился и в 1871 году построил Московско-Брестскую железную дорогу, протяженность которой составляла 1012 верст, в том же году – Грязе-Царицынскую - 520 верст, в 1872 г. - Балтийскую (Гатчина-Ревель) - 415 верст, в 1875 – Лозово-Севастопольскую - 613 верст, а в 1878 – Уральскую горнозаводскую от Перми до Екатеринбурга - 729 верст.

П. И. Губонин как-то, пребывая в Царицыне, увидел там на берегу Волги ряд мельниц, размельчающих каменную соль. Учитывая то, что соль дефицитна и очень ценна в продаже, он в 1869 году открывает собственную соленую мельницу. Развивая дальше соленое дело, он приобрел в Бахмуте соленые копи и поставил мельницы в нескольких городах России. Позже, вместе с В. А. Кокоревым [1]<sup>4</sup>, они нашли взаимовыгодный вариант объединения и основали «Пермское товарищество по торговле солью». Данное объединение стало одним из основных по торговле солью в России. В дальнейшем объединив часть своих капиталов, они открыли в 1870 году Волжско-Камский банк [5, с. 117-124; 25]<sup>5</sup>.

В сферу кипучей деятельности П. Губонина входила и добыча угля [4]<sup>6</sup>, и развитие нефтяной промышленности [18; 24]<sup>7</sup>. Сюда он, можно сказать, тоже «приехал» по железной дороге. Поездам необходимы были смазочные и осветительные материалы, и П. Губонин приступил к разработке доселе неразвитых нефтяных промыслов, в частности – на Керченском полуострове Крыма. В итоге, к концу своей жизни, он был широко известен и как железнодорожный, и как нефтяной король России. С. Ю. Витте пишет в своих воспоминаниях о встрече с П. Губониным: «в Петербурге я встречался и с другими железнодорожными королями, например, с Губониным, который представлял собой толстопуза, русского простого мужика с большим здравым смыслом, который начал свою карьеру с мелкого откупщика, затем сделался подрядчиком, а потом строителем железных дорог и стал железнодорожной звездой» [10, с. 121].

<sup>1</sup> Брандт (Брант) Егор Егорович (Георг-Фридрих) (1807–1891) — предприниматель, банкир, член Распорядительной думы Санкт-Петербурга (1847–1852), выборный председатель Санкт-Петербургского Биржевого комитета (1859–1869), совладелец банковской конторы «К. Феллейзен, Е. Е. Брандт и К<sup>о</sup>», один из учредителей, в 1864 г., и председатель правления (1864–1890) «Петербургского частного коммерческого банка».

<sup>2</sup> С. А. Френкель варшавский банкир, один из участников создания Главного общества Русских железных дорог 1857 г., получивший титул барона по ходатайству министра финансов за содействие правительству в заключении займа, основатель банкирского дома «С. А. Френкель», учредитель Петербургского международного банка (1869) и Русского для внешней торговли банка (1871).

<sup>3</sup> Генеральный подрядчик «Губонин и К<sup>о</sup>» сдал подряд на каменные работы каменщику П. И. Губонину.

<sup>4</sup> В. А. Кокорев (1817-1889) - выдающийся русский предприниматель широчайшего диапазона. Разбогатев на винных откупах, с 40-х годов начал крупную торговлю с Востоком. В 1857 году организовал Закаспийское товарищество, в 1859 - первый нефтеперегонный завод (с 1874 года - Бакинское нефтяное общество). Участвует в создании железнодорожных, паровозных и других обществ. В 1870 году учреждает и становится председателем правления Волжско-Камского банка.

<sup>5</sup> 24 февраля 1870 г. Александр II подписал устав Волжско-Камского коммерческого банка. Правление расположили в столице Российской империи Санкт-Петербурге. Банк представлял собой акционерное общество с уставным (складочным) капиталом в 6 000 000 р. из 6 000 акций, по 1 000 р. каждая. Первоначальный капитал банка был разобран учредителями, в состав которых входили И. А. Милютин, И. А. Кононов, И. А. Первушин, А. М. Тарасов, А. Н. Голяшкин, И. В. Лихачёв, М. М. Полежаев, А. М. Полежаев, И. А. Варгунин, Т. С. Морозов, К. Т. Солдатенков, Н. А. и Д. А. Пастуховы. Целью создания банка было кредитование торговли.

<sup>6</sup> В Бахмутском уезде Екатеринославской губернии он приобрел Марьевскую и Голубовскую угольные копи.

