

55042.

рукав

Принято
1840 г.

ПРОБЕЖИ
2001.

ВЛІЯНІЕ
ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

НА

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОСТОЯНІЕ РОССИИ.

Томъ I.

ПОСТРОЙКА И ЭКСПЛУАТАЦІЯ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

И. С. ВЛЮХЪ.



САНКТПЕТЕРБУРГЪ.

ТИПОГРАФИЯ М. О. ВОЛЬФА (НАС. ОСТР., 18 Л., № 6).

1878.

СОДЕРЖАНІЕ.

Исторія постройки желѣзныхъ дорогъ. 1—59.

Царекосельская желѣзная дорога. Николаевская жел. дор.: выборъ направления; постройка. Стр. 1.—Смѣтные предположенія; причисленіе процентовъ къ государственнымъ долгамъ; провѣрка расходовъ. Стр. 2.—Сравненіе стоимости постройки; результаты эксплуатаціи. Стр. 3.—Предположеніе передать дорогу въ частныя руки и условія передачи. Стр. 4.—Контрактъ братьевъ Уаймансъ. Образованіе Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стр. 5.—Собраніе капиталовъ. Стоимость постройки и причины чрезмѣрной дороговизны. Стр. 6.—Антагонизмъ съ Министерствомъ Путей Сообщенія. Стр. 7.—Отсутствіе заинтересованныхъ лицъ. Французскій *Cahier des Charges*. Стр. 8.—Риго-Динабургская и Динабурго-Витебская жел. дор. Волго-Донская, Саратовская, Московско-Ярославская и Риго-Митавская жел. дор. Стр. 9.—Переименованіе Саратовской жел. дороги въ Московско-Рязанскую. Несостоявшіеся Общества: Одессо-Либаво-Курская дор. Стр. 10.—Одессо-Кіевская и Московско-Севастопольская дор. Стр. 11.—Постройка на казенныя средства дорогъ отъ Одессы до Балты и отъ Москвы до Курска. Несостоявшаяся постройка дороги отъ Орла до Витебска. Выдача предварительныхъ удостовѣреній вмѣсто концессій. Невозможность пріисканія капиталовъ для Курско-Азовской жел. дор. Стр. 12.—Рязанско-Козловская жел. дор. Состояніе денежныхъ рынковъ. Стр. 13.—Пріобрѣтеніе облигацій мелкими капиталистами. Вліяніе Рязанско-Козловской жел. дор. Стр. 14.—Рязанско-Моршанская жел. дор. Конкуренція Земствъ. Козлово-Воронежская жел. дор. Прогрессъ въ техническихъ условіяхъ. Стр. 15.—Курско-Кіевская жел. дор. Конкуренція между соискателями. Отказаніе выгоднаго предложенія. Стр. 16.—Сравненіе заявленныхъ цѣвъ и утвержденіе концессій. Стр. 17.—Орловско-Грязская жел. дор. Конкуренція Земствъ. Стр. 18.—Шуйско-Ивановская жел. дор. Переоцѣненіе желѣзно-дорожными бумагами германскихъ рынковъ. Стр. 19.—Орловско-Витебская жел. дор. Требованіе абсолютной гарантіи. Образованіе капитала. Стр. 20.—Передача концессій. Трудности реализаціи. Подписка на облигаціи. Стр. 21.—Риго-Митавская и Потти-Тифлисская жел. дор. Стр. 22.—Курско-Харьково-Азовская жел. дор. Первоначальная концессія. Предположеніе строить на средства казны. Стр. 23.—Вызовъ конкурентовъ и отдача С. С. Полюкову. Гарантія Земствъ. Грязе-Царицинская жел. дор. Стр. 24.—Переоцѣнка финансовыхъ силъ государства. Слѣженіе дорогъ отъ Грязей до Борисоглѣбска и отъ Борисоглѣбска до Царицына. Пріобрѣтеніе облигацій Пра-

вительствомъ. Стр. 25.—Приостановка выдачи концессій съ правительственною гарантіею. Козловско-Тамбовская жел. дор. Стр. 26.—Рыбинско-Бологовская и Валгійская жел. дор. Стр. 27.—Харьково-Кривячугская и Тамбово-Саратовская жел. дор. Правила выдачи концессій 1868 г. Стр. 28.—Московско-Смоленская, Новоторжская и Константиновская жел. дор. Стр. 29.—Либавская жел. дор. Искорія первоначальныхъ концессій. Стр. 30.—Устройство Либавскаго порта. Образование капитала. Цѣны, заявленныя на горахъ. Ожидавшееся движеніе. Стр. 31.—Сомнѣнія въ исполнимои предпріятія по причинѣ заявленной низкой цѣны. Причины малоходности эксплуатаціи. Стр. 32.—Динабургско-Шавельская вѣтвь. Стр. 33.—Конкуренція Кенигсберга. Слѣзіе Либавской дор. съ Ландварово-Роменской. Стр. 34.—Воронежско-Ростовская жел. дор. Конкуренція. Образование капитала. Рѣшеніе Комитета гг. Министровъ. Стр. 35.—Слѣзіе Козлово-Воронежской дороги съ Воронежско-Ростовской. Скопинская жел. дор. Стр. 36.—Иваново-Кинешемская жел. дор. Бресто-Гравеская жел. дор. Подписка на акціи. Стр. 37.—Замѣна акцій облигаціями. Смоленско-Брестская жел. дор. Стр. 38.—Путловская жел. дор. Узкоколейныя жел. дор. Стр. 39.—Ливонская, Новгородская и Ярославско-Вологодская жел. дор. Стр. 40.—Кіево-Брестская жел. дор. Приобрѣтеніе участка отъ Кіева до Жмеринки. Стр. 41.—Конкуренція. Капиталъ Общества. Первый дефицитъ и передача дороги Задлеру. Второй дефицитъ. Стр. 42.—Третій дефицитъ. Одесская жел. дор. Передача Русскому Обществу Пароходства и Торговли. Стр. 43.—Капиталъ Общества. Риго-Вольдемарская жел. дор. Стр. 44.—Правила выдачи концессій 1870 г. Лозово-Севастопольская жел. дор. Стр. 45.—Конкуренція. Ландварово-Роменская жел. дор. Стр. 46.—Митавская жел. дор. Московско-Курская жел. дор. Стр. 47.—Капиталъ Общества. Распредѣленіе чистаго дохода. Передача дороги. Стр. 48.—Временная пятнадцатилѣтняя гарантія. Стр. 49.—Рязско-Вяземская и Моршанско-Сызранская жел. дор. Стр. 50.—Ростово-Владикавказская жел. дор. Правила выдачи концессій 1873 года. Стр. 51.—Цѣль новыхъ правилъ выдачи концессій. Стр. 52.—Оренбургская, Фастовская, Привисланская и Уральская жел. дор. Стр. 53.—Результаты подиски на акціи. Капиталъ Общества. Правила выдачи концессій 1875 г. Стр. 54.—Затрудненія въ помѣщеніи бумагъ. Акціи, находящіяся въ рукахъ Правительства. Стр. 55.—Выпуски консолидированныхъ облигацій: первый. Стр. 56.—Второй и третій. Стр. 57.—Четвертый и пятый. Стр. 58.—Облигацій, оставшіяся въ рукахъ Правительства. Курсы облигацій съ 1868 по 1877 годъ. Стр. 59.

Развитіе сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

61—66

Состояніе сѣти къ 1 января: 1857 г., 1863 г., 1867 г. и 1870 г. Стр. 61.—Состояніе сѣти къ 1 октября 1876 г. Ходъ развитія сѣти съ 1838 г. по 1875 г. (таблица I). Стр. 62.

Основные статистическія данныя относительно русскихъ желѣзныхъ дорогъ

66—67

Сводъ (таблица II. См. въ приложеніи) основныхъ статистическихъ данныхъ относительно эксплуатаціи сѣти въ 1874 году. Стр. 66.—Способъ подраздѣленія движенія на пассажирское и товарное. Стр. 67.

Основной капиталъ и стоимость постройки сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ	68—70
Таблица (III) постепенности увеличенія основныхъ и строитель- ныхъ капиталовъ съ 1838 г. по 1875 годъ. Стр. 68.—Увеличеніе сѣти въ періодъ 1866—1875 г. Средняя стоимость одной версты въ разные періоды. Стр. 69.—Капиталъ, израсходованный на постройку въ періодъ 1866—1875 г. Стр. 70.	
Распределеніе выпусковъ желѣзнодорожныхъ бумагъ соот- вѣтственно гарантіямъ и валютамъ	70—72
Распределеніе основныхъ капиталовъ. Стр. 70.—Таблица (IV) рас- пределенія выпусковъ желѣзнодорожныхъ бумагъ соотвѣтственно гарантіямъ и валютамъ. Стр. 71.—Капиталъ въ гарантированныхъ акціяхъ и облигаціяхъ. Итогъ выпуска бумагъ гарантированныхъ и негарантированныхъ. Стр. 72.	
Потери при реализаціи основныхъ капиталовъ	72—75
Таблица (V) потерь при реализаціи основныхъ капиталовъ. Стр. 73.— Потери при реализаціи съ 1838 по 1875 г. и въ періодъ 1866—1875 г. Стр. 74.—Объясненіе разницъ въ цифрахъ таблицъ III и V. Стр. 75.	
Проценты отъ основныхъ капиталовъ	75—77
Таблица (VI) ежегодныхъ процентовъ отъ основныхъ капиталовъ. Примѣчаніе относительно сравненія таблицы съ таблицей III. Уме- ншеніе обязательствъ по гарантіи въ періодъ 1866—1875 г. Стр. 77.	
Долги желѣзныхъ дорогъ Правительству по гарантіи и судамъ на постройку	77—78
Таблица (VII) долговъ желѣзныхъ дорогъ Правительству; долгъ въ концу 1875 г. Приплата Правительства по гарантіямъ въ періодъ 1869—1875 г. Стр. 78.	
Результаты эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ съ 1857 по 1875 г.	79—80
✓ Длина, доходъ и расходъ сѣти съ 1857 по 1875 годъ. Таблица (VIII) результатовъ эксплуатаціи съ 1857 по 1875 годъ. Средніе выводы дохода и расхода для всей сѣти. Стр. 79.—Описаніе графической таблицы, представляющей главныя данныя относительно жел. дор. Стр. 80.	
Сравненіе русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ иностранными	81—90
Цѣль сравненія. Общія данныя для русскихъ желѣзныхъ дорогъ. (Таблица IX). Данныя относительно эксплуатаціи и выводы отно- сительно доходности дорогъ въ періодъ 1865—1875 г. Стр. 81—82. Передвиженіе пассажировъ и грузовъ въ Россіи. Передвиженіе (таб- лица X) въ періодъ 1865—1875 г. и выводы относительно дѣятель- ности дорогъ за тотъ же періодъ. Стр. 82—83.—Сравненіе русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ иностранными относительно длины, доходности	

и движенія. Общія данныя (таблица XI) для сравненія: протяженіе сѣтей. Стр. 84.—Доходъ эксплуатаціи и количество перевезенныхъ пассажировъ и товаровъ. Стр. 85.—Сравненіе отношенія одной версты дорогъ къ пространству государства, къ числу населенія, къ строительному капиталу дорогъ, къ доходамъ, расходамъ и движенію (таблица XII). Выводы: относительно длины сѣти русскихъ жел. дор. Стр. 86.—Относительно стоимости одной версты. Сравненіе отношенія основнаго капитала, длины дорогъ и числа пассажировъ и грузовъ къ одному жителю (таблица XIII). Выводы относительно длины сѣти впадного жителя. Стр. 87.—Относительно движенія по дорогамъ. Средній пробѣгъ пассажира и пуда товара (таблица XIV) и выводъ относительно среднихъ пробѣговъ. Стр. 88.—Сравненіе отношенія одной кв. версты пространства государства къ основному капиталу дорогъ и къ числу пассажировъ и грузовъ (таблица XV) и выводъ относительно движенія. Сравненіе отношенія строительнаго капитала дорогъ, ихъ дохода и расхода къ 1000 пудовъ версты (таблица XVI). Стр. 89.—Выводы относительно основнаго капитала, сборовъ и стоимости перевозки. Общія выводы изъ сравненія русскихъ дорогъ съ заграничными. Стр. 90.

Распределеніе желѣзныхъ дорогъ по государству. 90—105

Сравненіе желѣзныхъ дорогъ по губерніямъ. Стр. 90.—Общія данныя о пространствѣ и народонаселеніи, о длинѣ, основномъ капиталѣ и дѣятельности дорогъ по губерніямъ (таблица XVII. См приложение). Стр. 91.—Способъ исчисленія основныхъ данныхъ. Стр. 92.—Выводы высшихъ предѣльныхъ цифръ. Сравненіе дорогъ Московской губерніи съ Бельгіей и Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами. Чистый доходъ и дефицитъ эксплуатаціи по губерніямъ. Стр. 93.—Чистый доходъ и дефицитъ на заграничныхъ дорогахъ. Выводы относительно движенія на дорогахъ по губерніямъ. Сравненіе желѣзныхъ дорогъ Московской губерніи съ бельгійскою сѣтью. Стр. 94.—Сравненіе на версту длины дорогъ въ губерніяхъ (таблица XVIII). Стр. 95—96. Выводы относительно основнаго капитала, дохода и расхода эксплуатаціи. Сравненіе желѣзныхъ дорогъ Московской губ. съ великобританскою сѣтью. Стр. 97.—Сравненіе желѣзныхъ дорогъ на одну квадратную версту пространства въ губерніяхъ (таблица XIX). Стр. 98—99.—Выводы: относительно числѣнителей на одну кв. версту въ Россіи, сравнительно съ заграничій; предѣльныхъ цифръ длины дорогъ, основнаго капитала и движенія, относительно доходности дорогъ. Стр. 100.—Сравненіе желѣзныхъ дорогъ Московской губерніи съ бельгійскою сѣтью. Стр. 101.—Сравненіе желѣзныхъ дорогъ въ губерніяхъ на одного жителя (таблица XX). Стр. 101—102. Выводы предѣльныхъ цифръ относительно капитала, постройки и движенія. Сравненіе желѣзныхъ дорогъ Московской губерніи съ великобританскою сѣтью. Стр. 103.—Сравненіе желѣзныхъ дорогъ по губерніямъ на 1000 пудовъ версты (таблица XXI). Стр. 103—104. Выводы предѣльныхъ цифръ относительно капиталовъ постройки, дохода и расхода эксплуатаціи. Сборъ и стоимость перевозки одного пассажира и одного пуда на версту, въ періодъ 1871—1874 г. Сравненіе желѣзныхъ дорогъ Московской губерніи съ Бельгійскою сѣтью. Стр. 105.

Движеніе грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ губерніяхъ. 106—108

Таблица (XXII) движенія грузовъ въ губерніяхъ. Стр. 107.—Выводы предѣльныхъ цифръ. Стр. 108.

Количество пудовъ, совершенныхъ главнѣйшими товарами по желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 году 108—109

Таблица (XXIII. См. въ приложеніи) пудовъ, совершенныхъ главнѣйшими товарами и выводы изъ нея. Стр. 108—109.

Стоимость провоза на лошадяхъ и сбереженіе, вслѣдствіе провоза по желѣзнымъ дорогамъ 110—112

Способъ опредѣленія стоимости перевозки на лошадяхъ. Сравненіе результатовъ съ заграничными. Способъ исчисленія сбереженія на провозѣ по желѣзнымъ дорогамъ, сравнительно съ провозомъ на лошадяхъ. Стр. 110.—Таблица (XXIV) сравненія перевозки на лошадяхъ и по желѣзнымъ дорогамъ. Стр. 111.—Выводы предѣльныхъ цифръ сбереженій. Стр. 112.

Сбереженіе Правительства на перевозкѣ воинскихъ чиновъ, арестантовъ и почтовой корреспонденціи по желѣзнымъ дорогамъ 112—114

Способъ исчисленія сбереженій Правительства на провозѣ воинскихъ чиновъ, арестантовъ и почтъ. Стр. 112.—Таблица (XXV) сбереженій Правительства въ періодъ 1866—1875 г. на провозѣ и выводы предѣльныхъ цифръ сбереженій. Стр. 113.

Распределеніе издержекъ на устройство русскихъ желѣзныхъ дорогъ 113—130

Цѣль распределенія капитала постройки дорогъ. Стр. 113.—Трудности распределенія капитала. Стр. 114.—Источники, служившіе основаніемъ при распределеніи капитала. Распределеніе поверстнаго основнаго капитала на 4 главныя части (таблица XXVI. См. въ приложеніи). Стр. 115.—Распределеніе основнаго капитала всей сѣти. Потери при реализаціи капитала. Управленіе и общіе расходы. Устройство пути. Отчужденіе земель. *Земляныя работы.* Стр. 116.—Количество искусственныхъ сооружений на 11.623 верстахъ и приходящихся на версту дороги. Приблизительная стоимость искусственныхъ сооружений. Стр. 117.—Стоимость сооружений на версту дороги. Расходъ на устройство верхняго строенія: балластъ; поперечины; рельсы. Стр. 118.—Скрѣпленія; укладка пути и принадлежности пути. Общій поверстный расходъ на устройство верхняго строенія. Стр. 119.—Количество станцій на версту дороги. Приблизительная стоимость станціонныхъ построекъ. Стр. 120.—Поверстный расходъ: на каменные зданія, деревянные зданія, платформы и на мебельровку станцій. Стр. 121.—Расходъ на металлическія принадлежности станцій, на устройство переѣздовъ и моченіе дворовъ. Количество подвижнаго состава на версту и приблизительная стоимость его. Расходъ на каждый изъ видовъ подвижнаго состава на версту. Стр. 122.—Распределеніе капитала одной версты дороги на расходы, сдѣланные внутри страны и за границею (таблица XXVII). Стр. 123—128.—Процентныя отношенія расходовъ одной версты дороги: сдѣланныхъ внутри страны и за границей; на рабочую силу и матеріалы; на проценты и потери при реализаціи, на высшій и низшій трудъ. Стр. 129.—Распределеніе основнаго капитала всей сѣти, израсходованнаго съ 1838 по 1875 г. и въ періодъ 1866—1875 г. Стр. 130.

Распределение расхода по эксплуатации желѣзныхъ дорогъ . 130—135

Средній поперстный расходъ эксплуатаціи для всей сѣти. Стр. 130.
Средній расходъ эксплуатаціи по отдѣламъ смѣты. Стр. 131.—
Расходъ (таблица XXVIII) эксплуатаціи, произведенный внутри страны и за границей, съ подраздѣленіемъ на матеріалы и рабочую силу. Стр. 132—134.— Процентное распределение расходовъ эксплуатаціи на высшій и низшій трудъ и на матеріалы. Распределение суммы, израсходованной на эксплуатацію съ 1838 по 1875 г. и въ періодъ 1866—1875 г. Стр. 135.

Число лицъ, занятыхъ при постройкѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. 135—138

Число лицъ, занятыхъ при постройкѣ одной версты желѣзныхъ дорогъ. Стр. 135.—Общій итогъ лицъ, занятыхъ при постройкѣ въ періодъ 1863—1874 г. Число штатныхъ служащихъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Стр. 136.— Число ремонтныхъ рабочихъ, рабочихъ и ремесленниковъ въ мастерскихъ. Стр. 137.—Общее число лицъ, занятыхъ при эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Общее число лицъ, занятыхъ при постройкѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Стр. 138.

Общіе выводы выгодъ, принесенныхъ странѣ желѣзными дорогами, въ періодъ 1866—1875 г. 139—142

Итогъ и распределение расходовъ на постройку и эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ. Число и содержаніе лицъ, занятыхъ при постройкѣ и эксплуатаціи. Сбереженіе на провозѣ по желѣзнымъ дорогамъ противъ провоза на лошадяхъ. Стр. 139.— Приплата правительства по гарантіямъ и сбереженіе на провозѣ войскъ, почтъ и арестантовъ. Стр. 140.—Погащенные (таблица XXIX) капиталы желѣзныхъ дорогъ. Общее заключеніе о выгодахъ, принесенныхъ постройкою желѣзныхъ дорогъ. Стр. 141.

Исторія постройки желѣзныхъ дорогъ.

Сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи началось еще въ 1836 г. Царскосельская желѣзная постройкою линіи между С. Петербургомъ и Павловскомъ. дорога.

Затѣмъ, въ 1842 г. возникъ вопросъ о соединеніи Москвы съ С.-Петербургомъ желѣзной дорогой. Но тогдашній министръ финансовъ, графъ Канкринъ, не сочувствовалъ этому предпріятію и выражалъ мнѣніе, что проектированная желѣзная дорога «не составляетъ предмета естественной необходимости, а только искусственную надобность и роскошь, и что она усилитъ склонность къ ненужному передвиженію съ мѣста на мѣсто, выманивая при томъ излишнія со стороны публики издержки». Однако, для болѣе всесторонняго обсужденія этого предмета образована была особая коммиссія.

Большинство лицъ, участвовавшихъ въ коммиссіи, раздѣляло мнѣніе графа Канкринъ и считало соединеніе Москвы съ Петербургомъ желѣзной дорогой невыгоднымъ и вреднымъ. Но тѣмъ не менѣе, по волѣ Императора Николая Павловича, указомъ, изданнымъ въ февралѣ 1842 г., повелѣно строить Николаевскую дорогу на средства правительства.

Выборъ направленія дороги, названной Николаевскою, составлялъ также спорный предметъ и потому былъ разсматриваемъ въ особомъ комитетѣ подъ предѣдательствомъ нынѣ царствующаго Государя, который, совместно съ 7 членами, противъ особаго мнѣнія 4 членовъ, постановилъ вести дорогу по прямому направленію, а не на Новгородъ.

Постройка дороги начата была въ іюнѣ 1843 г., но открытіе для движенія на всемъ протяженіи послѣдовало только 1 ноября 1851 г. Если даже исключить два года, въ которые, по причинѣ венгерской кампаніи и финансоваго кризиса, на постройку отпусались только незначительныя суммы,

Николаевская желѣзная дорога.

