
ЗМІСТ

Інтро.....	5
Контексти та моделі підприємництва у другій половині ХІХ — на початку ХХ століття.....	7
РОДИННА ФІРМА	38
Цукрові піонери: Яхненки й Симиренко	39
Наступне цукрове покоління: Терещенки	50
Родина Бродських: солодкий бізнес — гірке забуття	66
Власний шлях у нафтовому бізнесі. Хаїм Каган.....	81
ІМПОРТОВАНИ/НАТУРАЛІЗОВАНИ ТАЛАНТИ.....	90
Грецький десант. Теодорос і Перикл Родоканакіс.....	91
Грецький десант — 2. Родина Раллі.	103
Рід Фальц-Фейнів: землевласники, лобісти, засновники Асканії-Нова, «королі вівчарства»	112
Родина Вадонів. Французи в місті солодких снів.....	129
Брати-засновники Роберт і Томас Ельворті	139
ОДИНИЧНИЙ УСПІХ.....	153
Полякови: один залізничний король і два банкіри	154

Медіатор, промотор і любитель технічних цікавинок Марголін Давид Семенович	165
Ілюстратор спогадів. Стефан Кульженко	174
З кадетів у підприємці. Микола фон Дітмар	186
ЛОЖКА ДЬОГТЮ	201
Автор «придніпровського чуда». Олександр Поль.....	202
Олексій Алчевський. Купець, банкір, промисловець, самогубець.....	217
Від автора	232

ПОЛЯКОВИ: ОДИН ЗАЛІЗНИЧНИЙ КОРОЛЬ І ДВА БАНКІРИ



Самуїл Поляков

нічний концесіонер, громадський діяч і благодійник, він заслужив із вуст Сергія Вітте комплімент — той назвав його «найславнішим із залізничних тузів».

Історія Самуїла Полякова є частиною великої та не завжди славної історії залізничного будівництва в Російській імперії та в Україні як її складовій.

Усім трьом довелося рано стати до праці, адже батькові були потрібні помічники. Тож на освіту часу лишалося небагато, і брати здобули її тільки на початковому рівні.



Яків Поляков

Ця історія буде багатою на не зовсім чесні шляхи та корупційні аналогії, й наприкінці — банкрутство.

У родині єврейського купця Соломона Полякова, який жив поблизу Орші в Могильовській губернії, народилося троє синів, і всі виявилися талановитими. Найстарший — Яків Поляков (1832–1909). Лазар Поляков (1842–1914) — наймолодший. Їхні долі не були такими яскравими, а підприємництво не таким потужним і помітним, як у середнього брата — Самуїла.

Самуїл Поляков (1838–1888) є, мабуть, найвідомішим із братів. Російський заліз-

Батько відкупав податки на алкоголь. Така система збирання податків існувала в багатьох доіндустріальних суспільствах і базувалася на делегуванні чи продажі права збирання податку. Право зібрати податок держава передавала певній особі чи організації, які, власне, й збирали податок вже на свою користь. Сума зібраного ними податку ніяк не регламентувалася — тож у їхніх інтересах було зібрати якнайбільше. Не надто комфортна робота, а особливо для єврея в Російській імперії. Проте робота достатньо вигідна, бо дозволяє «відбити» витрати на потрібне рішення, внести гроші в бюджет і собі дещо залишити.

Самуїлу Полякову пощастило влаштуватися керівником винокурного заводу в маєтку міністра пошти й телеграфу графа Івана Толстого. Останній ще й здав Полякову на утримання кілька поштових станцій. Імовірно, у графа була частка у відкупках, які збирали Полякови, але, звісно, її наявність не афішувалася — у цьому не було нічого незвичайного. Чиновники брали участь у відкупках, маючи свою частку, тож це не було аж таким секретом. У майбутньому саме патронат Івана Толстого допоміг Полякову в розбудові свого бізнесу, зокрема, просунути у справі отримання державних замовлень на залізничне будівництво й не тільки.

Самуїл Поляков був одним із перших, хто почав інвестувати в родовища вугілля на Донбасі. Так, 1861 року поблизу села Щербинівка на північ від Юзівки він заснував шахту.