<sup>7</sup> 18 января 1874 года утвержден и подписан Императором Александром II Устав Бакинского нефтяного общества. Учредители статский советник П. И. Губонин и коммерции советник В.А. Кокорев. Основной капитал общества 7 500 000 рублей, разделенных на 30 000 акций по 250 рублей каждая. Среди нефтяных бумаг акции Бакинского нефтяного общества стояли на первом месте котировавшихся на Петербургской бирже, относящихся к наиболее солидным, прочным и ликвидным в группе промышленных бумаг, а в группе металлургических ценностей акции Брянского завода занимали второе место после Путиловских акций.

Кроме всего прочего, П. Губонин стал инициатором создания общественного городского рельсового транспорта России. В 1874 году вместе с предпринимателем статским советником С. Башмаковым<sup>1</sup> Губонин основал «Первое товарищество конно-железной дороги»<sup>2</sup>. «Конка» пролегла по Невскому проспекту в Петербурге – от Знаменской площади до Адмиралтейской. Вторая – от Николаевского моста до Васильевского острова. Через десять лет Петр Ионович выступил строителем линий «конки» в Москве. Она пролегла по Тверской – от Бресткого вокзала (ныне – Белорусский) до Красной площади. Став массовым видом городского транспорта, «конка» существовала вплоть до появления электрического трамвая.

Важность отечественной промышленности второй половины XIX века заключалась в стремлении добиться конкурентоспособности страны с государствами Европы. Одним из основных направлений развития целого ряда промышленных групп становится поддержание военно-стратегических целей Российской Империи. С железной дорогой связана и металлургическая сфера деятельности выдающегося промышленника.

В 1871 году Петр Ионович Губонин – один из учредителей «Русского общества механических и горных заводов» (владело Невским судостроительным и механическим заводом в Петербурге) [11, с. 209], Общества Коломенского машиностроительного и Кулебабского горного и сталелитейного завода. Через два года это Общество получило в Вене почетный диплом за представленный паровоз русской конструкции. А через восемь лет после основания Общества был выпущен десяти тысячный железнодорожный вагон.

Губонин получил высочайшее разрешение вместе с коллежским ассессором В. Ф. Голубевым<sup>3</sup> на учреждение 20 июля 1873 года «Акционерного общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода» [22, ф. 220. оп. 3. д. 12. л. 29]. Основной капитал общества установлен в размере 400 тыс. руб. (4000 акций по 100 руб. каждая, оформленных «на предъявителя») [13, ф. 220. оп. 1. д. 402. л. 6]. Устав общества предположительно написал бывший обер-прокурор Сената и камергер Н. Н. Суцов [10, с. 339-340]<sup>4</sup>, знакомый П. Губонина [Там же, с. 342-344]. По тем временам – деньги немалые. Немного позднее к ним присоединились князь В. Н. Тенишев [14; 21]<sup>5</sup>, внесший свой пай в размере 200 000 рублей, и фабрикант В. Ф. Крахт [15, с. 14], позднее ставший директором Брянского завода, тем самым увеличив основной капитал общества до 600 000 рублей, разделенных на 6 000 акций, по 100 рублей каждая [26, с. 3]. Акции Брянского Общества котировались одновременно на Петербургской, Брюссельской и Парижской биржах [6]. Первоначально на заводах Губонина выпускались рельсы и рельсовые скрепления. Затем было налажено производство стали. Постепенно предприятие стало заниматься крупным механическим производством.

В 1882 году на Всероссийской выставке в Москве Общество получило высшую награду «за выставленный паровоз и паровозную машину, за машиностроение вообще, производимое из русских материалов, а также за высокое качество стали и изделий из нее».

Через десять лет на коломенском заводе Губонина был выпущен и первый трамвай, которому суждено было прийти на смену губонинской же «конке». Предприятия Губонина, в основном направленные на производство всего, что связано с железными дорогами и транспортом вообще, кроме того, выпускали и другую продукцию – торфяные прессы, локомобили, веялки, молотилки и прочее.

В страховой сфере Губонин тоже обозначился – он состоял в учредителях Северного страхового общества, во главе которого стоял вместе с В. А. Кокоревым [9, с. 12] и других финансовых структурах.