Выборъ направленія.

Постройка.

все-таки окажется, что на сооружение Николаевской дороги употреблено слишком 6 лѣтъ.

Смѣтныя предположенія.

На основаніи составленныхъ смѣтъ, Высочайшимъ указомъ объявлено было, что для сооруженія Николаевской дороги потребуется всего отъ 40 до 50 мил., и разрѣшено на потребности каждаго года открывать займы и платежи процентовъ и погашенія по нимъ производить, до окончанія постройки дороги, на счетъ суммъ, поступающихъ отъ займовъ, а по открытіи дороги на счетъ доходовъ. Но и послѣ открытія Николаевской дороги, долгое время никакихъ доходовъ отъ нея въ государственное казначейство не поступало, и всѣ платежи, по сдѣланнымъ для нея займамъ, покрывались ежегодно посредствомъ новыхъ позайствованій изъ кредитныхъ установленій. По 1 января 1857 г. такихъ займовъ сдѣлано, на счетъ доходовъ съ дороги, 28.312.111 руб., а въ 1857 г. 6.502.994 р.

Независимо отъ сего, Высочайшимъ указомъ 13 января 1856 г., повелѣно занять изъ заемнаго банка, для покрытія передержекъ, также на счетъ доходовъ съ дороги, 5.311.000 руб. (изъ которыхъ дѣйствительно отпущено 2.653.000 руб.).

Причисленіе процентовъ къ государственнымъ долгамъ.

Вслѣдствіе постоянныхъ, столь значительныхъ, позайствованій, для уплаты процентовъ по сдѣланнымъ для Николаевской жел. дороги займамъ, вопросъ, на какіе источники относить и впослѣдствіи уплату процентовъ, составлялъ предметъ особаго обсужденія въ комитетѣ финансовъ. Рѣшеніе этого комитета не безынтересно для выясненія существовавшихъ въ то время взглядовъ на будущую доходность Николаевской дороги. Финансовый комитетъ, имѣя въ виду, что до 1857 г. сдѣлано для Николаевской желѣзной дороги займовъ, внѣшнихъ и внутреннихъ, всего на 99.963.040 руб. номинальнаго капитала, за которые дѣйствительно поступило 93.948.135 руб., и что изъ этой суммы 66.854.114 руб. обращены собственно на сооруженіе дороги, а 27.094.021 руб. употреблены на уплату процентовъ и погашенія по упомянутымъ займамъ, и принимая, затѣмъ, въ соображеніе, что при дальнѣйшемъ покрытіи платежей по займамъ, сдѣланнымъ для Николаевской жел. дороги, посредствомъ новыхъ займовъ на счетъ доходовъ съ дороги, числящихся на ней долгъ съ каждымъ годомъ увеличивался бы болѣе и болѣе, и что едва ли можно ожидать, чтобы доходы съ дороги, особенно при большемъ еще накопленіи долга, когда-либо могли быть достаточны на покрытие ежегодныхъ по этому долгу платежей, — постановилъ причислить къ долгамъ государственнаго казначейства всѣ займы, сдѣланные для Николаевской жел. дороги, и вносить съ 1858 г. причитающіеся по нимъ займамъ платежи расходомъ въ государственныя росписи, а доходы съ дороги записывать по государственнымъ росписямъ въ приходъ.

Проверка расходовъ.

Произведенные для Николаевской дороги расходы, въ виду многихъ неясностей, подвергались особой специальной ревизіи, и въ 1863 г. исчислено, что для сооруженія дороги, на покрытіе передержекъ и на разныя платежи по долгамъ, сдѣлано было займовъ: а) внѣшнихъ, съ 1842 г. по 1850 г., на 76.300 000 руб. нарицательнаго капитала, за которые дѣйстви-

тельно выручено 70.131.255 руб., и б) внутреннихъ изъ кредитныхъ установлений, съ 1846 по 1859 г., 40.289.146 руб. и, сверхъ того, выпущено въ 1847 г. на этотъ предметъ билетовъ госуд. казначейства на 12.000.000 р., всего же сдѣлано займовъ къ 1862 г. на сумму 131.420.402 руб.

Изъ этой суммы произведено расходовъ:
 собственно на сооруженіе дороги съ 1842 г. по 1852 г. 66.854.113 руб.
 на покрытіе передержекъ и производство платежей
 по займамъ 64.566.289 »

Итого 131.420.402 »

что составляетъ на версту 217.583 руб.

Чтобы составить себѣ понятіе о сравнительной стоимости сооруженія Николаевской желѣзной дороги со строящимися въ настоящее время дорогами, укажемъ на нѣкоторыя только цифры. При постройкѣ Николаевской дороги балластъ обошелся въ 4.717.000, или 7.807 руб. съ версты, а укладка верхняго строенія и путей — въ 2.138.000, или 3.538 руб. съ версты. Между тѣмъ, на четырехъ новѣйшихъ дорогахъ, сданныхъ по подпискѣ на акціи и не отличающихся дешевизною, по расцѣннымъ вѣдомостямъ, полагается съ версты одиночнаго пути: на балластъ среднимъ числомъ 1639 р. м., на укладку же верхняго строенія и содержаніе путей до открытія дороги 275 р. м. *)

Сравненіе стоимости постройки.

Послѣ открытія Николаевской дороги, несмотря на то, что за нею и въ то время уже признавалось самое выгодное положеніе, результаты эксплуатаціи также не поощряли къ дальнѣйшему устройству желѣзныхъ дорогъ и вышеприведенное мнѣніе Комитета финансовъ казалось вполне справедливымъ.

Въ 1856 году, т. е. черезъ 5 лѣтъ послѣ открытія всей дороги, чистый доходъ эксплуатаціи составлялъ всего 796.000 рублей; въ 1857 г. доходъ хотя и возросъ до 2.584.000 руб., но изъ него государственное казначейство получило въ первый разъ лишь одинъ миллионъ, такъ какъ остальные деньги израсходованы, какъ и въ прежнее время, на потребность дороги. Въ послѣдующіе годы доходы и расходы эксплуатаціи, при казенномъ управленіи, представлялись въ слѣдующемъ видѣ:

Результаты эксплуатаціи.

	Доходъ.	Расходъ.	Чистый доходъ.
	Въ тысячахъ рублей.		
1858 г.	7.799	5.245	2.553
1859 »	9.095	6.632	2.462

	Балластъ.	Укладка.
*) Привисляевскія ж. д.	1380	275
Фастовская	1725	272
Довская	1495	275
Уральская	1955	275
Среднимъ числомъ	1639	275

	Доходъ.	Расходъ.	Чистый доходъ.
	Въ тысячахъ рублей.		
1860 г.	8.609	6.173	2.436
1861 »	8.487	6.024	2.463
1862 »	8.900	6.181	2.719
1863 »	9.701	4.899	4.802
1864 »	10.172	5.781	4.391
1865*)	10.834	6.596	4.238
1866 »	12.367	8.878	3.489
1867 »	14.386	8.914	5.472
1868 »	15.715	8.466	7.249

Результаты эксплуатаціи Николаевской желѣзной дороги, при казенномъ управленіи, оказывались неудовлетворительными не въ одномъ только финансовомъ отношеніи.

Предположеніе передать дорогу въ частныя руки.

Средства дороги были далеко недостаточны для удовлетворенія потребностей движенія и поэтому неудивительно, что многократно возбуждался вопросъ о передачѣ Николаевской дороги въ частныя руки.

Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ еще въ 1861 г., для поправленія своего финансового положенія, обратилось къ правительству съ предложеніемъ о покупкѣ Николаевской дороги, но безуспѣшно, и только въ началѣ 1867 г. окончательно рѣшено продать Николаевскую дорогу въ частныя руки. За тѣмъ, въ іюлѣ 1867 года послѣдовалъ Высочайшій указъ, которымъ повелѣно: «для образованія денежнаго фонда, предназначеннаго исключительно на довершеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ, произвести продажу на срокъ, примѣрно до 85 лѣтъ, Николаевской желѣзной дороги и, въ видахъ облегченія таковой продажи, выпустить отъ управленія помянутой дороги 4% облигаціи» **).

Условія передачи.

За симъ, по Высочайшему повелѣнію 1-го іюля 1868 г., согласно новому ходатайству Совѣта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, Николаевская дорога, со всѣми принадлежностями ея, передана Главному Обществу и поступила въ его завѣдываніе 1-го сентября 1868 г.

На основаніи первоначальныхъ условій передачи, Главное Общество получило отъ правительства безвозвратно, на капитальное исправленіе дороги,

*) Цифры заимствованы: 1858—1865 г. изъ «Сборника свѣдѣній о рус. ж. дорогахъ» за 1867 г., стр. 13 II отд.; 1866—1868 г. изъ «Сборника» за 1868 г., стр. 22 II отд.; за 1868 годъ изъ таблицы 1-й V отд. «Сборника» за 1868—9.

**) Облигаціи эти были реализованы въ 1867 и 1868 годахъ въ Парижѣ, чрезъ посредство банкировъ Готтингеръ и К. и Учетной Конторы, по 59,37% съ нарицательной цѣны, въ Лондонѣ, чрезъ братьевъ Берингъ и К., по 62 $\frac{1}{2}$ % и въ Амстердамѣ, чрезъ банкировъ Гове и К., по 61,14%.

Для этой же цѣли, въ мартѣ 1869 года сдѣланъ второй выпускъ такихъ же облигацій, чрезъ тѣхъ-же самыхъ банкировъ, по цѣнѣ, составлявшей въ Парижѣ 63 $\frac{1}{2}$ % съ нарицательной стоимости, въ Амстердамѣ 63 $\frac{1}{4}$ %, а въ Лондонѣ 63%.

Реализація облигацій на первомъ 76 милліоновъ рублей доставила правительству 54.318.692 р. Второй же выпускъ облигацій далъ 56.098.696 руб., которые поступили въ образованный железнодорожный фондъ.

13.250.000 руб. и обязалось вносить ежегодно в казну 7.200.000 руб., в продолжение 84 лѣтъ, для платежа процентовъ и погашенія по вышеупомянутымъ облигаціямъ Николаевской дороги.

Въ 1863 году, Главное Общество, при содѣйствіи Правительства, расторгло чрезвычайно убыточный для дороги контрактъ съ братьями Уайнансъ по ремонтному содержанию подвижнаго состава Николаевской дороги, заключенный 19 іюля 1865 года на восемь лѣтъ. Содѣйствіе Правительства выразилось выдачею гг. Уайнансъ 5.500.000 руб. въ видѣ вознагражденія.

Контрактъ братьевъ Уайнансъ.

Вслѣдствіе новаго долга, павшаго на Николаевскую дорогу, Главное Общество, по отчисленіи изъ валоваго сбора: а) расходовъ на эксплуатацію и б) $1\frac{1}{2}\%$ въ запасный капиталъ на постепенную замѣну деревянныхъ мостовъ желѣзными, — обязалось отдѣлять изъ остатка дохода, во-первыхъ, 7.200.000 р. на проценты и погашеніе облигацій и, во-вторыхъ, 1.600.000 р., изъ которыхъ 1.200.000 р. въ пользу Правительства и 400.000—въ пользу Главнаго Общества. Затѣмъ, вся остальная часть чистаго дохода поступаетъ въ распоряженіе Правительства на проценты (5%) съ 5.500.000 р., выданныхъ братьямъ Уайнансъ, и на постепенное погашеніе этого долга.

Такіе результаты мало поощряли къ устройству другихъ линій, и вопросъ о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ возникъ снова только тогда, когда крымская война самымъ ощутительнымъ и роковымъ образомъ показала невыгодныя, вслѣдствіе огромныхъ разстояній, условія, въ которыя поставлено государство для защиты своихъ границъ, независимо отъ недостатка нашихъ водяныхъ сообщеній, замерзающихъ втеченіе 6 зимнихъ мѣсяцевъ, мелющихъ лѣтомъ и притомъ еще изливающихся въ наименѣе благоприятныхъ для нашей виѣшней торговли мѣстахъ, и этимъ ставящихъ непреодолимую преграду благопріятному развитію народнаго хозяйства.

Образованіе Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе такого сознанія, вслѣдъ за окончаніемъ крымской войны, въ январѣ 1857 года состоялось разрѣшеніе группѣ капиталистовъ, во главѣ которыхъ стояли такіе первоклассные банкирскіе дома, какъ Штиглицъ, Берингъ, Гоппе, Перейра, образовать акціонерное Общество съ капиталомъ въ 250 милліоновъ рублей, подъ названіемъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, для сооруженія линій:

- 1) отъ С. Петербурга въ Варшаву, съ вѣтвью до Прусской границы;
- 2) изъ Москвы въ Нижній-Новгородъ;
- 3) изъ Москвы въ Феодосію;
- 4) изъ Орла или Курска въ Либаву.

Правительство даровало, въ металлической валютѣ, гарантію 5% чистаго дохода на капиталы Общества, рассчитанные по 62.500 руб. съ версты для всѣхъ дорогъ, кромѣ вѣтви къ Прусской границѣ, для которой оцѣнка сдѣлана по 69.000 руб. съ версты.

Собрание капиталовъ.

Первоначальный выпускъ акцій Главнаго Общества, на сумму 75 мил. руб., въ виду предшествовавшихъ громадныхъ выпусковъ бумажныхъ денегъ, изгнанія вкладовъ изъ банковъ и металлической гарантіи, былъ покрытъ съ излишкомъ, и значительнѣйшая часть акцій съ выгодною для учредителей (такъ какъ премія составляла болѣе 12 руб. на акцію) была помѣщена ими внутри государства. Состоявшійся, затѣмъ, въ 1858 г. выпускъ облигацій, на сумму 35 мил. руб., также былъ покрытъ съ излишкомъ.

Но капиталовъ этихъ было недостаточно для окончанія не только сѣти, но даже начатыхъ построекъ С.-Петербургско-Варшавской и Нижегородской дорогъ, и потому въ 1861 г. Общество пыталось сдѣлать новый выпускъ 4% облигацій. Но обстоятельства нашего денежнаго рынка и кредита самаго Общества до того измѣнились, что, не смотря на весьма выгодныя, предлагаемыя Обществомъ, условія, выпускъ не могъ состояться, и облигаціи могли найти помѣщеніе лишь на сумму 2.359.000 руб.

Курсъ акцій Главнаго Общества понизился также слишкомъ на 10%, такъ что Общество нашлось въ безвыходномъ положеніи, и Правительство должно было оказать, для окончанія работъ, пособіе, составляющее 33 мил. руб., и освободить Общество отъ обязательства строить дороги изъ Москвы въ Феодосію и изъ Орла или Курска въ Либаву.

Стоимость постройки.

Постройка дорогъ, оконченныхъ Главнымъ Обществомъ, обошлась: С.-Петербургско-Варшавской 125,1 мил. руб.

на версту	104 т. р. или на 57% дороже предположеннаго.
Нижегородской	36,1 мил. руб.
на версту	88 т. р. или на 41% дороже предположеннаго.

Въ виду того значенія, которое приобрѣло Главное Общество для опредѣленія цѣны будущихъ построекъ и порядковъ эксплуатаціи большинства нашихъ желѣзныхъ дорогъ, пользуясь близкимъ знакомствомъ съ дѣлами Главнаго Общества, которое я могъ приобрести, участвуя въ работахъ по постройкѣ какъ одинъ изъ строителей С.-Петербургско-Варшавской дороги и имѣя работы почти по всему протяженію линіи, остановлюсь нѣсколько на причинахъ, вызвавшихъ такіе печальные результаты.

Причины чрезмѣрной дороговизны.

Во главѣ учредителей Главнаго Общества стоялъ парижскій *Crédit Mobilier*, съ преобладающимъ вліяніемъ Перейровъ; остальные же учредители были только участниками финансоваго синдиката.

Вслѣдствіе вліянія Перейровъ, для завѣдыванія технической и административною сторонами дѣла, были приглашены французскіе инженеры корпуса *Ponts et Chaussées*. Изъ этого корпуса вышли для Франціи многіе замѣчательные желѣзнодорожные инженеры-строители и даже эксплуататоры, но онъ отличается тѣснымъ кругозоромъ, самоувѣренностію и исключительностію. Явившіеся къ намъ французскіе инженеры приняты были всѣмъ обществомъ съ особымъ почетомъ, который окончательно вскружилъ имъ головы. Кромѣ того, общество наше, такъ

легко впадающее въ крайности, восторгаясь французскими инженерами, безпощадно относилось къ нашимъ инженерамъ и представляло ихъ, какъ людей нескѣдующихъ и способныхъ лишь только на злоупотребленія, доказательствомъ чему имѣли служить результаты постройки и эксплуатаціи Николаевской дороги. Соображенія, что дорога эта строилась первою, при замкнутости государства отъ иностранныхъ опытовъ, при отсутствіи достаточныхъ средствъ техническаго образованія и при строго фискальномъ, существовавшемъ тогда, управленіи, вовсе не принимались въ расчетъ. Французскіе инженеры, незнакомые съ характеристической чертою русскаго общества того времени — порицать все свое, тѣмъ охотнѣе вѣрили такимъ отзывамъ, что этимъ доставлялась возможность оправдать устраненіе мѣстныхъ элементовъ и предоставлять бѣольшую часть занятій навязываемымъ имъ Перейрами ихъ соотечественникамъ, оставшимся безъ мѣстъ послѣ окончанія строившихся, подъ покровительствомъ Credit Mobilier, дорогъ. Но выборъ таковыхъ былъ почти всегда самымъ неудачнымъ: большая часть приглашенныхъ лицъ были люди необразованные, въ рѣдкихъ случаяхъ технически подготовленные, но тѣмъ не менѣе самоувѣренные и подражающіе направленію французскихъ инженеровъ Ponts et Chaussées.

При такихъ условіяхъ, между французскими инженерами и инженерами министерства путей сообщенія, собственно устраненными отъ вліянія на дѣло, не замедлил обнаружиться полный антагонизмъ, перешедшій скорѣе и на самое министерство, которое ко всѣмъ дѣйствіямъ руководителей Главнаго Общества начало относиться самымъ враждебнымъ образомъ. Такія отношенія между французскими инженерами съ одной стороны и русскими инженерами и министерствомъ путей сообщенія съ другой—страшно вредили самому дѣлу. Антагонизмъ этотъ стоилъ Россіи лишніе десятки милліоновъ и задержалъ развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ на многіе годы.

Представляемые французскими инженерами планы подвергались строгой критикѣ и излишнимъ требованіямъ, не были утверждаемы и возвращались постоянно для исправленій. Затѣмъ, дѣлались въ нихъ измѣненія, иногда лишнія, но чаще дѣйствительно необходимыя, потому что французскіе инженеры вообще мало принимали въ соображеніе условія климата и требованія, возникающія изъ привычекъ народа и характера мѣстности. Безъ плановъ же, не имѣя притомъ увѣренности въ утвержденіи ихъ, не рѣшались производить работы. Между тѣмъ, раньше уже были заключены контракты и условія на работы, и невозможность приступить къ нимъ вызывала претензіи со стороны строителей и вообще мѣшала правильному веденію дѣла. Принятая система отдачи работъ, безъ заранѣе приготовленныхъ плановъ, не позволяла вовсе впередъ опредѣлять стоимости работъ и таковыя сдавались по единичнымъ цѣнамъ. Вслѣдствіе этого, подрядчики и строители старались работы, цѣны на которыя были выгодными, производить въ наибольшихъ размѣрахъ; убыточныя же для нихъ работы замѣнять другими и преимущественно такими, которыя не были предвидѣны въ первоначальной расцѣнкѣ единичныхъ цѣнъ.

Антагонизмъ съ министерствомъ путей сообщенія.

Отсутствіе заинтересованныхъ лицъ.

Вслѣдствіе всего этого, отношенія между строителями и французскими инженерами также носили на себѣ характеръ борьбы и натянутости, который немало способствовалъ усложненію затрудненій. Но что всего важнѣе—французскіе инженеры, подвергаясь въ первый разъ въ Россіи слишкомъ строгой критикѣ и не отличаясь вообще практичностью, совершенно забывали объ экономической сторонѣ дѣла, о стоимости работъ, и требованія ихъ относительно, какъ имъ казалось, доброкачественнаго исполненія не имѣли границъ. Между тѣмъ, при сооруженіи дорогъ Главнаго Общества не было лицъ, достаточно сильно состояніемъ своимъ заинтересованныхъ въ успѣхѣ дѣла, чтобы бдительно слѣдить за экономической частью; дороги строились за счетъ многихъ мелкихъ акціонеровъ, а если и было нѣсколько крупныхъ держателей акцій между нашими капиталистами, они не пользовались достаточною опытностью; притомъ же интересъ даже самыхъ крупныхъ акціонеровъ, при гарантіи Правительства, былъ слишкомъ ничтоженъ, чтобы заставить ихъ входить въ подробности и для проведенія своего взгляда вести борьбу съ руководящими дѣломъ лицами.

Французскій Cahier des Charges.

Для Россіи цѣлкомъ былъ скопированъ французскій Cahier des charges, созданный исключительно для правительственныхъ работъ во Франціи и съ трудомъ находившій себѣ примѣненіе и въ своемъ отечествѣ.