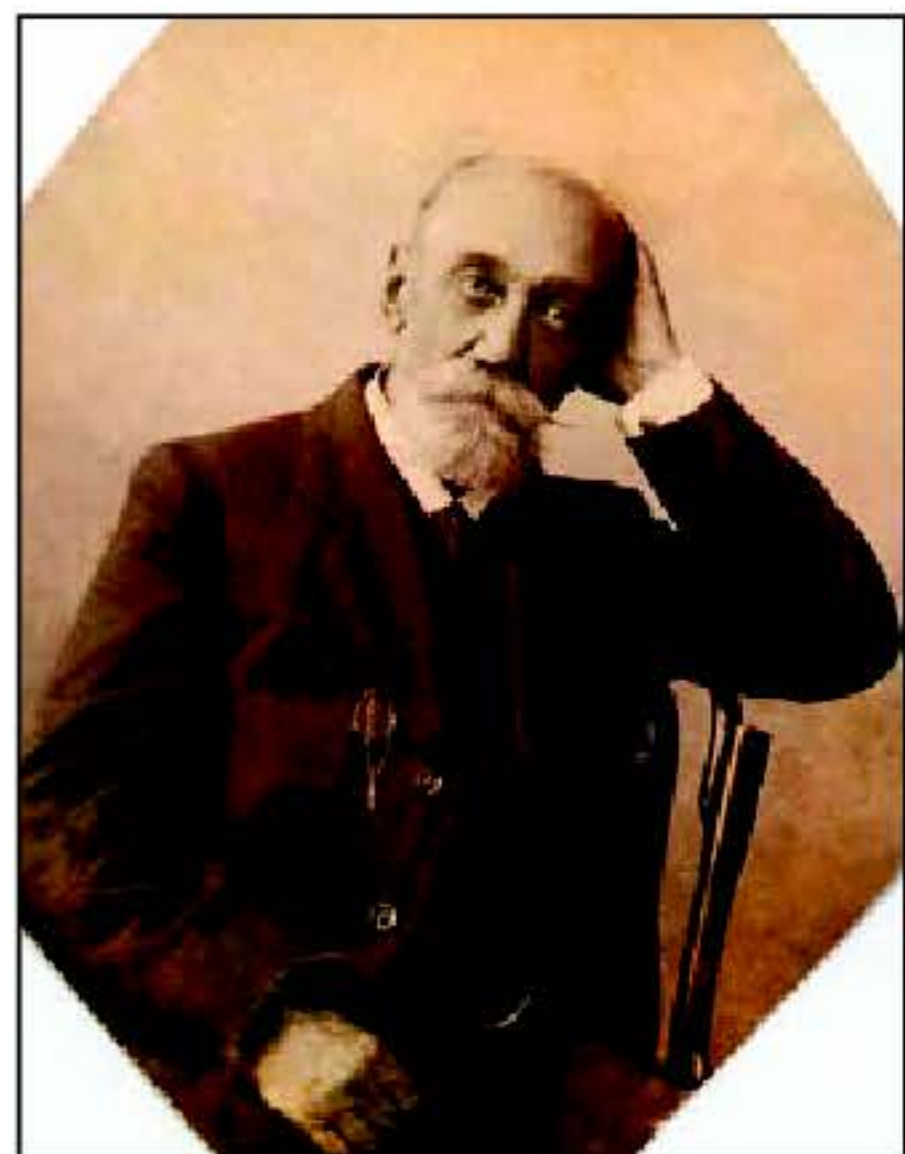
Правильний підбір партнерів, безумовно, був перевагою Самуїла Полякова. Так, тандем з інженером Петром Горловим був вдалим в усьому — й не тільки для самих партнерів.

Петро Горлов (1839–1915) — гірничий інженер, дослідник й організатор промислового вуглевидобутку на Донбасі й не тільки. У 1880-х роках Горлов із родиною живе у Харкові, його обирають гласним міської думи, виступає як співзасновник багатьох комерційних проєктів. Кінець XIX — початок XX ст. позначився для інженера низкою запрошень на роботу на родовища в дуже різні регіони імперії — від Кавказу до Маньчжурії. Останні роки життя провів у Петербурзі.