В 1874 году П. Губонин построил железную дорогу в Крыму – от станции Лозовая до Севастополя [23, с. 105-109]<sup>6</sup>. Заработанные на этом строительстве деньги он решил вложить в покупку большого участка крымской земли. Покупка состоялась в 1881 году, Петр Ионович купил в Гурзуфе землю у наследников

<sup>1</sup> С. Д. Башмаков, статский советник, строитель железных дорог, концессионер. Вместе с Губониным проложил разветвленную сеть конки в Петербурге.

<sup>2</sup> В апреле 1876 года по ходатайству Башмакова и Губонина было учреждено Акционерное общество конно-железных дорог. Акционеры стали владельцами акций и других ценных бумаг на общую сумму в 7,5 млн рублей. Только с 1885 года Общество начало получать прибыль.

<sup>3</sup> Голубев Виктор Федорович (1841-1903), железнодорожный инженер и промышленник, работал с Губониным на нескольких дорогах, предложил ему построить Брянский рельсопрокатный завод, один из главных инженеров-строителей Уральской горнозаводской дороги.

<sup>4</sup> Суцов Николай Николаевич (раньше 1840 г. – 1910 г.) – окончил юридический факультет СПб. университета, дослужился до директора канцелярии министерства юстиции при Д. Н. Замятине «...после он был обер-прокурором Сената, камергером, - одним словом, по тому времени, он занимал довольно выдающийся пост. В первой половине 60-х годов Суцов начал заниматься частными делами, частными обществами, вследствие чего он должен был покинуть государственную службу. В 60-х-70-х годах Суцов играл громадную роль. Тогда в России только начали применяться различные уставы акционерных обществ, как торгово-промышленных, так и банковских. Он писал всевозможные проекты, всевозможные уставы, всевозможные прошения. За написание такого устава Суцов брал в те времена 25-30 тысяч рублей, между тем, как это было для него работой на несколько часов в течение двух дней.

<sup>5</sup> Тенишев Вячеслав Николаевич (1844-1903) – представитель княжеского рода Тенишевых, сын Сандомирского губернатора генерал-майора князя Николая Ивановича Тенишева (1789-1862) был долгое время начальником путей сообщения в Царстве Польском. Стал одним из соучредителей и техническим руководителем Общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода, одного из крупнейших металлообрабатывающих предприятий России, крупный предприниматель, инженер, с основными интересами в сфере металлообработки, благотворитель, российский этнограф, археолог. Был генеральным комиссаром от России на Всемирной выставке 1900 года в Париже.

<sup>6</sup> Лозово-Севастопольская ж.д. - за 4 млн. - [была отдана] П. И. Губонину. При этом царь разрешил предоставить правительственную страховую гарантию на весь основной капитал.

сенатора Фундуклея<sup>1</sup> и князя Барятинского<sup>2</sup>. В то время здесь располагался только парк, знаменитый еще со времен герцога Э. О. де Ришелье<sup>3</sup>, бывшего владельцем здешнего имения. Стараниями Губонина захудалая татарская деревенька, затерянная у подножия Медведь-горы, превратилась в роскошный курорт. Губонин проложил здесь водопровод, устроил русло для реки Авунды, которая в период половодья из сонного ручья превращается в бурный и неукротимый поток. В кратчайшие сроки были построены церковь Успения Пресвятой Богородицы, курзал и семь удобных гостиниц, отличающихся великолепной архитектурой и внутренним благоустройством [9, с. 34-35]. Парк обновился и украсился изысканными статуями и фонтанами. Наконец, в 1889 году из Вены, где проходила Всемирная выставка, Петр Ионович привез одно из главных украшений – фонтан «Ночь». Всего фонтанов в великолепном архитектурном ансамбле Губонина было пять – «Ночь», «Рахиль», «Нимфа», «Муза» и «Любовь». Сейчас их осталось два. «Любовь», «Нимфу» и «Музу» увезли гитлеровцы.

На скале островка Адалар П. Губонин построил ресторан, считавшийся лучшим на крымском побережье. Здесь особенно любил бывать и петь Федор Иванович Шаляпин<sup>4</sup>. А в урочище Суук-Су (Холодная вода), знаменитом своими минеральными водами, Петр Ионович устроил курортный комплекс с грязелечебницей. Вскоре Гурзуф был признан одним из лучших курортов России того времени.

Пётр Ионович занимался благотворительностью. Так, в 1865 г. Губонин открыл в Москве ремесленную школу, в которой обучали портняжному и переплётному делу. Он принимал участие в строительстве Херсонского храма близ Севастополя и Храма Христа Спасителя в Москве, реконструкции Петропавловского собора в Петербурге [4, с. 264]. 25 декабря 1875 года он произведен в чин статского советника, что давало право именоваться «вашим превосходительством».