Нѣсколько примѣровъ могутъ служить образчикомъ тогдашнихъ требованій французскихъ инженеровъ. Значительнѣйшая часть малыхъ мостиковъ и мостовъ построена изъ гранитнаго камня чистой тески; изъ тесаннаго гранитнаго камня дѣлалась не только облицовка, но и вся внутренняя кладка; гравій для верхняго слоя баласта требовался вездѣ просѣяннѣмъ; каждая кирпичина, какъ для мостовъ, такъ и для зданій, до употребленія должна была быть испробована тяжеловѣсными молотками, имѣть ли она требуемый, опредѣленный въ Cahier des charges, звукъ, а такъ какъ глина на значительнѣйшей части протяженія Варшавской дороги не обладаетъ этимъ свойствомъ, то кирпичъ приходилось возить изъ дальнихъ мѣстъ; общеупотребительная у насъ заливка кирпичей растворомъ послѣ укладки не была дозволена и каждый кирпичъ должно было отдѣльно погружать въ воду и класть его на густомъ растворѣ. Подобнаго рода требованія, исполнимыя только при значительномъ увеличеніи стоимости работъ, ставили строителей въ полную зависимость отъ низшихъ, наблюдавшихъ за этимъ, агентовъ, которые часто злоупотребляли предоставленною имъ властію и не настаивали на требованіяхъ только за приличное вознагражденіе, вслѣдствіе чего укоренилось и до сихъ поръ существуетъ мнѣніе о злоупотребленіяхъ относительно расходованія суммъ въ Главномъ Обществѣ, и преимущественно этому обстоятельству многими, менѣе знакомыми съ деталями дѣла, приписывается чрезмѣрная дороговизна выстроенныхъ Главнымъ Обществомъ дорогъ. Но такое мнѣніе, кажется, не основательно. Смѣло можно утверждать, что стоявшіе во главѣ предпріятія французскіе инженеры Ponts et Chaussées были люди безукоризненной честности, но непрактичныя и въ большинствѣ даже неумѣлыя. У нихъ и у вызванныхъ ими ихъ соотечественниковъ не доставало орга-

низаторскаго таланта, и недостатокъ этотъ, при системѣ централизаціи, заведенной по образцу французской правительственной администраціи, главнѣйшимъ образомъ мѣшалъ достиженію болѣе благопріятныхъ результатовъ. Но при всемъ томъ, французскіе инженеры принесли немалую долю пользы Россіи тѣмъ, что въ желѣзнодорожное дѣло внесли систему, приемы и формы болѣе усовершенствованныя, чѣмъ существовавшіе при постройкѣ Николаевской желѣзной дороги, а борьба съ русскими инженерами путей сообщенія побудила послѣднихъ болѣе серьезно относиться къ дѣлу, чѣмъ это было до тѣхъ поръ, и была первымъ поводомъ къ созданію и у нихъ *point d'honneur et esprit de corps* въ гораздо болѣе значительной степени, чѣмъ это было до того времени.

Благопріятный приемъ, который нашли въ публикѣ акціи Главнаго Общества, поощрилъ Рижскій биржевой комитетъ, въ началѣ 1858 г., предпринять постройку Рижско-Динабургской дороги *). Для этой цѣли образовано было общество съ капиталомъ въ 10.200.000 руб. мет., пользующимся только 4½% правительственной гарантіей. Но капиталъ этотъ оказался недостаточнымъ и въ послѣдствіи увеличенъ выпускомъ облигацій на 1.300.000 руб., такъ что стоимость дороги, построенной англійскими инженерами-подрядчиками, подъ руководствомъ также англійскаго инженера, Гокшау, обошлась въ 53.561 руб. на версту **). По системѣ, принятой для Риги-Динабургской дороги, выстроена и Динабурго-Витебская съ капиталомъ въ 66,872 руб. мет. на версту, но пользующимся уже не 4½%, но 5% металлическою гарантіею.

Риги-Динабургская и Динабурго - Витебская жел. дороги.

При постройкѣ Рижско-Динабургской и Динабурго-Витебской дорогъ, въ противоположность дорогамъ Главнаго Общества, примѣненъ былъ принципъ оптовой сдачи работъ. Результаты принятой системы постройки оказались болѣе выгодными для государства и для акціонеровъ, получившихъ дорогу необремененною чрезмѣрными обязательствами по уплатѣ процентовъ.

Въ томъ же 1858 г. разрѣшена постройка Волго-Донской дороги, а въ 1859 г. Московско-Ярославской, Саратовской и Риги-Митавской желѣзныхъ дорогъ. Но условія денежнаго рынка уже значительно измѣнились къ худшему. Образовавшіяся общества Волго-Донское, Московско-Ярославское и Риги-Митавское не могли найти средствъ для исполненія принятыхъ на себя обязательствъ и только въ послѣдствіи, какъ это будетъ показано ниже, могли онѣя исполнить.

Волго - Донская, Саратовская, Московско-Ярославская и Риги-Митавская жел. дороги.

*) Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи, 1867 г., стр. 107.

**) Въ послѣдствіи, для усиленія средствъ дороги, основной капиталъ увеличенъ выпускомъ облигацій еще на 2.300.000 руб. мет. и 2.556.000 руб. кред.

Переименованіе Саратовской жел. дороги въ Московско-Рязанскую.

Акціи Общества Саратовской желѣзной дороги понизились въ цѣнѣ на 50% и, не смотря на отдаленіе сроковъ постройки и увеличеніе гарантіи до 5%, оказалось невозможнымъ собрать капиталъ. Вслѣдствіе этого, въ январѣ 1863 г. Правительство вынуждено было разрѣшить Обществу ограничиться постройкою дороги до Рязани съ правомъ выпуска облигацій на 5 мил. руб. Такимъ образомъ, гарантированный строительный капиталъ составилъ 62.000 руб. мет. на версту, и общество получило названіе Общества Московско-Рязанской желѣзной дороги *).

Несостоявшіяся общества.

Не смотря на весьма тяжелое, выше описанное нами, положеніе государственныхъ финансовъ и кредита въ шестидесятыхъ годахъ, забота о сооруженіи необходимѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ не переставала стоять на первомъ планѣ нашей финансовой администраціи, и въ этомъ отношеніи нельзя не отдать ей полной справедливости за свѣтлый взглядъ и твердую волю, которая проявлялась въ постоянной поддержкѣ, оказываемой, при выдачѣ новыхъ концессій, съ цѣлю добыть капиталы на необходимѣйшія въ то время государственныя дороги. Но задача эта, не смотря на предлагаемыя, исключительно выгодныя, условія концессій, была вовсе не легка, какъ въ этомъ легко можно убѣдиться изъ слѣдующихъ фактовъ.

Одеско-Либаво-Курская дорога.

Еще въ маѣ 1857 г. торговый домъ Томсонъ, Бонаръ и К^о, графы Ржевускій, Адлербергъ 2-й, Голенищевъ-Кутузовъ и Лубенскій, князь С. Долгорукій и Л. Кочубей, гг. ротмистръ и поручикъ Бенкендорфъ и г. Сафоновъ, получили концессію на сооруженіе дороги отъ Одессы, чрезъ Кіевъ, до встрѣчи съ предположенными Феодосійскою или Либавскою дорогами, на протяженіи до 1.400 верстъ, съ гарантіею Правительства 5% на 60 лѣтъ и на капиталъ 53.000 руб. съ версты, или 4½% на 75 лѣтъ на капиталъ 50.000 рублей съ версты.

Затѣмъ, въ маѣ 1858 г. новая компанія учредителей, къ которой присоединились и прежніе, вновь получила дозволеніе на постройку дорогъ отъ Одессы до Бердичева и отъ Кіева до Курска, на тѣхъ же условіяхъ. Но какъ прежніе, такъ и новые учредители предоставленнымъ имъ правомъ за невозможностью собрать капиталы, не могли воспользоваться.

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1867 г., стр. 100.

Наконецъ, въ мартѣ 1863 г. вновь была выдана концессія на постройку дороги отъ Одессы до Кіева съ вѣтвью до р. Днѣстра, длиною 647 верстъ, съ 5% гарантією Правительства на капиталъ 84.000 руб. съ версты *).

Но въ назначенный по уставу годичный срокъ, учредители не были въ состояніи реализовать даже половины перваго выпуска акцій, и Общество объявлено также несостоявшимся.

Одесско-Кіевская дорога.

Такой же неудачный исходъ имѣла попытка построить, посредствомъ привлеченія частныхъ капиталовъ, желѣзную дорогу отъ Москвы къ Черному морю (признанную одною изъ важнѣйшихъ государственныхъ потребностей, но тѣмъ не менѣе исключенную въ 1861 году, по несостоятельности Главнаго Общества, изъ его обязательствъ), не смотря на то, что утвержденный, въ іюлѣ 1863 г., договоръ на линію отъ Москвы до Севастополя, съ вѣтвью къ антрацитовымъ копамъ, съ англійскими учредителями: Пальмеромъ, Фрюлинггомъ, Гешеномъ, Гиббсомъ, Губбардомъ и К^о, представлялъ исключительныя выгодныя условія. По договору, учредители, представивъ залогъ въ 1.000.000 руб., обязались образовать, въ теченіе года, въ Великобританіи общество на постройку, въ продолженіе 6 лѣтъ, дороги отъ Москвы до Севастополя, причѣмъ имъ даровано право экслоатировать построенную дорогу въ теченіе 99 лѣтъ. Наричательный капиталъ былъ опредѣленъ, при длинѣ линіи въ 1.446 верстъ, по 97.251 мет. руб. на версту. На этотъ капиталъ условлена гарантія Правительства въ 5¹/₂% интереса и погашенія. Но кромѣ обыкновенныхъ льготъ и правъ, даруемыхъ обществамъ въ уступочныхъ договорахъ, предоставлены были Московско-Севастопольскому Обществу еще слѣдующія особыя права: а) уплата Правительствомъ 5% на капиталъ во время постройки дороги, по мѣрѣ взносовъ онаго; б) бесплатный отводъ участка въ Донецкомъ каменноугольномъ бассейнѣ для исключительнаго добыванія каменнаго угля, съ распространеніемъ гарантіи Правительства на капиталъ, употребленный на учрежденіе каменноугольной разработки и на постройку отъ Екатеринослава вѣтви желѣзной дороги къ разрабатываемымъ шахтамъ; в) безплатная уступка Обществу части казенной мѣстности у Севастопольской бухты, подъ товарную станцію, съ распространеніемъ гарантіи Правительства на капиталъ, израсходованный Обществомъ на улучшеніе порта, набережныхъ, магазиновъ и проч.; г) объявленіе мѣстности при Севастопольскомъ портѣ у оконечности желѣзной дороги вольнымъ портомъ.

Московско-Севастопольская дорога.

Назначенный для образованія капитала срокъ былъ продолженъ до 1 ноября 1864 года, но тѣмъ не менѣе, Общество не могло состояться.

*) Учредители общества были: графъ Э. Т. Барановъ, графъ А. В. Адлербергъ, графы А. В. и К. В. Браицкіе, князь С. Долгорукій, князь Л. В. Кочубей, графъ А. А. Ржевускій, графъ Г. А. Строгановъ, графъ М. Д. Толстой, оберъ-гофмейстеръ И. М. Толстой, генерал-майоры: С. В. Керbedзь и К. И. Марченко, гг. Н. А. Новосельскій и Ф. Л. Собанскій, и вунцы А. А. Гизико, Гитшовъ и К^о. Учредители обивались построить дорогу втеченіе 8 лѣтъ. Право владѣнія дорогою предоставлялось имъ на 85 лѣтъ.

Постройка на казенныя средства дорогъ отъ Одессы до Балты и отъ Москвы до Курска.

Такимъ образомъ, постройка дорогъ отъ Москвы къ Черному морю и отъ Одессы къ Киеву и Курску, не смотря на то, что дороги эти представляли собою обезпеченіе капитала, имѣвшаго быть затраченнымъ на сооруженіе таковыхъ, не только въ правительственной гарантіи, но и въ несомнѣнной будущей доходности, не могла состояться, и Правительство вынуждено было, при стѣсненномъ финансовомъ положеніи, начать на собственные средства постройку этихъ дорогъ частями — отъ Одессы до Балты и отъ Москвы до Орла, а затѣмъ и отъ Орла до Курска.

Участь Обществъ Московско - Севастопольской и Одесско-Кіевской дорогъ была раздѣлена и Обществомъ, образованнымъ, для постройки желѣзной дороги отъ Орла до Витебска, Баронетомъ сэромъ Муртономъ Пито *).

Несостоявшаяся постройка дороги отъ Орла до Витебска.

Уступочный договоръ съ Баронетомъ Пито на сооруженіе и владѣніе желѣзною дорогою отъ Орла до Витебска былъ утвержденъ въ декабрѣ 1865 г. По этому договору, онъ обязался, втеченіе 6 мѣсяцевъ, составить безыменное Общество, съ нарицательнымъ капиталомъ въ 41.140.625 р. метал., (на версту 83.449 руб.), на который Правительство гарантировало 5% интереса и $\frac{1}{12}$ % погашенія. Въ обезпеченіе предпріятія, внесенъ былъ учредителемъ залогъ въ 230.000 фун. стерлинговъ.

Къ назначенному по договору сроку, капиталъ не былъ собранъ, и Общество не составлено, а потому дана была учредителю отсрочка на 3 мѣсяца. Послѣ того, по ходатайству Брюссельскаго банкирскаго дома Бишофгейма и К^о, вступившаго въ права сэра Муртона Пито, срокъ для образованія Общества былъ продолженъ по 1 декабря 1866 г. Но и къ этому сроку Общество не могло собрать потребнаго для сооруженія дороги капитала.

Выдача предварительныхъ удостовѣреній вмѣсто концессій.

Въ это время, въ виду неблагопріятнаго дѣйствія, которое производили на государственный кредитъ учрежденныя общества, повсюду искавшія и не находившія капиталовъ, и вслѣдствіе того объявляемыя несостоявшимися, Правительство рѣшилось воздерживаться отъ утвержденія концессій и выдавать, до времени присканія средствъ, предварительныя лишь удостовѣренія.

Невозможность присканія капиталовъ для Курско-Азовской дороги.

Первое такое удостовѣреніе въ 1865 г. выдано было графу Э. Т. Баранову и К^о **) на дорогу Курско-Азовскую съ опредѣленіемъ поверстной стоимости дороги въ 84.037 рублей мет.

Но присканіе капиталовъ, втеченіе послѣдующихъ 2 лѣтъ, оказалось также невозможнымъ, и выданное учредителямъ удостовѣреніе потеряло свою силу 31 января 1867 года.

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1867 г., стр. 169.

**) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1867 г., стр. 183.

Уступочнымъ договоромъ, выданнымъ Баронету Пито на постройку Орловско-Витебской дороги, заканчивается періодъ безуспѣшныхъ попытокъ строить желѣзныя дороги посредствомъ выдачи концессій иностраннымъ финансовымъ знаменитостямъ, и, съ выдачею концессіи на Рязанско-Козловскую дорогу русскимъ дѣловымъ людямъ, открывается второй, болѣе удачный, періодъ сооруженія сѣти желѣзныхъ дорогъ.

Первою дорогою, открывающею такую, болѣе благопріятную, эпоху въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, является Рязанско-Козловская дорога, концессія на которую выдана П. Г. Фонъ-Дервизу, въ мартѣ 1865 года *).

Основной капиталъ этого Общества образованъ выпускомъ 7.825 акцій, въ 100 фунтовъ стерлинговъ, и 54.000 облигацій въ 200 прусск. талеровъ каждая, что составляетъ на версту, при длинѣ дороги въ 197 верстѣ, 75.965 р. металлическихъ. При состояніи курса, современномъ утвержденію устава, стоимость эта равнялась 91.158 р. кредитныхъ на версту. Кромѣ того, по уставу допущены въ постройкѣ немаловажныя льготы. На вышеозначенный капиталъ Правительство гарантировало 5% чистаго дохода и $\frac{1}{10}$ % погашенія. При постройкѣ Рязанско-Козловской дороги въ первый разъ встрѣчаемся съ двумя нововведеніями, которымъ предназначено было имѣть громадное вліяніе на развитіе сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ таковыя послужили прототипомъ для цѣлаго ряда послѣдующихъ концессій. Во-первыхъ, до постройки Рязанско-Козловской дороги, капиталы Обществъ образовывались преимущественно посредствомъ выпуска акцій, которыя, въ виду риска, какой, по всеобщему мнѣнію, представляла постройка, не пользовались расположеніемъ капиталистовъ; съ этого же времени является обратная пропорція: облигаціи составляютъ приблизительно $\frac{3}{4}$ капитала, а акціи получаютъ второстепенное значеніе, только около $\frac{1}{4}$ части всего капитала. Во-вторыхъ, выпускъ облигацій производится въ прусскихъ талерахъ, съ цѣлю открыть для ихъ помѣщенія германскіе рынки.

Затѣмъ, дорога открыта для движенія въ короткій, небывалый до того времени, срокъ.

Важное значеніе выпуска облигацій въ талерахъ заключается въ слѣдующемъ. Англійскіе денежныя рынки, какъ указано выше, были недоступны для русскихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Французскій денежный рынокъ того времени, будучи обремененъ постоянными выпусками бумагъ на колоссальныя общественныя работы, предпріятыя правительствомъ второй имперіи, и на покрытіе расходовъ мексиканской экспедиціи, также находился въ неблагопріятныхъ условіяхъ для помѣщенія нашихъ желѣзнодорожныхъ бумагъ. Голландскій рынокъ, отличающійся, какъ извѣстно, болѣе другихъ своими особенностями, обращаетъ сбереженія свои преимущественно на пріобрѣтеніе государственныхъ фондовъ и мало доступенъ, такъ

Рязанско-Козловская же-
лѣзная дорога.

Состояніе денежныхъ
рынковъ.

*) «Сборн. свѣд. о русск. ж. д. 1867 г.», стр. 103.

называемымъ, спекулятивнымъ бумагамъ, въ числѣ которыхъ въ это время считались на Амстердамскомъ рынкѣ и наши желѣзнодорожныя акціи и облигаціи. Изъ государствъ, дѣлающихъ сбереженія, и рынковъ, помѣщающихъ свои капиталы, оставались лишь Германскіе. Но въ это время излюбленными бумагами, пользовавшимися спросомъ со стороны крупныхъ германскихъ аферистовъ, были преимущественно американскіе фонды, приносившіе громадныя проценты и обѣщавшіе, съ окончаніемъ междоусобной войны, доставить значительныя барыши.

Мелкіе только, главнымъ образомъ провинціальные, капиталисты, ищущіе прежде всего вѣрнаго помѣщенія своихъ незначительныхъ сбереженій, обращались преимущественно къ покупкѣ правительственныхъ германскихъ бумагъ или желѣзнодорожныхъ гарантированныхъ облигацій.

Приобрѣтеніе облигацій
мелкими капиталистами.

Привлеченіе этихъ мелкихъ капиталистовъ къ приобрѣтенію нашихъ желѣзнодорожныхъ облигацій представляло единственное средство открыть имъ сбытъ на Германскихъ рынкахъ. Но этого возможно было достигнуть лишь при содѣйствіи такъ называемыхъ банкировъ-мѣняль, главнѣйшимъ образомъ, Берлинской и Франкфуртской биржъ, которые, посредствомъ ассоціацій съ болѣе мелкими, провинціальными, банкирскими конторами и мѣнялами, составляютъ совѣтниковъ этого рода лицъ. Соудѣйствіе этихъ посредниковъ и было достигнуто нашими желѣзнодорожными дѣятелями, но за весьма дорогія, платимыя имъ, комиссіи, или за участіе въ барышахъ постройки. Значительная часть громадныхъ состояній первостепенныхъ теперь фирмъ Франкфуртскихъ и особенно Берлинскихъ банкировъ составила, въ значительной части, изъ этого именно источника. Конечно, желѣзнодорожнымъ дѣятелямъ, при выгодныхъ условіяхъ, при которыхъ выдавались концессіи, не трудно было платить весьма высокія вознагражденія, лишь бы только получить возможность добыть необходимый капиталъ для осуществленія предпріятія.

Вліяніе Рязанско-Козловской
дороги.

Въ этомъ отношеніи Рязанско-Козловская дорога самымъ нагляднымъ образомъ доказала, какихъ громадныхъ барышей можно ожидать отъ постройки въ Россіи желѣзныхъ дорогъ при тогдашнихъ концессіонныхъ цѣнахъ, особенно если таковыя находились въ такихъ условіяхъ, что постройка ихъ могла быть окончена въ короткій срокъ, какъ это имѣло мѣсто при Рязанско-Козловской дорогѣ, начатой весной въ 1865 году и оконченной 5-го сентября 1866 года.

До постройки этой дороги въ Россіи и за границей существовало мнѣніе, что необходимо по крайней мѣрѣ 3 года для сооруженія дороги, а по этому уплата процентовъ во время постройки дороги съ строительнаго капитала, который, по свойству новыхъ мелкихъ приобрѣтателей бумагъ, пришлось собирать не посредствомъ постепенныхъ взносов, а вдругъ, составляя, вмѣстѣ съ значительной разницей между нарицательнымъ и дѣйствительно вырученнымъ капиталомъ, весьма крупныя суммы.

Разсматривая первыя раздѣлочныя вѣдомости того времени, легко убѣдиться, что двѣ вышеуказанныя нами статьи расхода — потери при реализа-

ции капитала и проценты во время сооружения — составляли такую долю всехъ расходовъ, которая намъ, привыкшимъ теперь къ приобретению $\frac{3}{4}$ облигационнаго капитала самимъ Правительствомъ, по нарицательной почти цѣнѣ, покажется баснословною.

Послѣ разрѣшенія Рязанско-Козловской дороги въ мартѣ 1865 г., новыхъ концессій не выдавалось болѣе года. Но затѣмъ, когда наступили болѣе благоприятныя условія для реализаціи капиталовъ на заграничныхъ рынкахъ, и Правительство, послѣ успѣшной реализаціи 2-го съ выигрышами займа, могло оказывать, въ случаѣ необходимости, содѣйствіе образуемымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, — начинается соисканіе и выдача концессій въ широкомъ размѣрѣ.

Въ маѣ 1866 года *) выдана концессія, для постройки Рязско-Моршанской желѣзной дороги, Шталмейстеру Е. В. Нарышкину, Башмакову, графу Н. Н. Воронцову-Дашкову и С. Д. Башмакову.

Капиталь Общества составленъ выпускомъ 33% акций и 67% облигаций на сумму 7.021.875 руб. металлическихъ (на версту 58.515 руб.) съ правительственною $5\frac{1}{2}$ % гарантіею.