Інженер став співініціатором заснування 1867 року Корсунської копальні (пізніше відома як шахта «Кочегарка» в м. Горлівці). Поряд із нею і залізничною станцією, починаючи з 1872 року, будували робітниче селище, яке невдовзі було названо Горлівкою на честь засновника шахти. Петро Горлов опікувався розширенням й удосконаленням інфраструктури селища, зокрема



Лазар Поляков



Петро Горлов

соціальної — будували школи, храми, лікарні, бібліотека й навіть розсадник декоративних і фруктових дерев. На користь того, що Самуїл Поляков дослухався до порад Петра Горлова свідчить факт заснування в Горлівці гірничого училища. Поляков, очевидно, не дуже хотів це робити, але Горлов наполіг і переконав. Його ідея полягала в тому, що навчальний заклад мав готувати кадри для вугільної галузі. Так, у серпні 1878-го з'явилося «Гірниче училище Самуїла Соломоновича Полякова». На його будівництво з бюджету Товариства Південноросійської кам'яновугільної промисловості було виділено 34 500 руб. Усього ж тільки за перших три роки на потреби цього навчального закладу витратило 67 тис. рублів²²⁷. Невдовзі Горлівка стала одним із найпотужніших центрів вуглевидобутку й виробництва ртуті в Україні²²⁸.

Історія будівництва деяких залізничних ліній — це історія успіху, завзятості та вміння «осідлати хвилю», зробивши послугу не лише собі, а й цілим регіонам.

Будівництво російських залізниць обіцяло прибутки тим інвесторам, що були готові повірити в гарантії царського уряду. Ідеологом такого фандрейзингу став Павло фон Дервіз. Схема була зрозумілою, однак не вигідною для державної скарбниці. На іноземних грошових ринках розміщували облігаційні позики приватних товариств під забезпечення



Акція Рязансько-Козловської залізниці

²²⁷ Ляшенко В. Г. Роль частного предпринимательства в формировании сети образования в дореволюционном Донбассе // Донбасс: прошлое, настоящее, будущее. — Днепропетровск., 1995. — С. 25.

²²⁸ Донік О. М. З історії індустріального освоєння Донбасу (XIX — початок XX ст.) / відп. ред. О. П. Реєнт ; НАН України. Інститут історії України. — Київ ;, 2014. — С. 24.

(гарантування) царським урядом певної норми прибутку. Уперше такий спосіб застосували у 1865–1866 рр. під час побудови Рязансько-Козловської та Курсько-Київської ліній. Концесійна система залізничного будівництва була вкрай не вигідною для держави, змушеної виплачувати відсотки та погашення за капіталом, позиченим в іноземних банках (переважно французьких), серед яких розміщували залізничні облігації. Однак формальне віднесення позик на рахунок створюваних концесіонерами юридичних осіб давало можливість здійснювати масштабне будівництво залізниць навіть в умовах бюджетного дефіциту.²²⁹

У 1866 році було дано височайший дозвіл на будівництво Харківської залізниці, проєкт повинен був фінансувати Самуїл Поляков. Його кандидатура мала багато супротивників — хтось не отримав від нього «подяку», хтось планував заробити на будівництві сам, комусь не подобалася його етнічність. Однак імператор Олександр II залишив право ухвалювати рішення за собою, і воно виявилось на користь Полякова.