Государство ценило заслуги российских предпринимателей, возводя многих из них в дворянское достоинство. Так, Губонин был возведен в дворянское звание особым Высочайшим указом [7]. Дворянство было ему дано «в воздаяние пожертвований с 1870-1872 года на устройство и обеспечение бывшей в сем году политехнической выставки в Москве и во внимание к стремлению его своими трудами и достоянием содействовать общественной пользе» [8, с. 192]. Утверждая изображение дворянского герба Губонина, Александр II собственноручно вписал в изображение герба: «Не себе, а родине».

В 1885 году Александр III произвел Губонина в чин тайного советника с правом на обращение «ваше высокопревосходительство».

Немного не дожив до своего семидесятилетия, Петр Ионович умер 30 сентября 1894 года. Скончался он в Москве, но, согласно завещанию, был похоронен в Гурзуфе. В газетах и журналах писали: «Петр Ионович Губонин был настоящий русский человек, сохранивший в себе лучшие качества нашего народа» [2, с. 17]. Построенные П. И. Губониным железные дороги имели большое народнохозяйственное и военное значение, особенно, если принять во внимание русско-турецкую войну 1877-1878 гг.

Государство ценило деятельность Губонина и всячески поддерживало его в период финансовых трудностей, связанных с неудачным строительством Уральской железной дороги [9, с. 33-34]. Убытки, понесенные при строительстве, составили свыше 5 млн. руб. В условиях жестокого кризиса едва ли не единственным средством удержаться на плаву служили получаемые через Государственный банк субсидии [11, с. 291]. Правительство понимало, что несостоятельность крупнейшего железнодорожного дельца может тяжело отразиться на положении других крупных предпринимателей, а также на положении денежного и торгового рынка Российской Империи [Там же, с. 240-241].

П. И. Губонин яркий пример российской предпринимательской бытности XIX столетия, он был человек редких качеств души, предприимчивый, трудолюбивый, инициативный, целеустремленный, занимался меценатством и благотворительностью, «рачительный сын Церкви и слуга Царев» [19].

#### *Список литературы*

1. **1000 лет русского предпринимательства: из истории купеческих родов** / сост., вступ. ст., примечание О. Платонова. М.: Современник, 1995. 479 с.
2. **От конки до трамвая: из истории петербургского транспорта: альбом** / авт.-сост. Е. Шапилов и др. СПб. - М., 1994. 240 с.
3. **Ананьич Б. В.** Банкирские дома в России 1860-1914 гг.: очерки истории частного предпринимательства. Л., 1991. 196 с.
4. **Барышников М. И.** Деловой мир России: историко-биографический справочник. СПб.: Искусство-СПБ: Логос, 1998. 448 с.
5. **Бовыкин В. И., Петров Ю. А.** Коммерческие банки Российской империи. М., 1994. С. 117-124.

<sup>1</sup> Фундуклей Иван Иванович (1804-1880), общественный деятель, археолог, киевский гражданский губернатор (1837-52), с 1852 на высших должностях в Царстве Польском, сенатор, член Государственного совета с 1867, бывший владелец земель в районе Гурзуфа. У его наследников в 1881 году П. И. Губонин купил часть территории будущего курорта.

<sup>2</sup> Барятинский Александр Иванович (1815-1879), князь, генерал-фельдмаршал, активный участник Кавказских войн (с 1835). В 1836-45 в свите наследника престола (будущего Александра II).

<sup>3</sup> Ришельё Арман Эмманюэль дю Плесси (на русской службе Эммануил Осипович) (1766-1822), герцог, генерал-губернатор Новороссии, один из прежних владельцев Гурзуфа. Дважды возглавлял кабинет министров посленаполеоновской Франции.

<sup>4</sup> Фёдор Иванович Шаляпин (1873—1938), выдающийся оперный и концертный певец, высокий бас, выступал на сцене Московской частной русской оперы (1896—1899), Большого театра, Мариинского театра, а также театра Метрополитен Опера.