Въ числѣ конкурентовъ, заваливавшихъ соисканіями своими Правительство, послѣ того, какъ сдѣлались извѣстны результаты Рязанско-Козловской желѣзной дороги, выступилъ новый элементъ — Земство, которому Правительство вообще стремится дать предпочтеніе передъ другими соискателями.

Въ августѣ 1866 года **) выдана Земству Воронежской губерніи концессія на постройку Козлово-Воронежской дороги. Капиталь образовывался выпускомъ 59% акций и 41% облигаций, въ размѣрѣ 73.500 руб. на версту съ 5% правительственною гарантіею. Земство Воронежской губерніи, однакожъ, само и не думало строить дороги, а передало концессію С. С. Полякову, который, такимъ образомъ, въ первый разъ выступаетъ на поприще желѣзнодорожной дѣятельности.

Конкуренція между соискателями концессій начинаетъ приносить свою долю пользы, и около этого времени въ желѣзнодорожныхъ концессіяхъ начинаютъ появляться болѣе значительныя требованія со стороны Правительства, относительно условій постройки дорогъ, и вообще замѣчается въ веденіи дѣла прогрессъ. Такъ, по концессіи Козлово-Воронежской дороги требовалось уже, чтобы земляное полотно было построено для двухъ путей, мосты, трубы и значительнѣйшая часть построекъ были каменные, рельсы тяжело-вѣсныя и т. п.

Рязско-Моршанская ж. д.

Конкуренція Земствъ.

Козлово-Воронежская ж. дорога.

Прогрессъ въ техническихъ условіяхъ.

*) «Сборникъ свѣд. о рус. ж. д. 1867 г.», стр. 160.

**) «Сборн. свѣд. о рус. ж. д.», 1867 г., стр. 162.

Курско-Кіевская ж. д.

Въ декабрѣ того же года утверждена концессія на постройку Курско-Кіевской дороги. Выдача этой концессіи интересна въ томъ отношеніи, что въ ней дѣлаются въ первый разъ опыты примѣненія, хотя еще весьма несовершенныя, принципа конкуренціи и отдѣленія дѣла постройки отъ эксплуатаціи, а также прямаго участія Правительства въ составленіи капитала. Но, очевидно, почва для принятія принципа конкуренціи не была еще достаточно подготовленною и таковая, вслѣдствіе различныхъ вліяній, привела только къ отрицательнымъ результатамъ. По всѣмъ этимъ причинамъ, на исторіи образованія Общества Курско-Кіевской дороги мы вынуждены остановиться нѣсколько дольше.

По изысканіямъ, произведеннымъ въ 1865 г. *) правительственными инженерами, стоимость сооруженія дороги отъ Курска до Кіева, безъ моста черезъ р. Днѣпръ, исчислена была въ 45.567 руб. кредитныхъ на версту; въ томъ числѣ на заграничныя заказы назначено 16.536 руб.; съ прибавленіемъ же процентовъ на капиталъ во время работъ поверстная стоимость была опредѣлена въ 50.118 руб. кредитныхъ.

Конкуренція между соискателями.

Въ мартѣ того же года вошли къ министру путей сообщенія г.г. Θ . И. Мамонтовъ, М. Я. Горбовъ и И. А. Бусуринъ съ предложеніемъ отдать имъ оптомъ постройку этой дороги вполнѣ, кромѣ поставки рельсовъ, подвижнаго состава и машинъ для мастерскихъ, за плату 28.100 руб. кредитныхъ съ версты.

Если прибавить къ этой цѣнѣ стоимость заграничныхъ заказовъ съ потерями на курсѣ, а также стоимость нѣкоторыхъ работъ, не вошедшихъ въ ихъ предложеніе, то получится поверстная стоимость сооруженія дороги 51.109 руб. кредитныхъ.

Въ то-же время, Гг. Дервизъ и Меккъ вошли съ предложеніемъ предоставить имъ постройку дороги, по договору, имѣвшему видъ концессіи и состоявшему въ сущности изъ двухъ частей: одной собственно подрядной на постройку и снабженіе дороги и сдачу оной въ казну, съ устраненіемъ учредителей отъ дальнѣйшей отвѣтственности и участія въ эксплуатаціи, и другой, относящейся до образованія, по окончаніи постройки дороги, общества для ея эксплуатаціи. По этому предложенію, основной капиталъ предпріятія опредѣленъ въ 24.587.500 руб. металлическихъ, а постройка дороги и снабженіе ея потребностями къ открытію движенія предоставлялись въ безотчетное распоряженіе учредителей за оптовую сумму 20.926.325 руб. металлическихъ, что составляло, по принятому въ расчетъ примѣрному курсу (7 р. 80 к. за фунтъ, стер.): основной капиталъ 71.346 р. на вер., строительный—56.454 р. на вер.; по существовавшему же въ то время курсу (8 р. 24 к. за ф. ст.), основной капиталъ составлялъ 75.386 р. на вер., а строительный — 59.639 р. на версту.

Отклоненіе выгоднаго предложенія.

Принимая въ соображеніе, какъ цѣны, испрашиваемыя обоими това-

*) «Сборн. свѣд. о рус. ж. д.», 1867, стр. 171.

риществами, такъ и техническія условія, Министерство Путей Сообщенія признало предложенія Гг. Горбова, Мамонтова и Бусурина болѣе выгодными для Правительства, но, тѣмъ не менѣе, такъ какъ таковыя представлялись въ видѣ простаго подряднаго обязательства, въ виду неудобствъ образованія капитала, не были приняты.

Въ то же время на сооруженіе Курско-Кіевской дороги было сдѣлано предложеніе Гг. Де-Вріеромъ и Комп. и хотя цѣна ихъ была значительно выше предыдущихъ, переговоры съ ними, а равно съ Гг. Дервизомъ и комп., продолжались.

Затѣмъ, въ сентябрѣ 1866 г., новое товарищество: Г. Д. Похитоновъ и П. И. Лампе, вошли съ предложеніемъ отдать имъ постройку той же дороги и представили проэктъ концессіи на тѣхъ же началахъ, какъ Гг. Дервизъ и Меккъ, съ образованіемъ нарицательнаго капитала въ 22.614.000 р. метал. выпускомъ акцій и облигацій и съ уплатою учредителямъ за постройку дороги 7.472.352 руб. мет. и 13.725.000 руб. кредитныхъ.

Дѣйствительная стоимость сооруженія, по предложеніямъ трехъ товариществъ, которая была опредѣлена Министерствомъ Путей Сообщенія и представлена въ Комитетъ Министровъ 18 октября, была слѣдующая:

Сравненіе заявленныхъ цѣнъ.

	Капиталъ строительный. ф. стер.	кр. руб.	Капиталъ нарицательный. ф. стер.
Гг. Дервизъ и комп.	1.200.000	= 9.360.000 + 20.469.425	4.500.000
		29.829.425	
Гг. Похитоновъ и комп.	1.100.000	= 8.580.000 + 20.278.508	4.337.000
		28.858.508	
Гг. Де-Вріеръ и комп.	1.200.000	= 9.360.000 + 19.469.000	4.348.265
		28.829.000	

Окончательное опредѣленіе стоимости дороги по тремъ означеннымъ предложеніямъ возложено было, въ ноябрѣ 1866 г., на особую комиссію изъ членовъ Комитета желѣзныхъ дорогъ, подъ предсѣдательствомъ Г. Предсѣдателя означеннаго Комитета, а затѣмъ вопросъ этотъ разсматривался въ Комитетѣ Гг. Министровъ 15 ноября 1866 года, и этимъ послѣднимъ концессія была утверждена за Гг. П. Фонъ-Дервизомъ, княземъ С. А. Долгоруковымъ и К. Ф. Фонъ-Меккомъ. Концессія опредѣляетъ права и обязательства Правительства по двумъ отдѣльнымъ предметамъ: 1) по постройкѣ дороги, предоставленной учредителямъ на подрядныхъ основаніяхъ за оптовую плату, со сдачею дороги, по окончаніи ея постройки, Правительству, послѣ чего ответственность учредителей и всѣ отношенія ихъ къ Правительству прекращаются; 2) по образованію акціонернаго общества, по принятіи дороги Правительствомъ, продажею постулившихъ въ его распоряженіе акцій на капиталъ въ 1.500.000 фун. стерл. и передачею дороги, со всѣми принадлежностями, въ пользованіе будущаго общества.

Утвержденіе концессіи за Фонъ-Дервизомъ, кн. Долгоруковымъ и Фонъ-Меккомъ.

Исполненіе всѣхъ условленныхъ работъ и поставокъ строители должны были произвести за оптовую плату 23.899.281 металлическій рубль, что составляетъ, по курсу 7 р. 80 к. за фунтъ стерлинговъ, 67.794 р. кредитныхъ на версту.

Источниками платежа, какъ видно изъ концессіи, имѣли служить: 1) суммы государственнаго казначейства, взамѣнъ которыхъ поступали 15.000 акцій, выпущенныхъ учредителями на сумму 1.500.000 фун. стерлинговъ. Акціи эти Правительство, уплативъ за нихъ деньги, оставляло за собою, за исключеніемъ $\frac{1}{4}$ части (на сумму 375.000 ф. стер.), приобрѣтенной по нарицательной цѣнѣ учредителями. 2) Суммы, выручаемыя продажей имѣвшихъ быть выпущенными учредителями облигацій на сумму 3.000.000 фун. стерлинговъ. Уплата по облигаціямъ процентовъ и погашенія оныхъ должна была оставаться на обязанности Правительства.

Главныя условія другой части договора, составляющей собственно концессію, состояли въ слѣдующемъ: По окончаніи учредителями дороги и по сдачѣ оной въ казну, Правительство образуетъ общество, продажею имѣющихся въ рукахъ его акцій, передаетъ этому обществу дорогу со всѣми принадлежностями въ полное владѣніе на 85 лѣтъ и гарантируетъ ему, въ теченіе этого срока, на основной капиталъ 4.500.000 фун. стерл. или 28.125.000 металлическихъ рублей (63.920 руб. мет. на версту, при длинѣ линіи 440 верстѣ) 5% чистаго дохода и $\frac{1}{12}$ % погашенія капитала *).

Впослѣдствіи Правительство оставило за собою облигаціи Курско-Кіевской дороги, которыя вошли въ составъ консолидированныхъ облигацій жел. дорогъ вышущка 1871 г.

Орловско-Грязевая ж. д.

Въ слѣдующемъ 1867 году, 1 го марта **), Елецкое земство получило концессію на постройку желѣзной дороги отъ Грязей до Ельца съ 5 $\frac{1}{10}$ % правительственною гарантіею на капиталъ, рассчитанный по 76.268 руб. мет. съ версты, и съ правомъ выпуска 27.3% акцій и 72.7% облигацій.

Елецкое земство права свои на сооруженіе дороги также передало С. С. Полякову и, по всей вѣроятности, съ немаловажными барышами, какъ можно предположить въ виду высокой строительной цѣны.

Эти ли барыши, или мѣстные интересы, или же совмѣстное дѣйствіе этихъ двухъ элементовъ вызвало, когда дѣло коснулось постройки дороги отъ Ельца до Орла, конкуренцію уже не одного, но трехъ земствъ: Еремовскаго, Елецкаго и Ливенскаго ***). Побѣда осталась за Елецкимъ земствомъ, которое въ апрѣлѣ 1868 года и получило концессію на постройку желѣзной дороги отъ Ельца до Орла на тѣхъ же условіяхъ, относительно гарантіи и отношенія акціонернаго капитала къ облигаціонному, но съ по-

Конкуренція Земствъ.

*) «Сборникъ свидѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1867 г., стр. 179.

**) «Сборникъ свидѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», за 1868 г., стр. 207.

***) «Сборникъ свид. о рус. жел. дор.», 1870—1872 г., стр. 30.

ниженіемъ поверстной стоимости, вслѣдствіе вышеупомянутой конкуренціи, до 70.000 руб. металлическихъ съ версты. Полученная концессія, также какъ и предъидущія, немедленно была передана

Шуйско-Ивановская ж. д.

Въ маѣ 1867 года выдана весьма характеристическая, служащая доказательствомъ тогдашняго настроенія, концессія на постройку Шуйско-Ивановской дороги, отъ ст. Новки до Иванова, М. А. Горбову и А. И. Бусурину *). Концессія на Шуйско-Ивановскую дорогу отличается отъ прочихъ тѣмъ, что строительный капиталъ Общества опредѣленъ только по 56.616 руб. мет. на версту, что по курсу, современному заключенію договора, составляло 64.178 рубл. кред. По уступочному договору, правительственной гарантіи на означенный капиталъ не назначено, но, въ виду скорѣйшаго осуществленія дороги, признанной полезною для края, Высочайше разрѣшено, въ апрѣлѣ 1867 г. по всеподданнѣйшему докладу Гг. Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, предоставить учредителямъ испросить, установленнымъ порядкомъ, концессію на линію Шуйско-Ивановской желѣзной дороги безъ правительственной гарантіи, и затѣмъ объявить Обществу, что если оно начнетъ строить дорогу на свои средства, то Правительствомъ будетъ ему выдана, впредь до выпуска облигацій, ссуда въ размѣрѣ половины употребленныхъ имъ суммъ, но не болѣе 1.000.000 рублей, въ сроки, назначенные по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, и что, когда будетъ исполнено не менѣе половины всѣхъ работъ, Общество пріобрѣтетъ право ходатайствовать о назначеніи правительственной гарантіи на весь строительный капиталъ.

Ежегодный размѣръ гарантіи, когда она будетъ дарована, имѣлъ составлять, кромѣ погашенія, по 5⁰/₁₀ чистаго дохода.

Для помѣщенія капиталовъ всѣхъ вышеупомянутыхъ дорогъ служили преимущественно, какъ выше было указано, Германскіе рынки и значительная часть барышей отъ построекъ желѣзныхъ дорогъ того времени распредѣлилась между строителями и посредниками банкирами, которые занимались помѣщеніемъ выпускаемыхъ бумагъ.

Переполненіе германскихъ рынковъ.

Но несмотря на то, что эти посредники были сильно заинтересованы въ дѣлѣ постройки дорогъ, нѣмецкіе рынки вскорѣ переполнились нашими желѣзнодорожными бумагами и помѣщеніе ихъ сдѣлалось тѣмъ болѣе затруднительнымъ, что политическія замѣшательства, порожденные Люксембургскимъ вопросомъ, возбуждали, именно въ Германіи, серьезныя опасенія за сохраненіе мира. Не подлежитъ сомнѣнію, что дальнѣйшее развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи пріостановилось бы, если бы нашимъ желѣзнодорожнымъ облигаціямъ не была дарована абсолютная гарантія и, вслѣдствіе того, не былъ открытъ для нихъ англійскій рынокъ. Заслуга открытія англійскаго рынка принадлежитъ Обществу Ор-

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1868 г., стр. 192.

ловско-Витебской дороги, которому первому удалось помѣстить тамъ свои облигаціи. Но прежде, чѣмъ описать эту операцію, необходимо представить интересную картину судебъ концессіи на эту дорогу.

Орловско-Витебская ж. д.

Выше было уже указано, что заключенный, 17 декабря 1865 г., уступочный договоръ на Орловско-Витебскую желѣзную дорогу съ англійскимъ подданнымъ баронетомъ Муртономъ Пито, а потомъ съ Бишофстеймомъ и К^о, несмотря на дарованную имъ отсрочку до 1-го декабря 1866 г., не состоялся и былъ прекращенъ, вслѣдствіе неудачи въ пріисканіи необходимаго капитала. Въ виду этого, земство Орловской губерніи *) вошло къ Правительству съ ходатайствомъ о дарованіи ему концессіи, на тѣхъ же основаніяхъ, на какихъ она была дарована баронету Пито, но уже, въ виду пріобрѣтенныхъ въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ опытовъ, съ уменьшеніемъ основнаго, гарантируемаго Правительствомъ, капитала до 6.000.000 фун. ст. (вмѣсто 6.582.500 ф. ст.) и сокращеніемъ срока сооруженія дороги съ 5 до 3 лѣтъ. При этомъ Земство просило о выдачѣ ему министерскаго удостовѣренія, что прозктъ уступочнаго договора будетъ представленъ на утвержденіе высшаго Правительства, если оно втеченіе 8 недѣль, со дня полученія удостовѣренія, представитъ доказательства, что все акціи, на сумму, не превышающую $\frac{1}{4}$ капитала, разобраны съ взносомъ 10%. Земство ходатайствовало также объ оказаніи ему вспоможенія отъ Правительства, выдачею ссуды въ размѣрѣ 6.000.000 руб. втеченіе первыхъ 2-хъ лѣтъ, подъ обезпеченіе облигацій имѣвшаго образоваться Общества. Условія эти были признаны выгодными, и въ январѣ 1867 года послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на выдачу уполномоченнымъ отъ Орловскаго земства просимаго удостовѣренія.

Требованіе абсолютной гарантіи.

Въ февралѣ 1867 г. уполномоченные земства, въ виду затрудненій собрать капиталъ, вошли съ новымъ ходатайствомъ о дарованіи облигаціямъ Общества безусловной гарантіи, то есть, со дня ихъ выпуска, а не со дня открытія дороги для движенія. При этомъ они заявили, что, въ случаѣ дарованія этой льготы, земство отказывается отъ дарованнаго ему права на полученіе пособія отъ Правительства въ 6.000.000 рублей. Ходатайство это признано уважительнымъ и въ мартѣ 1867 г. получило Высочайшее утвержденіе.

Образованіе капитала.

Такимъ образомъ, капиталъ Общества опредѣленъ былъ въ 6.000.000 фунтовъ стерлинговъ или 37.500.000 металл. рублей, что составляетъ 77.399 руб. мет. на версту. Капиталъ образовался выпускомъ акцій на $\frac{1}{4}$ и облигацій на $\frac{3}{4}$. Правительство гарантировало на все время уступочнаго договора 5% годоваго чистаго дохода и $\frac{1}{12}$ % погашенія. Гарантія на облигаціи должна была начаться со дня взноса въ Государственный Банкъ денегъ, вырученныхъ продажею таковыхъ, гарантія же на акціи—со дня

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1868 г., стр. 187.

открытія движенія по всей дорогѣ. Въ обезпеченіе предпріятія, Общество должно было внести въ одно изъ кредитныхъ учрежденій залогъ 937.500 мет. руб.

Орловское земство на другой день послѣ полученія концессіи заключило два контракта: одинъ на реализацію капитала, поставку рельсовъ, подвижнаго состава и металлическихъ принадлежностей съ барономъ Френкелемъ, который обязался внести за земство въ Государственный Банкъ требуемый залогъ; другой съ строителями Губонинымъ и Казаковымъ на постройку оптомъ полотна дороги и всѣхъ ея сооружений.

Такимъ образомъ, и Орловское земство, на подобіе предшествовавшихъ, всѣ свои права и обязанности передало барону Френкелю, Губонину и Казакову.

Баронъ Френкель, заключивъ, какъ казалось, весьма выгодный контрактъ и имѣя въ рукахъ удостовѣреніе Правительства объ абсолютной гарантіи на облигаціи, для реализаціи ихъ, конечно, обратился немедленно за границу, такъ какъ о помѣщеніи какой бы то ни было части таковыхъ внутри Россіи, при тогдашнихъ обстоятельствахъ, не могло быть и рѣчи. Но дѣло это не было такимъ легкимъ, какъ это можетъ казаться многимъ, мало знакомымъ съ исторіею нашихъ желѣзныхъ дорогъ и финансовъ.

На Берлинскомъ рынкѣ, вслѣдствіе переполненія его и нашими и другими спекулятивными бумагами и политическихъ опасеній, не оказалось возможности ни помѣстить Орловско-Витебскія облигаціи, ни получить какую бы то ни было ссуду подъ залогъ ихъ. Голландскій и Парижскій денежныя рынки представляли такія же, неблагопріятныя къ тому, условія. Затѣмъ, Барону Френкелю оставался только Лондонскій рынокъ, но и здѣсь Орловско-Витебскія облигаціи не нашли лучшаго пріема.

Даже для предложенія облигацій къ подпискѣ, невозможно было найти ни одного банкирскаго дома, который согласился бы вести это дѣло. Баронъ Френкель предлагалъ братьямъ Берингъ выдать ему, подъ залогъ облигацій на 2.000.000 фунтовъ, ссуду лишь 500.000 фунтовъ на 3 мѣсяца, съ 2% вознагражденія въ видѣ комиссіи, кромѣ права на проценты по купонамъ, что составляло 13⁰/₀, тѣмъ не менѣе братья Берингъ, не смотря на очевидную выгодность предлагаемыхъ условій, отказались. При этомъ они не скрывали вовсе мотива своего отказа, состоявшаго преимущественно въ опасеніи за состоятельность государства, по выдаваемымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ гарантіямъ.

Казалось, что концессію на Орловско-Витебскую дорогу не минуетъ участь предшествовавшихъ; но въ это время предпринятая Австрійскимъ Правительствомъ мѣра обложенія купоновъ австрійскихъ фондовъ налогомъ сдѣлала въ Англійскомъ общественномъ мнѣніи переворотъ въ пользу Россіи.

Въ виду этого новаго обстоятельства, банкирскій домъ Томсонъ Бонаръ и К^о, въ Лондонѣ, согласился открыть подписку за вознагражденіе въ 50.000 фунтовъ, которое Баронъ Френкель обязался уплатить даже въ случаѣ неудачи таковой. Въ іюнѣ 1867 г. подписка была открыта и почти

Передача концессіи.

Трудности реализаціи.

Подписка на облигаціи.

все предложенное количество облигаций на 2.000.000 фунтовъ было подписано. Подписная цѣна была установлена по $72\frac{1}{2}\%$, но въ сущности, такъ какъ подписчики вмѣстѣ съ тѣмъ приобрѣтали право на купонъ за истекшее время, облигации выпускались нѣсколько ниже 70% .