Першого березня 1868 року товариство Курсько-Харківсько-Азовської дороги отримало концесію від уряду, а статут товариства було затверджено 7 листопада 1869 року. Засновником товариства був С. Поляков. Умовою будівництва — державний кредит у сумі 9 млн рублів із гарантією 5% чистого доходу на будівництво залізниці. До того ж до Державного банку було внесено завдаток у сумі 500 тис. рублів. За умовами концесії товариство мало право володіти дорогою 85 років за умови, що через 20 років після початку експлуатації уряд міг у будь-який момент викупити дорогу. Після закінчення строку концесії дорога безкоштовно повинна була перейти у власність держави: 24 грудня 1890 року залізницю викупила держава.²³⁰

Інженер Петро Горлов на запрошення підприємця очолив будівництво залізничної гілки на Донбасі. Постало питання — хто постачатиме рейки для залізниці. Поляков мав вибір, але зробив його, послуговуючись не надто раціональними мотивами. Джон Юз домогся вирішення цього питання на свою користь — він знайшов впливових патронів, які пояснили Полякову — це тільки здається, що інші потенційні постачальники пропонують вигідніші умови. Самуїл Поляков не сперечався довго. Масштабні роботи з будівництва залізниці почалися навесні 1868 року, відразу на всій лінії протяжністю 700 км (у роботах брало участь 17 тис. робітників). Так вдалося дотримати обумовлених строків будівництва.

²²⁹ Кульчицький С. В. Залізничне будівництво в Україні 19 — початку 20 століть // http://www.history.org.ua/?termin=Zaliznychne_budivnuctvo_v_Ukr

²³⁰ Парамонов А. Из истории Курско-Харьково-Азовской железной дороги // http://otkudarodom.com.ua/stat_Paramonova_20.html

За двадцять місяців, що було на той час неймовірно швидко, Поляков побудував залізничну гілку й почав її експлуатацію. Урочисте відкриття руху відбулося 23 грудня 1869 року. Залізниця «притягнула» за собою будівництво доменних і мартенівських печей, подальше заснування шахт й інших підприємств по лінії колії. Зокрема, було відкрито вугільні шахти в районі станцій Щербинівка (Дилеївка), Магдалинівка, Микитівка, Горлівка, Ханженково, Харцизьк; почався розвиток соляної промисловості у Слов'янську, видобуток вогнетривких глин і розвиток скляної промисловості в Костянтинівці тощо. Поряд із залізничною гілкою опинилась і нещодавно заснована Корсунська копальня.

У другій половині 1860-х — на початку 1870-х рр. Самуїл Поляков виступав уже як засновник, концесіонер і, нарешті, власник кількох приватних залізничних гілок. До 1870 року він отримав звання комерції радника — це було визнання, адже зазвичай цього чекали роками. На той час підприємцю було 32 роки. Крім звання комерції радника Поляков уже був жаданим гостем багатьох опікунських товариств, придбав репутацію мецената й був нагороджений орденом Св. Станіслава 2-го ступеня. Значною мірою отриманню всіх цих звань і нагород сприяло відкриття в Москві на Кримській площі в січні 1868 року (з ініціативи М. Н. Каткова та на кошти зокрема Полякова) ліцею в пам'ять цесаревича Миколи.²³¹



Облігація Орлово-Грязської залізної дороги

²³¹ Ананьич Б. В. Банкирские дома в России 1860–1914 гг. Очерки истории частного предпринимательства // <http://www.bibliotekar.ru/bank-11/5.htm>

Кошти, зароблені на будівництві залізниць, Самуїл Поляков визнав за краще реінвестувати в промисловість. У 1871–1874 рр. під керівництвом П. Горлова тривають роботи зі спорудження рудника «Корсунська копанка № 1», що складалася з двох шахт. Це було найбільше на той час підприємство вугільної промисловості Донбасу.

У 1872 році С. Поляков заснував акціонерне товариство Азовського металургійного заводу з капіталом у 1,5 млн рублів і Південноросійське кам'яновугільне товариство з капіталом у 1,25 млн рублів (останнє — за участі французьких інвесторів) За два роки права на будівництво Азовського металургійного заводу купує Джон Юз, хоча роботи зі спорудження під керівництвом Петра Горлова вже тривали якийсь час. Поляков, імовірно, непогано заробив на цій оборудці.

А от Південноросійське кам'яновугільне товариство працювало — і це було найстаріше підприємство на Донбасі. Наприкінці ХІХ ст. під його керівництвом було вісім великих копалень — 1891 року нащадки Самуїла Полякова продали контрольний пакет акцій французьким інвесторам.