6. **Бородкин Л. И., Коновалова А. В.** Русские акции в котировках бирж Петербурга, Парижа и Брюсселя: где определялась их стоимость в начале XX века? // Экономическая история. Обзорение, 2005. Вып. 11. М., С. 112-123
7. **Братченко Т. М.** Российское предпринимательство: исторический опыт // Индустриальное наследие: материалы междунар. науч. конф. Саранск, 2005. С. 169-174.
8. **Бурьшкин П. А.** Москва купеческая. М.: Столица. 1990. 352 с.
9. **Васильев В. Н.** Материалы по истории возникновения Бежицкого района города Брянска: к 1000-летию города Брянска. Брянск, 1982. 41 с.
10. **Витте С. Ю.** Воспоминания. 1849-1894. М.: Соцэкгиз, 1960. Т. 1. 556 с.
11. **Гиндин И. Ф.** Государственный банк и экономическая политика царского правительства (1861-1892 годы). М.: Госфиниздат, 1960. 415 с.
12. **Гос. архив Брянской области.** Ф. 523. Брянское уездное полицейское управление. Оп. 1. Д. 678. Отчет управления. Л. 114-115.
13. **Там же.** Ф. 220. Брянский рельсопрокатный, железоделательный и механический завод П. Бежица. Оп. 1. Д. 402. Л. 6.
14. **Еникеев Саид мурза, князь.** Очерк истории татарского дворянства. Уфа: Гилем, 1999. 355 с.
15. **Кизимова С. П.** Бежица: историко-экономический очерк. Брянск, 1996. 339 с.
16. **Китанина Т. М.** Россия в Первой мировой войне 1914-1917 гг.: экономика и экономическая политика. СПб.: Изд. СПбГУ, 2003. 146 с.
17. **Кузьмичев А. Д., Шапкин И. Н.** Отечественное предпринимательство: очерки истории. М., 1995. 185 с.
18. **Лизунов П. В.** Русские ценные бумаги на российских и европейских фондовых биржах (конец XIX — начало XX вв.) // Экономическая история: ежегодник. 2001. М.: РОССПЭН, 2002. С. 206-241.
19. **Московские ведомости:** прибавление к церковным ведомостям. 1894. № 42. С. 1515-1517.
20. **Памятная книжка Главного общества российских железных дорог на 1859 год.** Издана по распоряжению Совета Управления Общества. СПб., 1859. 73 с.
21. **Российская родословная книга, издаваемая князем Петром Долгоруким.** СПб., 1856. 523 с.
22. **Собрание Указаний и Распоряжений Правительства.** СПб., 1873. № 74. С. 1645-1646 // ГАБО. Ф. 220. Брянский рельсопрокатный, железоделательный и механический завод. П. Бежица. Оп. 3. Д. 12. Л. 29.
23. **Соловьева А. М.** Железнодорожный транспорт во второй половине XIX в. М.: Наука, 1975. 316 с.
24. **Устав Бакинского нефтяного общества.** СПб., 1874. 31 с.
25. **Устав Волжско-Камского коммерческого банка, утвержденного 24 февраля 1870 года.** СПб., 1870. 48 с.
26. **Устав Общества Брянского рельсопрокатного, железоделательного и механического завода.** СПб., 1876. 23 с.

**P. I. GUBONIN AND HIS CONTRIBUTION TO THE RUSSIAN ENTREPRENEURSHIP  
DEVELOPMENT IN THE XIX<sup>TH</sup> CENTURY**

**Sergei Dmitrievich Mingeresh**

*Department of Management and Entrepreneurship History  
St. Petersburg State University  
s.mingeresh@mail.ru*

The article shows P. I. Gubonin's formation as one of the major entrepreneurs and philanthropists of the Russian empire of the XIX<sup>th</sup> century. His role and contribution to the largest financial and industrial enterprises of that time creation and development including railway building are revealed.

*Key words and phrases:* entrepreneurship; industry; railway building; founder and co-owner Petr Ionovich Gubonin; joint stock companies; Bryansk rail-rolling, ironworks and mechanical plant.

УДК 94(497.1)

*В статье анализируются югославо-германские отношения в 1920-х гг., определяются изначальные позиции государств и действия, направленные на получение взаимной выгоды.*

*Ключевые слова и фразы:* Срединная Европа; поставки сырья и продовольствия; донесения советников по сольства; политическая ориентация; рынки сбыта; выплаты репараций; выход из изоляции.

**Алексей Владимирович Мишин**

*кафедра истории южных и западных славян*

*Московский государственный университет имени М. В. Ломоносова*

*future2006@yandex.ru*

**ЮГОСЛАВО-ГЕРМАНСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В 1920-Х ГГ. ©**

В начале 1920-х гг. Германия проводит активную политику по установлению отношений со странами Востока и Юго-Востока Европы. Особое внимание немецкие власти уделяли новым государствам региона,