Цѣна эта для тогдашнихъ обстоятельствъ была чрезвычайно выгодная, такъ какъ наши желѣзнодорожныя бумаги стояли тогда на заграничныхъ биржахъ весьма низко. Такъ, напр., на Берлинской биржѣ облигации Елецъ-Воронежской дороги котировались:

въ іюнѣ 1867 г.	$73\frac{1}{2}\%$
іюль »	$73\frac{1}{2}$
августѣ »	$72\frac{1}{2}$
сентябрѣ »	$72\frac{1}{2}$
октябрѣ »	72
ноябрѣ »	72
декабрѣ »	73

Но и эти цѣны были номинальныя и о помѣщеніи бумагъ большими партиями, какъ выше уже было упомянуто, нельзя было и помышлять.

Риго-Митавская и Поти-Тифлисская жел. дор.

Затѣмъ, въ іюнѣ 1867 г. выдаются концессіи на сооруженіе дорогъ: Риго-Митавской, съ $5\frac{1}{12}\%$ гарантіей на строительный капиталъ 68.000 *) руб. мет. съ версты, и Поти-Тифлисской, строительный капиталъ которой опредѣленъ въ 61.930 руб. мет. съ версты **). На сооруженіи этой послѣдней дороги мы вынуждены нѣсколько остановиться, такъ какъ она представляетъ нѣкоторыя особенности.

Еще въ 1865 г. поступило нѣсколько предложеній на сооруженіе Поти-Тифлисской желѣзной дороги, и Бельвалетту и Стифелю, послѣ отклоненія остальныхъ предложеній, дано было, въ іюнѣ 1866 г., удостовѣреніе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ въ томъ, что если въ теченіе 2 мѣсяцевъ они представятъ положительныя удостовѣренія благонадежныхъ капиталистовъ въ принятіи ими участія въ предпріятіи, то представленный ими проектъ уступочнаго договора будетъ подвергнутъ утвержденію Правительства. Хотя это удостовѣреніе и было представлено, но, тѣмъ не менѣе, Общество не образовалось, такъ какъ капиталы не могли быть собраны.

Наконецъ, въ іюнѣ 1867 г. Правительствомъ вновь принято предложеніе англійскихъ предпринимателей Баронета Томаса, Георга Августа Паркинса и Фредерика Пауера. По уступочному договору, капиталъ опредѣлялся въ 61.930 руб. металлическихъ на версту и образовался выпускомъ $\frac{2}{3}$ акций и $\frac{1}{3}$ облигаций. Учредители обязаны были внести залогъ въ 500.000 руб. металлическихъ. Работы, производимыя распоряженіемъ

*) «Сборн. свид. о рус. жел. дор.», 1868, стр. 216.

**) «Сборникъ свиданій о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1868 г., стр. 196.

Правительства, должны были быть переданы Обществу за 4.210.000 руб., которые Общество обязывалось возмѣстить Правительству акціями Общества по ихъ нарицательной цѣнѣ. Правительство гарантировало Обществу 5% чистаго дохода и $\frac{1}{10}$ % погашенія. Гарантія по акціямъ выдавалась со дня открытія движенія, гарантія же по облигаціямъ безусловная.

Концессія на постройку желѣзной дороги отъ Курска до Харькова, какъ части Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги, выдана 1 марта 1868 г. С. С. Полякову, и исторія постройки этой дороги имѣетъ особый интересъ, по причинѣ примѣненія къ ней въ первый разъ если еще не со всѣмъ правильной, то во всякомъ случаѣ болѣе открытой конкуренціи.

Выше было указано нами, что данное въ 1865 году право на сооруженіе Курско-Азовской дороги не было осуществлено, по неприсканію капиталовъ, и потеряло свою силу въ январѣ 1867 г.

Если обратить вниманіе на приведенные факты помѣщенія своихъ бумагъ многими другими предпринимателями и невозможность присканія капитала для Курско-Азовской дороги, то нельзя не согласиться, что въ это время необходима была значительная доля и умѣнія, и финансовыхъ связей для того, чтобы прискать капиталы. Операція эта не была дѣломъ столь легкимъ и простымъ, какъ это многимъ кажется теперь, и если бы съ этой точки зрѣнія писалась исторія постройки желѣзныхъ дорогъ, то несомнѣнно многія, произносимыя до сихъ поръ весьма серьезными людьми, сужденія стояли бы на болѣе справедливой почвѣ.

Въ февралѣ 1867 года иностранцы Мармонтъ и Грегори *) сдѣлали предложеніе на уступку имъ Курско-Азовской линіи, съ правительственной гарантіей 5% дохода и $\frac{1}{12}$ % погашенія на капиталъ, составляющій около 73.500 руб. металл. на версту. Земство Харьковской губерніи присоединилось къ предпріятію Мармонта и испрашивало выдачи правительственнаго удостовѣренія въ томъ, что ему дана будетъ концессія.

Въ то же время иностранецъ Вукье, уполномоченный отъ Лондонскаго общества, къ которому присоединились прежніе учредители несостоявшагося Общества, испрашивалъ уступки той же линіи по цѣнѣ 78.947 руб. метал. съ версты.

Означенныя предложенія внесены были въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, который, по финансовымъ соображеніямъ, призналъ невозможнымъ выдать земству означенное удостовѣреніе и 21 марта 1867 г. постановилъ: вслѣдъ за окончаніемъ, строящейся распоряженіемъ и на средства Правительства, Московско-Курской желѣзной дороги, приступить, также правительственными средствами, къ сооруженію участка дороги къ Азовскому морю, отъ Курска до Харькова, длиною 230 верстъ. На основаніи произве-

Курско-Харьково-Азовская жел. дор.

Первоначальная концессія.

Предположеніе строить на средства казны.

*) «Сборн. свид. о рус. ж. д.», 1868, стр. 224.

денныхъ изысканій, составлено смѣтное исчисленіе, по которому стоимость сооруженія дороги опредѣлилась въ 11.784.199 руб. кредитныхъ, или на версту 51.235 руб. Для исполненія работъ, признано Министерствомъ Финансовъ возможнымъ ассигновать на 1868 г. 6.000.000 руб.

Вызовъ конкурентовъ и отдача С. С. Полякову.

Между тѣмъ, отъ многихъ лицъ поступили предложенія на постройку Курско-Харьковской дороги за оптовую сумму въ видѣ подряда. Вслѣдствіе сего, составлены были условія отдачи постройки Курско-Азовской дороги за оптовую плату и приглашены къ разсмотрѣнію этихъ условій, а также смѣты и плановъ, какъ лица, заявившія свои предложенія, такъ и извѣстные строители-подрядчики, съ тѣмъ, чтобы они окончательныя свои цѣны доставили въ Министерство Путей Сообщенія, въ запечатанныхъ конвертахъ, 5 января 1868 года. Послѣ обсужденія сдѣланныхъ предложеній, 1 марта 1868 г. концессія на Курско-Харьково-Азовскую дорогу предоставлена С. С. Полякову по 68.000 руб. метл. съ версты.

Гарантія земствъ.

Между тѣмъ, все общество охватила желѣзнодорожная горячка, вызванная отчасти появленіемъ капиталовъ, сбереженныхъ отъ предшествовавшихъ построекъ, а большею частію слухами о баснословныхъ барышахъ получаемыхъ отъ постройки и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Это обстоятельство создало столь сильную конкуренцію на полученіе концессій, особенно со стороны земствъ, поддерживаемыхъ наиболѣе вліятельными въ государствѣ лицами, что финансовая администрація, чтобы избавиться отъ ходатайствъ и проектовъ, имѣющихъ цѣлю только барышъ постройки, вводитъ новую систему сооруженія дорогъ съ замѣною гарантіи Правительства на акціонерный капиталъ денежнымъ участіемъ и гарантіею ищущихъ концессіи земствъ, которыя этимъ путемъ предполагалось серьезно заинтересовать въ успѣхахъ дѣла.

Грязе-Царицынская ж. д.

На такихъ условіяхъ въ первый разъ выдается концессія на Грязе-Царицынскую дорогу.

Первоначально земство Борисоглѣбскаго уѣзда (Тамбовской губерніи) выхлопотало себѣ концессію, въ мартѣ 1868 года, *) на построеніе дороги отъ станціи Грязи до города Борисоглѣбска, длиною въ 192 версты. По условіямъ этой концессіи, необходимый капиталъ исчислялся по 70.000 метал. руб. за версту и составлялся выпускомъ однѣхъ акцій. Правительство вовсе не гарантировало дохода на этотъ капиталъ, а только участвовало само въ подискѣ на акціи на сумму 5.000.000 руб. нарицательной ихъ стоимости, по курсу 80 за 100. Земство же гарантировало по всѣмъ акціямъ наименьшій доходъ въ 2½%, т. е. 336.000 руб. ежегодной по нимъ уплаты. Правительство, въ видахъ вспоможенія, обязалось выдать Обществу въ первый годъ работъ 1.000.000 кред. руб. авансомъ, подъ залоги.

*) «Сборн. свѣд. о рус. жел. дор.», 1870—1872, стр. 26.

Въ концессіи опредѣлено, что, въ случаѣ продолженія Грязе-Борисоглѣбской дороги, Обществу, при одинаковыхъ условіяхъ съ другими предложеніями, предоставится преимущественное право на продолженіе дороги, посредствомъ выпуска для этой новой линіи бумагъ, гарантированныхъ Правительствомъ на общемъ основаніи.

Подобныя условія созданія капитала Грязе-Борисоглѣбской дороги объясняются существовавшимъ въ то время сангвиническимъ настроеніемъ нашей биржи относительно желѣзно-дорожныхъ предпріятій. Приобрѣтеніе нѣсколькихъ крупныхъ состояній и устраненіе печальныхъ явленій финансоваго кризиса 1865 г. и безденежья создаютъ переоцѣнку силъ, которыми могъ располагать нашъ денежный рынокъ, и участіе заграничныхъ капиталистовъ считается уже излишнимъ.

Вслѣдствіе такого настроенія умовъ, Общество Грязе-Борисоглѣбской дороги ходатайствовало о полученіи концессіи для продолженія дороги, ссылаясь на предоставленное ему преимущество и принимая на себя постройку безъ всякой гарантіи Правительства на капиталъ, исчисленный по 70.000 руб. за версту.

Въ это время дѣйств. стат. сов. Колемины также произвелъ изысканія отъ Борисоглѣбска до Царицына. Приобрѣвшій отъ Колемина право на его изысканія, кол. сов. Апраксинъ представилъ, въ мартѣ 1869 г., проектъ этой дороги, съ просьбою о выдачѣ ему концессіи съ правительственной 5% гарантіею на капиталъ 58.000 руб. мет. съ версты.

Но Комитетъ гг. Министровъ положилъ предоставить сооруженіе дороги Обществу земской Грязе-Борисоглѣбской желѣзной дороги, и въ іюнѣ 1869 г. послѣдовало окончательное утвержденіе концессіи.

Дорога раздѣлена на два участка—отъ Грязи до Борисоглѣбска и отъ Борисоглѣбска до Царицына. Вслѣдствіе слиянія обоихъ участковъ въ одно общее предпріятіе, Общество Грязе-Борисоглѣбской дороги переименовано въ Общество Грязе-Царицынской. Основной капиталъ Общества опредѣленъ въ 36.840.000 мет. руб.: для перваго отдѣленія—въ 13.400.000 мет. руб. и для втораго—въ 23.400.000 мет. рублей.

Весь капиталъ перваго отдѣленія дороги, согласно первоначальной концессіи, состоялъ изъ выпуска акцій, причѣмъ дарованное Обществу дороги содѣйствіе со стороны Правительства оставалось въ своей силѣ; изъ капитала втораго отдѣленія дороги $\frac{1}{3}$ образовалась выпускомъ акцій и $\frac{2}{3}$ — выпускомъ облигацій.

Облигаціи оставило за собой Правительство, по цѣнѣ 75 мет. руб. за 100 нарицательнаго капитала. Акціи же перваго отдѣленія дороги, вмѣстѣ съ акціями втораго отдѣленія, должны были образовать одинъ общій акціонерный капиталъ, на сумму 21.240.000 мет. руб., которому присвоивалась гарантія чистаго дохода въ размѣрѣ 336.000 мет. руб., данная Борисоглѣбскимъ земствомъ на капиталъ перваго отдѣленія дороги.

Такимъ образомъ, при постройкѣ Грязе-Царицынской дороги, въ первый разъ не только появляются акціи, вмѣсто правительственной гарантіи,

Переоцѣнка финансовыхъ силъ государства.

Слияніе дорогъ отъ Грязей до Борисоглѣбска и отъ Борисоглѣбска до Царицына.

Приобрѣтеніе облигацій Правительствомъ.

съ гарантіей земства, но еще дѣлается финансовой администраціей весьма важное, по своимъ послѣдствіямъ, нововведеніе, состоящее въ приобретеніи облигацій самимъ Правительствомъ. Этой мѣрой столь значительно облегчается желѣзнодорожное дѣло, что оно изъ финансовыхъ средъ переходитъ въ строительскія.

Приостановка выдачи концессій съ правительственной гарантіей.

Послѣдствіемъ сего является то, что ходатайства о выдачѣ концессій, а вмѣстѣ съ ними интриги и подходы, сдерживаемые опасеніемъ не прискать капиталовъ, усилились, и если вспомнить тогдашнее настроеніе всего общества и биржи, то нѣтъ ничего удивительнаго, что и финансовая администрація, видѣвшая неожиданную при этомъ еще доходность нѣкоторыхъ изъ открытыхъ линій, предалась также самообольщенію и ей казалось, что и безъ правительственной гарантіи въ Россіи устройство желѣзныхъ дорогъ рационально вополнѣ возможно. Вслѣдствіе такого всеобщаго убѣжденія, послѣдовало Высочайшее повелѣніе о приостановкѣ выдачи концессій съ правительственной гарантіей. При такихъ обстоятельствахъ выдана была Тамбовскому и Козловскому земствамъ, въ апрѣлѣ 1868 г., концессія на Козлово-Тамбовскую дорогу, на слѣдующихъ условіяхъ *):

Козловско-Тамбовская жел. дор.

Поверстная стоимость дороги, при длинѣ 74 версты, опредѣлена въ 68.919 руб. на версту нарицательнаго капитала, который долженъ былъ составить выпускомъ 60.78% акцій кредитныхъ и 39.22% облигацій металлическихъ. Акціи вовсе не пользовались гарантіей; на облигаціи же вышеупомянутыя земства, каждое по равной части, гарантировали по 5% интереса и $\frac{1}{12}$ погашенія.

Поверстная стоимость дороги, при чрезвычайно благоприятныхъ мѣстныхъ и техническихъ условіяхъ, была разсчитана столь широко, что для сооруженія дороги было достаточно почти одного облигаціоннаго капитала; но, тѣмъ не менѣе, дорога долго не могла быть выстроена. Земства обращались съ предложеніями ко многимъ лицамъ, но, не говоря уже объ акціяхъ, не было возможности помѣстить и облигаціи ни внутри страны, ни за границею, такъ какъ ни гарантіи земствъ, ни будущности дороги никто не довѣрялъ.

Только въ началѣ 1869 г., когда русскія желѣзнодорожныя облигаціи, гарантированныя Правительствомъ, все болѣе и болѣе стали находить покупателей въ Англіи и въ менѣе свѣдущихъ сферахъ, сдѣлана была въ Лондонѣ подписка на облигаціи Тамбовско-Козловской жел. дор. Подписка оказалась удачною. Но при этомъ слѣдуетъ замѣтить, что англійскимъ подписчикамъ, незнакомымъ съ устройствомъ нашихъ земствъ, не легко было различить при сдѣланной редакціи проспекта, гарантированы ли облигаціи однимъ лишь земствомъ или же и Правительство принимаетъ ручательство за земство.

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1870 — 1872 г., стр. 33.

Или осуществлены после выдачи негарантированных денег, если не по результатам постройки, то по результатам эксплуатации, наиболее удачно известны Рыбинско-Балтовская дорога, построенная на которую выдана Кайсера 12 мая 1898 года *

Капитал этой дороги имел 1000000 руб. выданы лишь одной негарантированной акцией, на сумму 19.820.000 руб. (69.000 на версту).

Постройка Рыбинско-Балтовской дороги велась по оптовому контракту М. и А. Лесотавилья и К^о, которые сделали посредственными, и для оплаты дороги и снабжения акцией двоятельными выданы оставили и другим потребностям сделки были двоятельными выданы облигаций, кроме также выданы часть акционерного капитала, так что в настоящее время основной капитал общества Рыбинско-Балтовской дороги состоит из:

125.000 акций по 100 руб. каждая	на 12.500.000 руб. вет.
и 77.120 облиг. по 200 руб.	» 15.500.000 » »

всего на 28.000.000 »	

В августе того же года **) выдана (без Эстонскому правительству) облигация, также без правительственной гарантии, на постройку железной дороги от Балтийского Парка до С.-Петербурга. Участь негарантированного капитала этой дороги была если не более заслуженной, то во всяком случае, при малодорожности дороги, более счастливою.

Балтийская ж. дор.

Капитал дороги определен из 26.350.000 руб. вет. 1000000 руб. ссуды и лишь часть облигаций выданы одной акцией, при этом (6-ти облигациями) было выдано 2/3 всего количества акций с правом на получение по ним 5% чистого дохода. В настоящее время выданы лишь 2/3 всего количества облигаций.

Постройка дороги это первый пример разделения на два общества. Но общество имеет право не воспользоваться своим капиталом. Но общество имеет право не воспользоваться своим капиталом. Но общество имеет право не воспользоваться своим капиталом. Но общество имеет право не воспользоваться своим капиталом.

Выпущенные облигации были реализованы в С.-Петербургском Банковом Кредите и, как видно из отчета, на 65 % от стоимости. Постройка дороги, по оптовому контракту на все выданные от реализации суммы, была проведена гг. Губонинскими, Павловскими и Павловскими, которые являлись приобретателями прав Банковского дома Э. М. Мейер и К^о из С.-Петербурга, заключившего, на ту же сумму, первоначальными учредителями.

* См. отчеты о русских железных дорогах. 1876 — 1877 г., стр. 25.
 **) См. отчеты о русских железных дорогах. 1879 — 1878 г., стр. 38.

Изъ сооруженныхъ тогда вполнѣ негарантированныхъ дорогъ, если не по результатамъ постройки, то по результатамъ эксплуатаціи, наиболѣе удачною является Рыбинско-Бологовская дорога, концессія на которую выдана Кирѣеву 12 іюля 1868 года *).

Рыбинско-Бологовская ж.
дор.

Капиталь этой дороги имѣлъ быть образованъ выпускомъ лишь однѣхъ негарантированныхъ акцій, на сумму 19.320.000 руб. (69.000 на версту).

Постройка Рыбинско - Бологовской дороги передана, по оптовому контракту, М. и А. Левестамамъ и К^о, которые сдѣлались несостоятельными, и для окончанія дороги и снабженія оной дополнительнымъ подвижнымъ составомъ и другими потребностями сдѣланы были дополнительные выпуски облигацій, коими также замѣнена часть акціонернаго капитала, такъ что въ настоящее время основной капиталъ общества Рыбинско-Бологовской дороги состоитъ изъ

125.000 акцій въ 100 руб. каждая на	12.500.000 руб. мет.
и 57.120 облиг. въ 200 тал. »	» 10.500.090 » »
всего на	23.000.000 » »

Въ августѣ того же года **) выдана была Эстляндскому дворянству концессія, также безъ правительственной гарантіи, на постройку желѣзной дороги отъ Балтійскаго Порта до С.-Петербурга. Участъ негарантированнаго капитала этой дороги была если не болѣе заслуженною, то во всякомъ случаѣ, при малоходности дороги, болѣе счастливою.

Балтійская жел. дор.

Капиталь дороги опредѣленъ въ 26.390.000 руб. мет. (70.000 руб. съ версты) и имѣлъ быть образованъ выпускомъ однѣхъ акцій; приэтомъ Обществу предоставлено было выпустить $\frac{2}{3}$ всего количества акцій съ преимущественнымъ правомъ полученія по нимъ 5% чистаго дохода. Въ исторіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ это первый примѣръ разрѣшенія выпуска акцій съ преимуществомъ. Но Общество этимъ правомъ не воспользовалось, и акціи были вышущены всѣ одинаковаго качества. Впослѣдствіи, въ ноябрѣ 1870 г., акціи Общества получили 3% металлическую гарантію.

Выпущенныя акціи съ 3% гарантіею были реализованы Обществомъ С.-Петербургскаго Взаимнаго Кредита и, какъ видно изъ отчета правленія, по 65 за сто. Постройка дороги, по оптовому контракту за всю вырученную отъ реализаціи сумму, была произведена гг. Губонинымъ, Козаковымъ и Павловымъ, которые явились приобретателями правъ банкирскаго дома Э. М. Мейеръ и К^о въ С.-Петербургѣ, заключившаго, на тѣхъ же условіяхъ, контрактъ съ первоначальными учредителями.

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1870 — 1872 гг., стр. 35.

**) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1870 — 1872 г., стр. 38.

Харьково-Кременчугская
жел. дор.

Къ разряду дорогъ безъ правительственной гарантіи на акціи принадле-
жить также желѣзная дорога отъ Харькова до Кременчуга, длиною 247
верстъ, концессія на которую выдана, въ августѣ 1868 г., гофмейстеру
Абазѣ и тайн. сов. Унгернъ-Штернбергу *). Капиталь этой дороги опре-
дѣленъ по 57.895 мет. руб. съ версты и образованъ выпускомъ на $\frac{1}{4}$
негарантированныхъ акцій и на $\frac{3}{4}$ облигацій, пользующихся, кромѣ по-
гашенія, абсолютною 5% гарантіею Правительства. Реализація облигацій
предоставлена была самому Обществу.

Послѣдующая концессія представляетъ новый пріемъ, чтобы заставитьъ
Правительство выдать концессію.