Тисячу вісімсот сімдесят четвертого року Самуїл Поляков бере участь у першому з'їзді гірничопромисловців Півдня Росії. Згодом це буде найбільша представницька підприємницька організація в імперії. Щоправда, ця інституція підприємців охоплювала тільки регіони сучасного Донбасу та Придніпров'я й мала чітку галузеву спрямованість.

Харківська залізниця була не єдиною, яку збудував Поляков. Зароблений авторитет забезпечив йому замовлення від Військового міністерства: у червні 1877 року було підписано договір про будівництво військової Бендеро-Галицької залізниці. Самуїл Поляков отримав право не лише на власне будівництво, а й на придбання рухомого складу для дороги, причому в разі придбання паровозів і вагонів за кордоном йому дозволено було їх безмитне ввезення. Полякову вдавалося домогтися і права безмитного ввезення з-за кордону частини матеріалів, необхідних для залізничного будівництва.²³²

Уважається, що найбільший прибуток Самуїлу Полякову принесла Рязансько-Воронезька залізниця, яку будували ще у 1865–1866 рр., скориставшись концесією, формально наданою на її будівництво воронезькому земству. Більшу частину акцій, випущених спеціально створеним акціонерним товариством, Поляков залишив собі. А потім

²³² Ананьич Б. В. Банкирские дома в России 1860–1914 гг. Очерки истории частного предпринимательства // <http://www.bibliotekar.ru/bank-11/5.htm>

перезаставив їх у своїх партнерів — берлінських банкірів. Ще частину акцій вартістю 500 тис. рублів Поляков передав Івану Толстому як подяку й винагороду за сприяння.

Самуїл Поляков зажив поганій слави серед громадськості. Багато з публіцистів і письменників (тогочасних лідерів громадської думки) виставляли його як безсоромного й хижого ділка, що не дуже піклується про якість залізниць, які будує, заробляючи на будівництві щонайменше двічі. Наприкінці 1870-х рр. з'явилася серія статей, які паплюжили Полякова. Мовляв, для отримання концесії Азовської дороги він обіцяв земству 300 тис. рублів і збудувати рейковий завод, але ні заводу не збудував, ні земству грошей не дав. Обидві його дороги мали на меті розвинути видобуток вугілля, але довго возили вугілля тільки з копалень самого Полякова... перелік звинувачень можна продовжувати, але суть зрозуміла. Водночас навіть найпалкіші критики Полякова мали визнати — не можна відібрати в підприємця енергію, розум і спритність, та й дороги були не такими й поганими...²³³

Ця навала критики розбилась об Самуїла Полякова, як об скелю. І він дійшов висновків: засоби масової інформації впливають на громадську думку — а вона має значення. Тож Поляков із братами вирішує прямо чи опосередковано підтримувати пресу — і ліберального, і консервативного спрямування. Наприклад, Михайлу Каткову, видавцю вкрай консервативної газети «Московские ведомости», Полякови платили річне утримання — звісно неопублічне. Натомість на сторінках газети та й сам Катков у своїх публічних виступав підтримував Полякова та його проєкти. Взимку 1885 року «Московские ведомости» опублікували розлогий проєкт викупу в казну всіх приватних залізниць і кілька статей Полякова на цю тему. Поляков зазначав на незгодженість дій різних залізничних компаній, відсутність єдиних норм, що визначали їх правове становище й умови експлуатації, недосконалість тарифної сітки на залізницях. Врешті, писав він, (і це було правдою) така інфраструктурна прогалина підривала становище Росії на європейських хлібних ринках, а витрати уряду за гарантіями на прибутковість доріг досягали 14 млн рублів на рік. Намір був прозорий — заробити на залізницях ще раз.²³⁴ За все своє життя Самуїл Поляков збудував чверть усіх наявних на той час залізниць у Росії, а перед смертю мав статки, які оцінено у 31,4 млн рублів.

²³³ Ананьич Б. В. Банкирские дома в России 1860–1914 гг. Очерки истории частного предпринимательства // <http://www.bibliotekar.ru/bank-11/5.htm>.

²³⁴ Там само.