Тамбово-Саратовская жел.
дорога.

Концессія на Тамбово - Саратовскую дорогу, длиною 340 верстъ, вы-
дана земствамъ Саратовской губерніи и Кирсановскаго уѣзда (Тамбовской
губерніи), совместно съ обществомъ города Саратова. Капиталь опредѣленъ
въ 27.734.236 руб. мет. (81.571 руб. мет. съ версты) и образованъ вы-
пускомъ 27.3% акцій и 72,7% облигацій **).

Земства Саратовской губерніи и Кирсановскаго уѣзда (Тамбовской гу-
берніи) и общество г. Саратова обезпечивали Обществу абсолютную, со
дня выпуска акцій до истеченія срока концессіи, гарантію въ 5 металли-
ческихъ процентовъ чистаго дохода на нарицательный акціонерный капи-
таль Общества въ 7.573.326 мет. руб. и, сверхъ того, $\frac{1}{12}$ % для погашенія
оного ежегодно, посредствомъ тиража. Правительство обязалось принимать
акціи Общества залогами во всѣхъ казенныхъ подрядахъ и поставкахъ на-
равнѣ съ бумагами, гарантированными Правительствомъ.

На собранный по акціямъ капиталъ, Общество обязано было строить
первый участокъ дороги отъ Тамбова, на протяженіи 110 верстъ; до от-
крытія же движенія на первомъ участкѣ, Общество должно было предста-
вить на утвержденіе Правительства условія реализаціи облигаціоннаго ка-
питала, съ тѣмъ, чтобы владѣльцы первоначальныхъ акцій, при подпискѣ,
сохраняли за собою преимущество на пріобрѣтеніе бумагъ, имѣвшихъ
быть вынужденными впоследствии, для продолженія дороги.

Но облигаціи Общества могли быть реализованы впоследствии только
при пособіи Правительства, которое въ іюль 1869 г. и пріобрѣло таковыя
отъ Общества по 66 за 100, съ условіемъ доплаты, если облигаціи эти бу-
дутъ реализованы по высшей цѣнѣ. Въ силу этого условія, въ 1871
году Правительство доплатило обществу 1.135.282 руб. кред.

Правила о торгахъ на
выдачу концессій.

Изъ вышесказаннаго видно, сколько было колебаній и опытовъ съ
цѣлью выработать такую систему выдачи концессій на желѣзныя дороги,
которая наиболѣе обезпечивала бы интересы страны и Правительства.

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1870 — 1872 г., стр. 44.

**) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1870 — 1872 г., стр. 52.

Болѣ другихъ распространенная система отдачи концессій земствамъ оказалась наименѣ удачною. Земства являлись лишь дорого обходящимся государству и почти всегда неумѣлымъ посредникомъ между оптовыми строителями, такъ называемыми концессионерами, и Правительствомъ. Но кромѣ этого, представлялись и другія неудобства: вліяніе сильныхъ міра сего и вообще связи, особенно при отдачѣ концессій земствамъ, стали играть столь видную и опасную даже для государственнаго достоинства и кредита роль, что Правительство нашлось вынужденнымъ составить правила о порядкѣ выдачи концессій на желѣзныя дороги посредствомъ правильныхъ торговъ.

Правила эти, Высочайше утвержденныя 18 октября 1868 г., заключались въ слѣдующемъ: *)

1) Концессіи предварительно должны были разсматриваться въ Комитетѣ гг. Министровъ, который, при поднесеніи оныхъ на Высочайшее усмотрѣніе, вмѣстѣ съ тѣмъ имѣлъ постановлять—слѣдуетъ ли, въ данномъ случаѣ, вызвать соискателей на конкуренцію между собою.

2) Затѣмъ, Министръ Финансовъ испрашивалъ, всеподданнѣйшимъ докладомъ, Высочайшее соизволеніе на приглашеніе къ конкуренціи лицъ, допущеніе которыхъ онъ признавалъ для дѣла полезнымъ.

3) Предложенія имѣли присылаться къ Министру Финансовъ въ запечатанныхъ конвертахъ и открываться въ Совѣтѣ Министра Финансовъ. Въ засѣданіе Совѣта имѣли приглашаться соискатели.

4) Соискателямъ объявлялось, что Комитетъ Министровъ разсмотритъ представленныя предложенія и поднесетъ на Высочайшее благоусмотрѣніе свое заключеніе о принятіи одного изъ предложеній или объ отклоненіи всѣхъ.

На основаніи приведенныхъ правилъ, произведено было состязаніе на сооруженіе Московско-Смоленской желѣзной дороги **). Изъ предъявленныхъ на состязаніи цѣнъ высшая была 60,000 р., а низшая 53,290 р. на версту. Последнюю цѣну предложили А. Шепелеръ и банкирскій домъ Зульцбахъ во Франкфуртѣ, за которыми, 15 декабря 1868 года, и утверждена концессія.

Московско-Смоленская ж.
дорога.

Капиталъ Общества составленъ изъ $\frac{1}{4}$ негарантированныхъ акцій и $\frac{3}{4}$ гарантированныхъ облигацій, реализація коихъ, по концессіи, предоставлена самому Обществу.

Затѣмъ, выданы двѣ концессіи: въ декабрѣ 1868 г. на Новоторжскую дорогу, длиною 30 верстъ, поверстная стоимость которой опредѣлена въ 58.693 р., безъ правительственной гарантіи, и въ апрѣлѣ 1869 г. предварительная концессія на Константиновскую дорогу, въ 185 верстъ ***).

Новоторжская и Константиновская ж. дор.

*) «Сборн. свѣд. о русск. жел. дор.», 1868—1869, стр. 142.

**) «Сборн. стат. свѣд. о рус. жел. дор.», гр. Солдосуба. 5-е, изд. стр. 112.

***) «Сборн. свѣд. о русск. жел. дор.», 1870—1871, стр. 57 и 59.

Константиновскую дорогу рѣшено было построить иждивеніемъ Общества и Правительства, причемъ Правительство выдавало Обществу, въ ссуду, три четверти условленной поверстной стоимости; остальная же четверть уплачивалась Обществомъ и образовывалась выпускомъ акцій, безъ правительственной гарантіи. Стоимость этой дороги имѣла быть определена, по соглашеніи съ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія, но, во всякомъ случаѣ, номинальная поверстная цѣна не должна была превышать 63,000 руб. мет.

Либавская жел. дорога.

Слѣдующая за симъ концессія на Либавскую дорогу, сданная съ торговъ на основаніи тѣхъ же правилъ, вслѣдствіе заявленной на торгахъ, до того времени не бывало низкой цѣны и особыхъ условій, обнаружившихъ, при утвержденіи концессіи, Правительству, дѣйствительную стоимость построекъ, а также вслѣдствіе въ первый разъ правильно организованной финансовою администраціею системы приобрѣтенія, по напередъ установленной цѣнѣ, облигацій Общества, — составляетъ начало новой эпохи дешевой постройки дорогъ въ Россіи.

Исторія первоначальныхъ концессій.

Мысль о соединеніи Либавскаго порта съ внутренними путями торговли, была одобрена Правительствомъ еще въ 1847 г. *) и въ томъ же году разрѣшено Либавскому купечеству построить желѣзную дорогу отъ Юрбурга до Либавы, длиною 199¹/₂ верстъ, съ правительственною гарантіею чистаго дохода въ 4% на дѣйствительно употребленный капиталъ. Но капиталъ этотъ не могъ быть собранъ, и поэтому въ 1848 году Высочайше разрѣшено отложить предпріятіе до того времени, пока Либавское купечество не соберетъ необходимыя денежныя средства.

Въ 1855 и 1856 годахъ Либавское купечество возобновляло свое ходатайство и испрашивало 4¹/₂% гарантію, но ему объявлено было, что оно можетъ пользоваться только правами, какія дарованы этому предпріятію въ 1847 году.

Затѣмъ, въ 1857 году въ число линій, уступленныхъ Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, была включена линія отъ Курска или Орла чрезъ Динабургъ къ Либавскому порту.

Въ 1862 году Либавское купечество вновь испрашивало для сооруженія Либавской желѣзной дороги гарантію въ 5¹/₄% на капиталъ 62,000 р. мет. съ версты, но ходатайство это отклонено, и Комитетъ желѣзныхъ дорогъ постановилъ лишь имѣть въ виду соединеніе Либавскаго порта съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ имперіи.

Въ мартѣ 1865 г. Либавское купечество вновь, но также безуспѣшно, ходатайствовало о дарованіи гарантіи 5% чистаго дохода и погашенія съ нарицательнаго капитала: по линіи съ направленіемъ на Россіены по 70,000 руб.

*) «Сборн. свѣд. о русск. жел. дор.», 1868, стр. 215.

мет. на версту, а по линіи на Шавли (298 версть) по 68.000 руб. мет. на версту.

Между тѣмъ, еще въ 1857 г. Правительство приняло на себя обязательство довершить устройство Либавскаго порта ко времени окончанія Главнымъ Обществомъ постройки дороги отъ Динабурга до Либавы. Такимъ образомъ, Либавскій портъ избранъ былъ предпочтительно предъ другими Балтійскими портами, для сосредоточенія въ немъ нашей отпускной торговли. Выборъ этотъ сдѣланъ былъ послѣ подробныхъ изслѣдованій портовъ Балтійскаго моря, которыя показали естественныя преимущества Либавскаго порта предъ прочими. Вслѣдствіе того, составленъ и утвержденъ былъ проэктъ устройства и улучшенія этого порта и въ 1861 году начаты по этому проэктору работы. На улучшение Либавскаго порта употреблено Правительствомъ болѣе 1.600.000 рублей и поэтому существовало предположеніе, что портъ этотъ вполне приспособленъ для торговли.

Вслѣдствіе этого, въ декабрѣ 1868 года, опредѣлено было включить дорогу отъ Либавы чрезъ Шавли до Ковно въ число восьми нужнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ линій *). Въ виду же большаго числа предложеній, опредѣлено открыть состязаніе на выдачу концессіи для сооруженія Либавской дороги. Для сего составленъ былъ проэктъ нормальной концессіи примѣнительно къ концессіи на Московско-Смоленскую дорогу, съ тѣмъ существеннымъ отъ нея различіемъ въ финансовыхъ условіяхъ, что, на основаніи послѣдовавшаго 23-го апрѣля 1869 года, по журналу особаго комитета, Высочайшаго повелѣнія, акціонерный капиталъ долженъ былъ составлять $\frac{1}{3}$ безъ правительственной гарантіи, а облигаціонный— $\frac{2}{3}$ всего основнаго капитала съ 5% гарантіею. Для избѣжанія выпуска облигацій самимъ Обществомъ, Правительство оставляло за собою весь облигаціонный капиталъ, обязываясь выдавать Обществу, по мѣрѣ выполненія работъ, $\frac{2}{3}$ ихъ стоимости, исчисленной по разцѣночной вѣдомости по курсу 75 за 100.

Въ маѣ 1869 года, съ Высочайшаго разрѣшенія, были приглашены на конкуренцію 12 группъ соискателей. На конкуренціи синдикатъ, состоявшій изъ барона Фитингофа, Шипова, Жака Симона и меня, предложилъ цѣну на 4.527.650 металлическихъ рублей менѣе высшей изъ объявленныхъ при состязаніи цѣнъ (58.000 руб. на версту) и на 1.146.600 металлическихъ рублей менѣе ближайшей низшей цѣны (47.400 руб. мет. на версту). т. е. весь капиталъ на дорогу, длиною въ 294 в., исчислялся въ 12.789.000 металлическихъ рублей, что составляетъ на версту 43.500 руб. мет.

Цѣна эта представлялась баснословно низкою, тѣмъ болѣе, что подвижной составъ для Либавской дороги былъ, въ виду ожидавшагося Правительствомъ громаднаго движенія, потребованъ, какъ можно убѣдиться изъ ниже слѣдующаго, въ небывалыхъ до того времени размѣрахъ.

Устройство Либавскаго
порта.

Образованіе капитала.

Цѣны, заявленныя на
торгахъ.

Ожидаемое движеніе.

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ» 1870 - 1872, стр. 60.

По концессіи, требовалось паровозовъ 59, вагоновъ багажныхъ и пассажирскихъ 82, вагоновъ товарныхъ и платформъ 1.288. Это количество подвижного состава было столь велико, что впоследствии поставка 25 паровозовъ и 430 товарныхъ вагоновъ и платформъ, по оцѣнкѣ на сумму 990.000 руб., была отложена, и акціонерамъ разрѣшено не вносить по акціямъ помянутую сумму; но, по сдѣланному впоследствии Министерствомъ Путей Сообщенія разсчету, и сокращенное количество подвижного состава не только было достаточно для ожидавшагося движенія, но превышало дѣйствительную потребность на много лѣтъ и, во всякомъ случаѣ, достаточно было для такого движенія, которое не только обезпечивало бы уплату гарантированныхъ Правительствомъ 5¹/₁₀% по облигаціямъ, но и дало бы значительный дивидендъ акціонерамъ.

Сомнѣнія въ исполнимо-
сти предпріятія по причинѣ
заявленной низкой цѣны.

Столь низкая цѣна вызвала со стороны другихъ конкурентовъ заявленія о неисполнимо-сти принимаемыхъ обязательствъ.

Правительство, привыкшее къ чрезмѣрно высокимъ поверстнымъ цѣнамъ прошлаго времени, смотрѣло уже съ нѣкоторымъ недо-вѣріемъ на результаты, достигнутые при состязаніи на постройку Московско-Смоленской дороги. Заявленная же цѣна Либавской дороги, будучи еще на 9.210 руб. мет. съ версты ниже цѣнъ, заявленныхъ на торгахъ на Московско-Смоленскую дорогу, возбудила въ Правительствѣ такія сомнѣнія, что утвержденіе пред-явленной на торгахъ низшей цѣны было пріостановлено и потребованы осязательныя доказательства возможности, за испрашиваемую цѣну, осу-ществить предпріятіе.

Для этой цѣли назначенъ былъ особый комитетъ, подъ предсѣдатель-ствомъ г. Министра Путей Сообщенія графа В. А. Бобринскаго, состо-явшій изъ барона А. И. Дельвига, П. А. Фадѣева и И. О. Дунина, передъ которыми мнѣ лично пришлось доказывать правильность произведенныхъ мною изысканій, служившихъ основаніемъ составленныхъ смѣтъ на всѣ ра-боты и поставки безъ исключенія.

Послѣдствіемъ такого, въ первый разъ производившагося, разбиратель-ства желѣзнодорожнаго строительства, явилась со стороны г. Министра Путей Сообщенія и извѣщеннаго о результатахъ провѣрки г. Министра Фи-нансовъ столь энергическая поддержка, что, несмотря на всѣ маневры про-тивниковъ, 21 іюня концессія была утверждена по предложенной на тор-гахъ цѣнѣ.

Будучи заинтересованъ въ Либавской дорогѣ, полагаю, что относитель-но дальнейшей судьбы ея будетъ правильнѣе дать мѣсто тому, что гово-рить оффиціальныи «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», (1872 г., стр. 63 и слѣд.).

Причины * малодоходности
эксплоатаціи.

*Было предположеніе, что Либавская желѣзная дорога, въ виду важ-ности для отпускной торговли Либавскаго порта и въ виду незначительности затраченнаго на ея сооруженіе капитала (по 43.500 мет. руб. на версту), а также незначительности расходовъ на ея эксплуатацію (меньше 2.000 руб. на версту), будетъ давать значительные доходы; но, въ продолженіе пер-

ваго полугодія со времени ея открытія, она не только не давала возможности уплачивать проценты Правительству по гарантированнымъ имъ облигаціямъ, но доходность ея едва достигала половины ея расходовъ на эксплоатацію. *Причиною незначительности дохода было открытіе новыхъ дорогъ: Бресто-Гравеской и Риго-Бальдерааской, а главное — мелководье порта,* что заставляло иностранныя суда, назначенныя въ Либаву, проходить мимо или возвращаться въ Кенигсбергъ и Мемель. Несмотря на свою незамерзаемость втеченіе всей зимы, Либавскій портъ, такимъ образомъ, не привлекалъ грузовъ зимнеотпускной нашей торговли изъ С.-Петербурга, Москвы, Орла и Риги, и товары слѣдовали чрезъ Динабургъ къ Прусской границѣ, а оттуда въ Кенигсбергъ и Мемель.»

«Въ виду этого, представлялось необходимымъ сократить путь для товаровъ, идущихъ чрезъ Динабургъ къ Либавскому порту, постройкою желѣзной дороги отъ Динабурга къ ближайшей станціи Либавской дороги, и улучшить Либавскій портъ.»

Вслѣдствіе сего, «Высочайше утвержденнымъ, 24 марта 1870 г., журналомъ Комитета желѣзныхъ дорогъ, желѣзная дорога отъ Динабурга до Шавли была отнесена къ числу дорогъ, устройство которыхъ признано необходимымъ, и въ концѣ 1871 г. были произведены Правительствомъ изысканія, при чемъ оказалось удобнѣйшимъ Динабург-Шавельскую линію вести отъ станціи Калкуны, лежащей по Варшавской линіи на 7-ми верстномъ разстояніи отъ Динабурга, по переходѣ Двинскаго моста, до станціи II класса Радзивилишекъ Либавской дороги.»

Устройство Динабург-Шавельской вѣтви.

Г. Министромъ Путей Сообщенія были представлены въ Комитетъ гг. Министровъ слѣдующія соображенія за отдачу этой дороги Либавскому Обществу: „цѣну, предлагаемую Обществомъ Либавской дороги, 19.292 руб. мет. за версту, безъ подвижнаго состава, нельзя не считать умѣренной, а вмѣстѣ съ этимъ, и вполне обезпечивающею надлежащее устройство дороги; поверстная доходность Либавской дороги, съ присоединеніемъ къ ней новаго участка, несомнѣнно, должна увеличиться, въ виду возможности большаго удобства сбыта по ней нашихъ продуктовъ за границу; а принимая во вниманіе чрезвычайно выгодное веденіе расходовъ по эксплоатаціи на Либавской дорогѣ (менѣе 2.000 руб. на версту), что служить ручательствомъ такого же веденія и на новомъ участкѣ, Общество будетъ въ состояніи уплачивать казнѣ проценты по облигаціонному капиталу.“

«Либавское Общество принимало на себя также расширеніе и улучшеніе порта, что было дѣломъ настоятельной потребности, для того, чтобы Либава могла конкурировать съ Прусскими портами, близъ нея находящимися. На улучшеніе порта опредѣлялась сумма — 1.500.000 нарицательныхъ мет. руб. Кроме этого, Либавская дорога владѣла въ то время подвижнымъ составомъ въ излишнемъ количествѣ, такъ что было бы его достаточно для движенія и отъ Радзивилишекъ до Калкунъ.»

«По этимъ соображеніямъ, г. Министръ Путей Сообщенія находилъ удобнымъ и для Правительства выгоднымъ сооружеиіе этой дороги передать Обще-

тву Либавской дороги за предложенную имъ цѣну 19.292 рубля за версту.»

«Комитетъ гг. Министровъ вполнѣ согласился съ вышеприведеннымъ заключеніемъ г. Министра Путей Сообщенія относительно отдачи сооруженія Калкуно - Радзивилишской линіи Обществу Либавской желѣзной дороги, и это положеніе гг. Министровъ въ тотъ же день было Высочайше утверждено.»

«Капиталь образовывался выпускомъ облигацій, которыя Правительство оставляло за собою по 84 мет. руб. за каждыя 100 нарицательнаго капитала».

Но произведенныя изслѣдованія, при составленіи плана улучшенія Либавскаго порта, показали, что, для приведенія порта въ состояніе, удовлетворяющее въ такой степени нуждамъ торговли, чтобы онъ могъ выдержать конкуренцію Кенигсберга и Риги, необходимо произвести гораздо болѣе значительныя работы, чѣмъ тѣ, которыя Правительство первоначально предполагало. Составленныя смѣты показали, что, вмѣсто суммы 1.500.000 руб., потребуется до 5 милліоновъ.

Несмотря на работы улучшенія Либавскаго порта, производившіяся Правительствомъ съ 1857 года, оказалось, что суда съ осадкою свыше 14 футовъ не могутъ входить въ гавань, что построенныя набережныя недостаточно прочны и что входъ въ портъ, не смотря на его незамерзаемость, въ бурное время не безопасенъ, по причинѣ неудовлетворительнаго устройства дамбъ.

Въ виду столь значительныхъ суммъ, потребныхъ для устраненія зла, утвержденіе плановъ замедлялось, Министерствомъ назначались коммисіи и совѣщанія, результатомъ коихъ было то, что портъ и въ настоящее время остается неулучшеннымъ, вслѣдствіе чего доходы дороги столь ничтожны, что не въ состояніи покрыть эксплуатаціонныхъ расходовъ.

Конкуренція Кенигсберга.

Ничтожное движеніе на Либавской дорогѣ, кромѣ мѣстныхъ причинъ, вытекающихъ изъ неустройства порта и отсутствія старинныхъ солидныхъ торговыхъ фирмъ съ достаточными связями внутри государства и заграницей, слѣдуетъ приписать еще энергической и неутомимой конкуренціи Кенигсбергскаго порта, который, при выгодномъ географическомъ и коммерческомъ положеніи, пользуется еще покровительствомъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, интересы котораго, состоящіе въ томъ, чтобы грузы проходили по Варшавской дорогѣ возможно большее пространство, совпадаютъ съ интересами Кенигсберга.

Сліяніе Либавской дороги съ Ландварово-Роменской.

Такое плачевное положеніе Либавской дороги обратило, наконецъ, на себя вниманіе Правительства, которое не только ассигновало до 5 мил. руб. для капитальнаго исправленія и улучшенія Либавскаго порта, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, рѣшилось передать эксплуатацію Либавской дороги или Главному Обществу, чтобы этимъ парализовать интересы его, состоящіе въ покровительствованіи Кенигсбергскому порту въ ущербъ Либавскому, или же соединить, посредствомъ отдѣльной вѣтви, Либавскую дорогу съ

Ландварово-Роменской, чтобы заинтересовать сію послѣднюю въ привлеченіи къ Либавскому порту грузовъ, слѣдующихъ изъ юго-восточныхъ губерній.

Послѣ долгихъ переговоровъ съ Главнымъ Обществомъ и Ландварово-Роменской дорогой, послѣдней отдано предпочтеніе, и Либавская дорога соединена съ ней въ одно цѣлое, подъ наименованіемъ Либавско-Роменской желѣзной дороги.

Послѣ концессіи на Либавскую желѣзную дорогу, 8 іюля 1869 г., выдана была концессія на Воронежско-Ростовскую дорогу, исторія которой также не лишена интереса *).

С. С. Поляковъ, по соглашенію съ Войскомъ Донскимъ, принялъ на себя сооруженіе линіи отъ Аксаи до Ростова, длиною 12½ верстъ, на свой счетъ, не прибѣгая къ реализаціи капитала посредствомъ выпуска бумагъ, но при этомъ Грушевско-Аксайская линія изъ казеннаго завѣдыванія передана въ распоряженіе г. Полякова, который обязался уплатить Войску Донскому за Грушевско-Аксайскую линію 3.021.203 руб. кред., но съ правомъ до уплаты этой суммы уплачивать за пользованіе дорогой по 2.000 руб. въ годъ. Кажется, нѣтъ надобности указывать, что 2.000 руб. арендной платы соотвѣтствуютъ, изъ 5%, капиталу только въ 40.000 руб. и что, поэтому, несоразмѣрность между этимъ послѣднимъ и рентою въ этомъ случаѣ не оправдывалась ариѳметическими или расчетами обыкновенными соображеніями.

Въ виду приобрѣтенія г. Поляковымъ Грушевско-Аксайской линіи и сооруженія Аксайско-Ростовской дороги, послѣдовало со стороны его ходатайство объ отдачѣ ему безъ торговъ постройки Воронежско-Грушевской дороги, длиною 537 верстъ, но ходатайство это не было уважено и назначено было состязаніе, на которомъ, 17 іюня 1869 года, на дорогу эту конкурентами были объявлены слѣдующія цѣны:

Гладиными	52.793 руб. на версту.
Струве	55.307 " " "
Поляковымъ	58.620 " " "
Губонинымъ	62.383 " " "

Капиталь, согласно нормальной концессіи, предполагалось образовать выпускомъ на ½ негарантированныхъ акцій и на ½ гарантированныхъ Правительствомъ облигацій.

Казалось бы, что, при столь значительныхъ разницахъ въ заявленныхъ на конкуренціи цѣнахъ, не могло быть сомнѣнія относительно того, кому изъ соискателей дать предпочтеніе, но на дѣлѣ вышло иначе.

Въ засѣданіи Комитета гг. Министровъ, по поводу рѣшенія вопроса—кому изъ трехъ лицъ, заявившихъ болѣе низшія цѣны, выдать концессію, вышло разногласіе. Три члена признавали преимущество за Поляковымъ,

Воронежско-Ростовская
жел. дор.

Конкуренція.

Образованіе капитала.

Рѣшеніе Комитета гг.
Министровъ.

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ» 1870—1872, стр. 65.

какъ за болѣе опытнымъ и надежнымъ строителемъ, большинство же членовъ Комитета—за Гладиными, находя, что фирма Гладиныхъ, занимаясь болѣе 40 лѣтъ строительными работами, приобрѣла всеобщую извѣстность, и не можетъ быть, по сему, сомнѣнія въ знаніи и надлежащей ихъ опытности въ строительномъ дѣлѣ, а по тому, чтобы не подорвать довѣрія къ правительственнымъ распоряженіямъ по желѣзнодорожнымъ предиріятіямъ и не ослабить обнаружившихся благоприятныхъ послѣдствій принятаго Правительствомъ, начала состязаній, сооруженіе и эксплуатацію Воронежско-Грушевской желѣзной дороги слѣдуетъ предоставить строителямъ Гладинымъ.

Не смотря на это, окончательная побѣда въ этомъ дѣлѣ досталась С. С. Полякову, который получилъ концессию по цѣнѣ, на 5.827 руб. на пересту высшей сравнительно съ цѣной, предложенной Гладиными.

Сліяніе Козлово-Воронежской дороги съ Воронежско-Ростовской.

Впослѣдствіи, именно 15 сентября 1873 г., Козлово-Воронежская и Воронежско-Ростовская дороги соединены въ одно предиріятіе, при общемъ счетѣ доходовъ и расходовъ, съ образованіемъ общаго капитала на $\frac{1}{4}$ изъ акцій и на $\frac{3}{4}$ изъ облигацій, именно:

акцій гарантированныхъ, на сумму . . .	6.454.724 мет. руб.
» негарантированныхъ . . .	5.241.909 » »
	<hr/>
	11.696.633 мет. руб.
облигацій гарантированныхъ на сумму . . .	35.089.899 » »
	<hr/>
Всего . . .	46.786.532 мет. руб.

Такимъ образомъ, прежнія негарантированныя акціи, на сумму 7.317.459 мет. руб., замѣнены облигаціями.

Облигацій эти, подлежація выпуску взамѣнъ уничтожаемыхъ акцій, Правительство оставило за собою, и изъ нихъ: на сумму 2.417.000 мет. руб. передало Войску Донскому въ уплату за Грушевскую дорогу, а за остальные, на сумму 4.900.459 руб., уплатило Обществу по 84 руб. за 100.

Скопинская ж. д.

На Скопинскую желѣзную дорогу объявлена была также конкуренція, на которой низшая поверстная цѣна, а именно 36.840 рубл. кредитныхъ, была предложена г. Варшавскимъ *), которому концессія и была выдана въ іюль 1869 г.

Основной капиталъ Общества опредѣленъ былъ въ 1 584.120 руб. кредитныхъ и образованъ выпускомъ акцій безъ правительственной гарантіи.

Впослѣдствіи Скопинская дорога вошла въ составъ Ряжско-Вяземской желѣзной дороги, какъ будетъ показано ниже, и можно предположить, что столь низкая цѣна заявлена была на торгахъ, главнѣйшимъ образомъ, въ виду будущихъ выгодъ, ожидавшихся отъ этого продолженія дороги.

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1870—1872, стр. 74.

Для дороги Иваново-Кинешемской Правительствомъ употребляется еще болѣе улучшенный способъ выдачи концессіи, а именно до состязанія публикуется, 6 іюля 1869 г., нормальная концессія *).

Иваново-Кинешемская ж.
дорога.

На конкуренціи низшая цѣна 3.840.600 рубл. (44.400 съ версты) была заявлена представителями Общества Шуйско-Ивановской дороги, и 26 іюля концессія окончательно предоставлена этому Обществу.

Капиталь дороги образованъ выпускомъ на $\frac{1}{3}$ негарантированныхъ акцій и на $\frac{2}{3}$ гарантированныхъ 5% облигацій, которыя Правительство оставило за собою по 75 за 100.

О сооруженіи Бресто-Граевской линіи Восточно-Прусская желѣзная дорога ходатайствовала еще съ 1861 г., но концессія была утверждена лишь 26 декабря 1869 г. за Южно-Прусской желѣзной дорогой, вслѣдствіе настоятельныхъ ходатайствъ Прусскаго Правительства **).

Бресто-Граевская ж. д.

Капиталь опредѣлялся въ 13.353.300 кр. руб. и образовался выпускомъ 133.353 акцій, по 100 кр. рублей каждая. Ни въ составленіи капитала, ни въ гарантіи Правительство участія не принимало.

Учредители Общества, отъ имени Южно-Прусской желѣзной дороги, передали устройство Бресто-Граевской дороги, оптомъ за полную концессионную сумму, доктору Струсбергу, который принялъ на себя ручательство въ образованіи всего капитала, потребнаго на сооруженіе дороги.

На акціи открыта была подписка, по условіямъ которой требовалось вносить деньги въ слѣдующіе сроки:

Подписка на акціи.

при подпискѣ	20 руб.
въ іюнѣ 1870 г.	15 „
въ августѣ 1870 г.	20 „
въ октябрѣ 1870 г.	15 „
въ январѣ 1871 г.	17 „

Всего . . . 87 руб.

При подпискѣ всѣ акціи были разобраны и акціонерами внесено по 20 руб. за каждую акцію. Но срокъ второго взноса должно было продлить до 5-го октября 1870 года. Затѣмъ, Правленіе еще нѣсколько разъ откладывало срокъ второго взноса. Несмотря, однако, на эти облегченія, къ 20 февраля 1871 года остались неоплаченными вторымъ взносомъ 63.423 акціи. Посему, строитель Струсбергъ вынужденъ былъ заключить съ Берлинскимъ Обществомъ Торговли и съ С.-Петербургскимъ Частнымъ Коммерческимъ Банкомъ условія, по которымъ учрежденія эти приняли на себя обязательство снабдить Общество Бресто-Граевской желѣзной дороги суммою, равную недоплатѣ второго взноса по 63.423 акціямъ.

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1870—1872, стр. 22.

***) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ» 1870—1872, стр. 71.

Замѣна акцій облигаціями.

За невозможностію помѣстить ни на Петербургской, ни на заграничныхъ биржахъ новыя акціи, которыя слѣдовало бы выпустить, замѣнь неоплаченныхъ вторымъ взносомъ, Струсбергъ предложилъ Правленію замѣнить эти 63.423 акціи выпускомъ такого же количества 5% облигацій, на сумму 4.249.341 кред. руб.

По этому поводу послѣдовало рѣшеніе общаго собранія акціонеровъ въ іюлѣ мѣсяцѣ 1871 г., въ силу котораго, во избѣжаніе всякаго нареканія относительно уничтоженія неоплаченныхъ вторымъ взносомъ акцій, предложено владѣльцамъ ихъ сдѣлать второй взносъ до 1 сентября того же года.

Къ этому сроку, въ число 63.423 акцій, еще поступила уплата по 433 акціямъ. За симъ, Правленіе вошло къ Министру Финансовъ съ ходатайствомъ о выпускѣ, замѣнь неоплаченныхъ 62.990 акцій, на сумму 6.299.000 кред. руб., негарантированныхъ Правительствомъ облигацій.

С. Петербургскій Коммерческій Банкъ, какъ представитель Берлинскаго синдиката банкировъ, владѣющихъ наибольшимъ количествомъ акцій, заключилъ съ Обществомъ Бресто-Граевской дороги договоръ относительно выпуска и реализаціи облигацій, а для устраненія препятствій скупилъ 58.526 акцій, которыя и представилъ въ распоряженіе г. Министра Финансовъ; по остающимся же 4.464 неоплаченнымъ акціямъ, на случай какихъ либо претензій со стороны ихъ владѣльцевъ, банкъ представилъ въ обезпеченіе равное количество вполне оплаченныхъ акцій Общества Бресто-Граевской желѣзной дороги.

Въ декабрѣ 1871 года ходатайство Общества, съ Высочайшаго соизволенія, было удовлетворено.

Такимъ образомъ, капиталъ на сооруженіе дороги въ 13.353.300 кред. рублей составилъ: изъ 70543 акцій, по 100 кр. руб. каждая, а остальная сумма—6.299.000 кр. руб. образовалась выпускомъ негарантированныхъ Правительствомъ облигацій.

Смоленско-Брестская дор.

Въ мартѣ 1870 года выдана была концессія Обществу Московско-Смоленской желѣзной дороги на продолженіе дороги отъ Смоленска до Бреста. *)

При выдачѣ этой концессіи начинаетъ проявляться уже стремленіе со стороны Правительства къ отдачѣ новыхъ дорогъ существующимъ Обществамъ. Тогдашній Министръ Путей Сообщенія предпочтеніе, даваемое при отдачѣ новыхъ линій примыкающимъ дорогамъ, мотивировалъ въ своемъ представленіи слѣдующимъ образомъ: общіе расходы управленія въ однихъ рукахъ должны уменьшиться, сравнительно съ расходами отдѣльнаго управленія каждою изъ отдѣльныхъ дорогъ; эксплуатація соединенной дороги можетъ быть ведена проще, правильнѣе и усилѣннѣе, и при меньшемъ подвиж-

*) «Сборникъ свѣдѣній о рус. желѣзныхъ дорогахъ» 1870—72 года, стр. 57.

номъ составѣ, такъ какъ излишекъ этого состава на одной части дороги можетъ быть переводимъ, въ случаѣ надобности, на другую; избѣгается передача грузовъ и обмѣнъ подвижнаго состава между двумя Обществами, обыкновенно усложняющіе эксплуатацію.

Принимая во вниманіе всё эти выгоды и полагая, что произведенныя изысканія давали возможность, и безъ состязанія между соискателями, опредѣлить довольно точно стоимость сооруженія дороги, а также, что незначительное пониженіе этой стоимости не могло бы вознаградить выгоды отъ соединенія двухъ дорогъ въ однѣхъ рукахъ, тогда какъ большое пониженіе заставило бы сомнѣваться въ возможности успѣшнаго выполненія предпріятія,—признавалось возможнымъ, не вызывая конкуренціи, предоста- вить сооруженіе Смоленско-Брестской линіи Обществу Московско-Смолен- ской желѣзной дороги. Длина дороги опредѣлена въ 620 вер. Основной капиталъ предпріятія, въ 26.040.000 руб. мет. (42.000 руб. на версту), об- разовывался выпускомъ на одну четверть—негарантированныхъ акцій, а на остальныя $\frac{3}{4}$ —облигацій, коимъ присвоивалось 5% дохода и $\frac{1}{10}$ % по- гашенія. Облигаціи оставлялись за Правительствомъ съ уплатою за нихъ деньгами по 75 за 100.

Такимъ образомъ, капиталъ соединенной Московско-Брестской линіи со- ставилъ 47.196.130 руб. мет. и состоялъ на одну четверть въ нега- рантированныхъ акціяхъ, а на остальныя три четверти въ гарантирован- ныхъ облигаціяхъ, частью (на 19.530.000 руб.) оставленныхъ за Правитель- ствомъ. Впослѣдствіи, вслѣдствіе потребованныхъ Военнымъ Министер- ствомъ значительныхъ дополнительныхъ работъ на дорогѣ, увеличивавшихъ непроизводительно основной капиталъ, присвоена была акціямъ этой до- роги 3% металлическая гарантія.

Въ мартѣ того же года утверждена дорога Путиловскаго Товарищества, длиною 13 верстъ, съ капиталомъ въ 2 мил. мет. руб., построенная на собственныя средства Общества того же наименованія*).

Путиловская ж. д.

Въ это время въ первый разъ проявляется осуществленіе идеи соору- женія узкоколейныхъ дорогъ въ Россіи.

Узкоколейная ж. д.

Опыты въ этомъ отношеніи начаты были съ 1870 г. **) Для ознаком- ленія съ путями этого рода, командирована была въ Англію особая ком- мисія, подъ предсѣдательствомъ графа А. П. Бобринскаго.

Между тѣмъ, чувствуя благопріятное направленіе тогдашняго Ми- нистра Путей Сообщенія для узкоколейныхъ дорогъ, предприниматели уже въ началѣ того же 1870 года вошли съ ходатайствами о разрѣше-

*) «Сборн. свѣд. о рус. желѣз. дор.» 1870—72, стр. 83.

**) «Сбор. свѣд. о р. ж. дор.» 1870—1872 г., стр. 80.

ни построить двѣ узкоколейныя дороги: отъ Ярославля до Вологды (180 верстъ) и отъ Новгорода до Чудовской станціи Николаевской желѣзной дороги (69 вер.).

Выгода узкоколейныхъ дорогъ защитниками ихъ представлялась въ особенной дешевизнѣ ихъ постройки и эксплуатаціи. Такъ какъ къ болѣе положительному заключенію о степени выгодности узкоколейныхъ дорогъ могъ привести только опытъ и, кромѣ того, въ средѣ инженеровъ Путей Сообщенія носилась уже мысль построенія дорогъ на казенныя средства, Правительство рѣшилось произвести таковой на собственные средства.

Ливенская ж. д.

По всеподаннѣйшему докладу Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ въ апрѣлѣ 1870 г. состоялось Высочайшее разрѣшеніе: построить на счетъ Правительства узкоколейную желѣзную дорогу отъ г. Ливень до Орловско-Грязской дороги, длиною въ 54 версты, для чего открыть кредитъ изъ желѣзно-дорожнаго фонда въ 1.404.000 руб.

Послѣ того, когда протяженіе Ливенской желѣзной дороги положено было удлинить на 4 версты, увеличенъ былъ и размѣръ кредита, открытаго для ея постройки, еще на 104.000 рублей.

Товарное движеніе по Ливенской дорогѣ было открыто 15 апрѣля, а пассажирское—17-го апрѣля 1871 года. Вся сумма расходовъ на Ливенскую дорогу составила 1.490.607 руб. Постройка одной версты дороги, такимъ образомъ, обошлась въ 26.233 руб. и вся дорога была выстроена въ одинъ годъ.

Благосклонность, съ которой Министерство Путей Сообщенія относилось къ проектамъ узкоколейныхъ дорогъ, начинаетъ усиливать, со стороны Обществъ и частныхъ лицъ, ходатайства о выдачѣ концессій на постройку такихъ линій.

Новгородская ж. д.

Вслѣдствіе ходатайства Вѣнскаго банкира Вейкерсгейма и Варгунина, выдана, въ апрѣлѣ 1870 г., концессія на Новгородскую узкоколейную дорогу *).

Основной капиталъ Общества опредѣленъ въ 24.377 мет. руб. съ версты и образованъ однѣми негарантированными акціями. Въ маѣ 1871 г. дорога была уже открыта для движенія.

Ярославско-Вологодская ж. д.

Вслѣдствіе ходатайства Общества Московско-Ярославской желѣзной дороги о дозволеніи ему построить узкоколейную желѣзную дорогу отъ Ярославля до Вологды, длиною 196 верстъ, 24 іюля 1870 года были Высочайше утверждены дополнительныя статьи къ прежнему уставу Московско-Ярославской желѣзной дороги **).

Дополнительный капиталъ Общества для устройства Вологодско-Ярославской дороги опредѣленъ въ 4.400.000 руб. и образовался выпускомъ облигацій, приносящихъ 5% въ годъ, и на погашеніе которыхъ ежегодно

*) «Сборн. свѣд. о р. ж. д.» 1870 г., стр. 81.

**) «Сборн. свѣд. о р. ж. д.» 1870 г., стр. 84.

назначалось $\frac{10}{100}$ %о. Всѣ облигаціи Правительство оставило за собою, по цѣнѣ 75 за 100.

Постройка узкоколейныхъ дорогъ дальнѣйшихъ успѣховъ за симъ не дѣлала. Опытъ вскорѣ показалъ, что, при облегченныхъ техническихъ условіяхъ на подобіе принятыхъ для узкоколейныхъ дорогъ, сооруженіе ширококолейныхъ линій было бы немногимъ дороже и что незначительное уменьшеніе строительнаго капитала далеко не окупаетъ неудобствъ, происходящихъ отъ разности колен. Что же касается выгодъ отъ уменьшенія расходовъ эксплуатаціи, то таковыя также фиктивны; онѣ находятся въ зависимости отъ способа организаціи администраціи; ширина же колен не имѣетъ на таковыя никакого вліянія.

Приступая, затѣмъ, въ послѣдовательномъ порядкѣ къ исторіи Кіево-Брѣстской дороги, нужно замѣтить, что неурядицамъ этой дороги, главнѣйшимъ образомъ, слѣдуетъ приписать послѣдовавшее вскорѣ уничтоженіе принципа публичнаго состязанія.

Кіево-Брѣстская линія входила въ составъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, какъ выше было указано нами, съ 1868 г. *). Затѣмъ, вслѣдствіе состоявшагося постановленія передать частной предпримчивости устройство и эксплуатацію всей сѣти югозападныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ мартѣ 1870 г., утвержденъ проектъ нормальной концессіи на Кіево-Брѣстскую линію на слѣдующихъ основаніяхъ.

Предположенное къ учрежденію Общество Кіево-Брѣстской дороги обязывалось: приобрести построенный Правительствомъ первый участокъ (278 в.), т. е. отъ Кіева до Жмеринки и Бердичева, съ подвижнымъ составомъ, произвести на этомъ участкѣ дополнительныя обзаведенія и выстроить второй участокъ (отъ Бердичева до Бреста и Радзивилова, всего 535 в.).

Стоимость отчуждаемаго Правительствомъ перваго участка вычислялась въ 14.877.000 руб. метал. Сумму эту Правительство получало отъ Общества акціями на 5.292.000 руб. и облигаціями на 14.544.000 руб. номинальнаго капитала.

Стоимость дополнительныхъ устройствъ на томъ же участкѣ определена въ 1.485.000 руб. метал., для полученія каковой суммы предположено выпустить акцій на 1.980.000 руб. (по 75 за 100).

Капиталь на постройку втораго участка долженъ былъ образоваться выпускомъ на одну треть акцій негарантированныхъ, а на остальныя двѣ трети облигацій съ правительственною гарантіею въ 5%о дохода и $\frac{1}{10}$ %о погашенія. Всѣ облигаціи Правительство оставляло за собою, по 75 за 100.

Кіево-Брѣстская ж. д.

Приобрѣтеніе участка отъ
Кіева до Жмеринки.

*) «Сборн. свѣд. о р. ж. д.» 1870—1872, стр. 75.

Конкуренція.

Размѣръ капитала по второму участку долженъ былъ опредѣляться путемъ конкуренціи между соискателями, приглашенными къ состязанію на получение концессіи. Къ соисканію приглашены были слѣдующіи лица: 1) д. с. сов. Воронинъ и ст. сов. Герстфельдъ, 2) кол. сов. Губонинъ съ барономъ Френкелемъ, 3) Каншинъ, 4) Варшавскій банкиръ Кроненбергъ, 5) Фонъ-Меккъ, 6) Поляковъ, 7) Рябининъ, 8) инженеръ-полковникъ Струве и 9) французскій подданный Фильель Броги, если послѣдній будетъ имѣть достаточную финансовую поддержку.

Наименьшую цѣну постройки дороги при конкуренціи предложилъ Рябининъ, за которымъ концессія и была утверждена 23 апрѣля 1870 г.

Нарицательный капиталъ 2-го участка дороги, согласно заявленной г. Рябининымъ цѣны, опредѣленъ былъ въ 23.834.250 р. метал., т. е. 44.550 руб. съ версты.

Вышая, предложенная на конкуренціи, цѣна составляла 52.990 руб. съ версты.

Капиталъ Общества.

Такимъ образомъ, весь капиталъ Кіево-Брестской дороги составилъ изъ:

1) акцій 1 участка на	5.292.000 р.
2) акцій 1 участка на дополнительныя сооруженія	1.980.000 „
3) акцій 2 участка	7.944.750 „
4) облигацій 1 участка	14.544.000 „
5) „ 2 „	15.889.500 „
Итого изъ акцій на	15.216.750 р.
и облигацій на	30.433.500 „

Дѣла Кіево-Брестской дороги съ самаго начала пошли неудачно.

Первый дефицитъ и передача дороги Задлеру.

Дѣйств. стат. совѣт. Рябининъ, какъ оказалось впоследствии, еще до полученія концессіи, зная, что облигацій пріобрѣтаетъ само Правительство, тѣмъ не менѣ связалъ себя столь убыточными контрактами, относительно реализаціи капитала, съ банкиромъ Блейхредеромъ и относительно исполненія работъ съ А. А. Рябининымъ, Ад. Фалькенгагеномъ и М. И. Ждановичемъ, что Общество, до открытія дѣйствій, потерпѣло убытки, результатомъ которыхъ явился дефицитъ въ 1.545.596 руб. мет. Кромѣ того, реализовать на 6.616.500 руб. акцій оказалось невозможнымъ. Между тѣмъ сооруженіе дороги было передано Е. К. Задлеру, который, по случаю измѣненія направленія дороги, заявилъ претензію, отклоненную, въ апрѣлѣ 1871 г., Правительствомъ, но признанную общимъ собраніемъ акціонеровъ.

Въ виду недостатка средствъ Общества для окончанія дороги, Правительство приняло акціи общества на 6.616.500 руб., уплативъ за нихъ по 75 за 100 и, кромѣ того, оказало пособіе Обществу въ 1.545.596 руб. метал. на покрытіе образовавшагося дефицита.

Второй дефицитъ.

Впоследствии, для удовлетворенія претензіи Задлера къ Обществу, Правительство вынуждено было вновь разрѣшить ссуду въ 2.400.000 руб. метал.,

причемъ контрактъ, заключенный съ Задлеромъ, прекращенъ и дорога подлежала сдачѣ Обществу.

При исполненіи означеннаго условія, между Правленіемъ и Задлеромъ возникли новыя недоразумѣнія и счеты, такъ какъ Правленіе приняло на себя обязательства за Задлера на сумму, превышавшую оказанное Правительствомъ пособіе въ видѣ ссуды, вслѣдствіе чего образовался новый дефицитъ и дорога не была окончена. Въ іюнѣ мѣсяцѣ 1873 г., съ согласія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, чтобы измѣнить составъ Общества, Собранія и Правленія, продана Правительствомъ часть принадлежавшихъ ему акцій. Вслѣдствіе этой продажи, измѣнился составъ Правленія, и дорога 15 августа 1873 г. была вся открыта для движенія; новое Правленіе, въ ноябрѣ того же года, представило общему собранію докладъ, разъясняющій положеніе дѣлъ Общества. Общее собраніе ходатайствовало о назначеніи правительственной комиссіи для провѣрки финансоваго положенія Общества; эта комиссія назначена въ концѣ 1873 г. отъ Министерства Финансовъ, Путей Сообщенія и Государственнаго Контроля и опредѣлила дефицитъ, происшедшій вслѣдствіе дѣйствій прежняго Правленія и несостоятельности строителя Задлера, въ 2.358.236 руб., кромѣ находившихся въ судѣ, предъявленныхъ къ Обществу, исковъ. Дефицитъ этотъ былъ покрытъ выпускомъ облигацій.

Третій дефицитъ.

Въ іюнѣ мѣсяцѣ 1870 г. послѣдовало утвержденіе устава Общества Одесской желѣзной дороги *). Подъ именемъ Одесской дороги должно разумѣть цѣлую сеть рельсовыхъ путей, какъ построенныхъ уже на счетъ Правительства, такъ и предложенныхъ къ постройкѣ вновь образовавшимся Обществомъ.

Одесская ж. д.

Къ концу 1869 года длина оконченныхъ частей Одесской желѣзной дороги, построенныхъ на счетъ Правительства, представлялась въ слѣдующемъ видѣ:

I. Одессо-Балтская съ вѣтвями . . .	259 верстѣ.
II. Балто-Елисаветградская . . .	244 »
III. Елисаветградо-Кременчугская . . .	136 »

Работы же по Тирасполе-Кишиневской линіи, находясь въ зависимости отъ сооруженія моста чрезъ рѣку Днѣпръ у Бендеръ, не были еще окончены.

Въ іюнѣ 1870 г. послѣдовало утвержденіе концессіи Одесской желѣзной дороги за Русскимъ Обществомъ Пароходства и Торговли.

Въ силу концессіи, Русское Общество Пароходства и Торговли принимало на себя обязательства: а) приобрести отъ Правительства вышеупомянутыя желѣзныя дороги, всего 902³/₄ версты; б) устроить дорогу отъ

Передача Русскому Обществу Пароходства и Торговли.

*) «Сборн. свѣд. о р. ж. д.» 1870—1872 г., стр. 14

Кишинева до Прута по направлению къ Яссамъ въ Румыніи, и в) произвести необходимыя дополнительныя поставки и работы. При этомъ, самое Общество наименовано «Русскимъ Обществомъ Пароходства, Торговли и Одесской желѣзной дороги», съ отдѣленіемъ операций желѣзнодорожныхъ отъ операций пароходства и торговли.

Капиталъ Общества.

Нарицательный капиталъ Общества составлялся изъ:

а) нарицательной стоимости Правительствомъ передаваемыхъ дорогъ	47.445.000 р. м. и 14.869.500 р. кр.
б) нарицательной стоимости дополнительныхъ работъ и поставокъ	8.614.500 р. кр.
в) нарицательнаго капитала, потребнаго на сооруженіе дороги отъ Кишинева до р. Прута	6.929.000 р. кр.
Итого	47.445.000 р. м. 30.413.000 р. кр.

Капиталъ этотъ образовался выпускомъ:

негарантированныхъ акцій на	30.413.000 р. кр.
гарантированныхъ облигацій на	47.445.000 р. м.

За уступаемыя Обществу желѣзныя дороги Правительство получало:

акцій на	14.869.500 р. кр.
всѣ облигаціи на	47.445.000 р. м.

Остальныя акціи на 15.543.500 р. кр. оставались въ распоряженіи Общества, для сооруженія Кишиневскаго участка дороги и для дополнительныхъ работъ и поставокъ по всей дорогѣ.

Акціямъ, предоставлявшимся въ распоряженіе Общества, давалось до 1 іюля 1878 года право преимущества передъ правительственными акціями по участию въ прибыляхъ желѣзной дороги, не свыше, однако, 5% на нарицательный капиталъ вынужденныхъ Обществомъ акцій.

Общество имѣло право, до 1 іюля 1875 г., выкупить акціи Правительства по цѣнѣ 75 р. за каждыя 100 р. нарицательнаго капитала.

Риго-Большерааская ж. д.

Для устраненія неудобствъ отправки грузовъ изъ Риги, выдана была, въ августѣ 1870 года, концессія на устройство желѣзной дороги до Большераа, при устьѣ р. Зап. Двины, длиною 17¹/₂ вер., съ постояннымъ мостомъ на р. Зап. Двинѣ *).

Капиталъ Общества опредѣленъ въ 4.128.000 мет. руб. и образованъ выпускомъ ¹/₄ негарантированныхъ акцій и ³/₄ гарантированныхъ облигацій, которыя Правительство оставило за собою по 75%.

*) «Сборн. свѣд. о р. ж. д.» 1870—72. стр. 86

Неудача торговъ на Кіево-Брестскую дорогу и неудобство, встрѣченное при состязаніяхъ и состоявшее въ томъ, что, какъ указано выше, не смотря на извѣстныя нравственныя права лицъ, заявившихъ низшія цѣны, дороги передавались другимъ конкурентамъ по гораздо высшимъ цѣнамъ, вызвали необходимость измѣненія правилъ о порядкѣ конкуренціи и выдачи концессій на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, и 26 декабря 1870 г., Высочайше утверждены слѣдующій новый порядокъ: *)

1) Составляется проектъ нормальной концессіи, который, чрезъ Комитетъ гг. Министровъ, представляется на Высочайшее утвержденіе.

2) Послѣ утвержденія нормальной концессіи, Министръ Путей Сообщенія ведетъ переговоры о постройкѣ проектированной дороги, или съ однимъ, или съ нѣсколькими надежными строителями, по его выбору, и условливается съ однимъ изъ этихъ лицъ, относительно поверстной стоимости постройки.

3) Время выдачи концессіи назначается Высочайшею властью, по всеподаннѣйшему докладу Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Определеніе условий, формы и времени выпуска бумагъ лежитъ на обязанности Министра Финансовъ.

4) Министръ Путей Сообщенія, по окончательномъ соглашеніи съ Министромъ Финансовъ, вноситъ предположенія объ окончательной выдачѣ концессіи, чрезъ Комитетъ гг. Министровъ, на Высочайшее благоусмотрѣніе.

На основаніи этихъ правилъ, выданы слѣдующія концессіи.

На сооруженіе Севастопольской желѣзной дороги сдѣлано было еще въ 1868 году нѣсколько предложеній **).

Прежде всѣхъ поступили заявленія отъ принца Петра Ольденбургскаго и генераль-адъютанта Тотлебена въ сотовариществѣ съ д. с. с. Дурасовымъ и инженеромъ Струве, но въ предложеніяхъ ихъ подробныя условія концессіи объяснены не были.

Князь Италійскій графъ Суворовъ-Рымникскій, вмѣстѣ съ инженеромъ Эргардтомъ, ходатайствовали также о выдачѣ имъ концессіи съ правительственною 5% гарантіею на весь основной капиталъ предпріятія въ 35.000.000 рублей.

Д. с. с. Воронинъ, вмѣстѣ съ банкирскимъ домомъ Розенталь, просили дозволенія образовать акціонерное общество съ капиталомъ въ 43.800.000 р. мет., который предполагалось образовать выпускомъ на $\frac{1}{4}$ негарантированныхъ акцій и на $\frac{3}{4}$ гарантированныхъ облигацій.

Инженеръ Струве съ купцомъ Лессингомъ также просили о выдачѣ имъ концессіи, причѣмъ опредѣляли размѣръ капиталовъ въ 51.887.500 р. мет. и испрашивали на весь этотъ капиталъ правительственную гарантію.

Кромѣ того, Правленіе Курско-Харьково-Азовской дороги заявляло о данномъ ему Собраніемъ акціонеровъ полномочіи ходатайствовать о полученіи концессіи на Севастопольскую линію.

Новыя правила выдачи концессій.

Лозово-Севастопольская
ж. д.

*) «Сборн. свѣд. о р. ж. д.» гр. Сологуба. 3-я изд., стр. 112.

**) «Сборн. св. о р. ж. д.» 1870—72 г., стр. 89.

Въ 1870 и 1871 годахъ поступило еще нѣсколько новыхъ предложеній: графъ Михайлъ Ланской, вмѣстѣ съ академикомъ Байковымъ, заявляли желаніе образовать акціонерное общество съ капиталомъ въ 42.000,000 р., гарантированныхъ Правительствомъ; графъ Апраксинъ также предлагалъ устроить дорогу отъ Кременчуга до Севастополя. Кромѣ того, о допущеніи къ конкуренціи, безъ подробнаго объясненія условій, просили еще С. С. Муромцевъ съ штабсъ-ротмистромъ Горяиновымъ, майоръ Новиковъ и графъ Мусинъ-Пушкинъ.

Конкуренція.

Въ маѣ 1871 года утверждена была нормальная концессія на Лозово-Севастопольскую желѣзную дорогу, и затѣмъ между соискателями устроено частное состязаніе, слѣдствіемъ котораго было то, что въ іюлѣ 1871 года утвержденъ уставъ Общества этой дороги, по которому образованіе акціонернаго Общества предоставлено коммерціи совѣтнику Губонину. Основной капиталъ Общества опредѣленъ въ 32.670,000 р. мет.; капиталъ этотъ образованъ на $\frac{1}{4}$ изъ акцій и на $\frac{3}{4}$ изъ облигацій; тѣ и другія пользуются правительственною пятипроцентною гарантіею. Всѣ облигаціи Правительство оставило за собою, съ уплатою за нихъ наличными деньгами по $76\frac{1}{2}$ за 100. Облигаціонный капиталъ можетъ быть увеличиваемъ до размѣра 3.000 р. на версту, съ разрѣшенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія, если во время эксплуатаціи потребуются новыя капиталныя устройства и усиленіе подвижнаго состава.

Такимъ образомъ, при Лозово-Севастопольской дорогѣ встрѣчаются два уклоненія отъ прежде принятаго порядка: акціи гарантированы вполне и предвидится увеличеніе размѣра облигаціоннаго капитала до 3.000 р. на версту для будущихъ потребностей дороги.

Ландварово-Роменская ж. д.

Устройство Ландварово-Роменской *) дороги изъявляли желаніе принять на себя: инженеръ-капитанъ Яфимовичъ съ вѣнскимъ банкиромъ Вейкерсгеймомъ, статскій совѣтникъ Герстфельдъ, полковникъ Жирардъ-де-Сукантонъ, купецъ Варгушинъ съ почетнымъ гражданиномъ Гинцбургомъ, торговый домъ Гладина, инженеръ-полковникъ Фалькенгагенъ, представитель Гамбургскаго Сѣвернаго Банка, статскій совѣтникъ фонъ-Меккъ и коммерціи совѣтникъ Варшавскій.

Послѣ долгихъ переговоровъ и колеблющихся шансовъ за Яфимовичемъ и Вейкерсгеймомъ, за которыми первоначально дорога была утверждена Комитетомъ гг. Министровъ, не смотря на то, что цѣна, заявленная ими, была значительно выше цѣнъ другихъ конкурентовъ, наконецъ, по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, учредителемъ акціонернаго общества былъ избранъ статскій совѣтникъ фонъ-Меккъ, на имя котораго, по новому, Высочайше утвержденному 29 іюля 1871 г., положенію Комитета гг. Министровъ, и была выдана концессія.

*) «Сборн. св. о р. ж. д.» 1870—72, стр. 88.

Основной капиталъ предпріятія опредѣленъ въ 28.466.812 руб. мет.; $\frac{1}{4}$ часть его образована выпускомъ негарантированныхъ акцій, а остальныя $\frac{3}{4}$ —выпускомъ облигацій, по которымъ Правительство гарантировало 5% дохода и $\frac{1}{10}$ % погашенія.

Всѣ облигаціи Правительство оставило за собою, съ выдачею за нихъ Обществу наличными деньгами по 76 $\frac{1}{2}$ за 100.

Въ мартѣ 1872 года, Обществу Риги-Митавской желѣзной дороги было предоставлено продолженіе той же дороги до ст. Можейки, длиною 91 верста*). Строительный капиталъ этой вѣтви опредѣленъ въ 2.992.200 руб. металл. (т. е. 32.881 руб. металл. съ версты) и образовался выпускомъ гарантированныхъ облигацій.

Митавская ж. д.

Въ 1870 г., Правительство предположило продать выстроенную на казенный счетъ Московско-Курскую желѣзную дорогу въ частныя руки**).

Московско-Курская ж. д.

Предложенія, относительно пріобрѣтенія этой дороги, поступили отъ трехъ Обществъ:

1) Въ январѣ 1871 г. отъ Правленія Курско-Кіевской желѣзной дороги, безъ объясненія, впрочемъ, самыхъ условій пріобрѣтенія.

2) Въ то же время поступило нѣсколько заявленій отъ представителей вновь составившейся въ Москвѣ компаніи, учредителями которой были: надв. сов. Чижовъ, потомств. поч. граждане: Морозовъ, Горбовъ, Мамонтовъ, Рукавишниковъ, Ляминъ, Бостанджогло и кол. сов. Бенардаки.

3) Въ концѣ апрѣля того же года, поступило еще одно предложеніе отъ представителя другой компаніи русскихъ капиталистовъ, поч. гражд. Попова.

Правленіе Курско-Кіевской желѣзной дороги, ознакомившись съ предложенными Министерствомъ Путей Сообщенія условіями продажи Московско-Курской дороги, отказалось отъ пріобрѣтенія послѣдней; затѣмъ, конкурентами остались только двѣ компаніи русскихъ капиталистовъ: одна — представлявшаяся г. Чижовымъ, другая—г. Поповымъ. Послѣ переговоровъ между Министерствомъ Путей Сообщенія и Финансовъ, съ первой изъ этихъ компаній установлены были всѣ основанія продажи Московско-Курской желѣзной дороги, и 21 мая 1871 г. послѣдовало Высочайшее утвержденіе устава «Общества Московско-Курской желѣзной дороги».

На основаніи этого устава, Общество получило право владѣть пріобрѣтенною имъ Московско-Курскою дорогою 81 годъ, со дня передачи ему послѣдней Правительствомъ.

*) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1872 г., стр. 91.

**) «Сборникъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», 1870—1872 г., стр. 19.

Капиталъ Общества.

Основной капиталъ Общества опредѣленъ въ 57.433.000 руб. мет. и образовывался выпускомъ:

негарантированныхъ акцій на	15.729.000 руб. мет.
гарантированныхъ облигацій на	41.704.000
Итого	57.433.000

Въ уплату за Московско-Курскую дорогу, въ дополненіе къ вышесказанному Правительствомъ и отнесеннымъ на счетъ Московско-Курской дороги облигаціямъ, на нарицательную сумму 27.339.200 руб. мет., вошедшихъ въ Высочайше разрѣшенный, 9 января 1870 г., выпускъ консолидированныхъ облигацій. Общество обязывалось выдать Правительству еще:

- | | |
|---|----------------------|
| а) пятипроц. металл. обл. допоян. выпуска | 14.364.800 руб. мет. |
| б) негарантированными акціями. | 10.000 000 " " |

Итого . 24.364.800

Взамѣнъ упомянутыхъ выше акцій (10.000.000 руб.), Общество выплачивало Правительству деньгами 11.000.000 руб. кредитныхъ, съ предоставленіемъ выпуска акцій (въ кредитной валютѣ) самому Обществу.

Затѣмъ, остальная часть нарицательнаго акціонернаго капитала, составляющая 5.729.000 руб. мет., предназначалась на дополнительные работы.

Распределение чистаго дохода.

Чистый доходъ, получаемый отъ желѣзнодорожнаго движенія, долженъ быть распределяться слѣдующимъ образомъ:

а) сперва уплачиваются интересы и погашеніе по облигаціонному капиталу;

б) потомъ производится отчисленіе 5% изъ чистой прибыли въ запасной капиталъ;

в) далѣе, отчисляется на составленіе эмеритальнаго капитала, въ теченіе первыхъ 10-ти лѣтъ, 1,25%, а впослѣдствіи 1/3%, со всего нарицательнаго капитала;

г) изъ остающаго дохода уплачиваются ведомки платежей Правительству по облигаціямъ (если бы таковыя были) и 1/10% съ акціонернаго капитала на погашеніе послѣдняго;

д) суммы, оставшіяся за всѣми исчисленными платежами и отчисленіями, въ размѣрѣ 7% съ акціонернаго капитала, обращаются въ дивиденды, которые дѣлятся между акціонерами.

Изъ излишка дивиденда по акціямъ сверхъ 7% положено отдѣлять 100.000 руб. съ версты дороги на устройство въ Москвѣ центрального механическаго учебнаго заведенія, а остатокъ распределять поровну между Правительствомъ и Обществомъ.

Передача дороги.

Передача эксплуатаціи Московско-Курской дороги Обществу состоялась 1 августа 1871 г.; вся же дорога сдана окончательно 14 февраля 1872 года.

При этомъ Обществу переданы:
Часть дороги, отъ Москвы до Сергіевской станціи, —
рельсовыхъ путей

Часть дороги, отъ Сергіевской станціи до Курска, — въ одинъ путь	261. 5 вер.
Соединительная вѣтвь съ Нижегород. линіею, — въ два пути	1. 2 »
Вѣтвь на Ойскую пристань, — въ одинъ путь	1. 2 »

Уставъ Московско-Курской дороги замѣчательнъ, кромя участія Правительства въ чистомъ доходѣ, и въ томъ отношеніи, что въ немъ въ первый разъ проявляется забота объ участи служащихъ и, для обезпеченія ихъ быта, проектируется составленіе эмеритальнаго капитала.

Малодоходность вновь открываемыхъ дорогъ дѣлала помѣщеніе негарантированныхъ акцій невозможнымъ, и посему, для послѣдующихъ концессій, сталъ примѣняться опять новый принципъ временной 15-ти лѣтней гарантіи. Въ оправданіе такой временной гарантіи приводились финансовою администраціей слѣдующія соображенія: при многочисленности выпущенныхъ уже негарантированныхъ акцій, новый выпускъ подобныхъ бумагъ могъ быть реализованъ лишь по весьма низкой цѣнѣ. За негарантированные акціи нельзя было рассчитывать получать болѣе 35% ихъ нарицательной стоимости; если бы учредители акціонерныхъ обществъ приняли на себя рискъ помѣщенія акцій даже по 50%, то и въ такомъ случаѣ необходимо было бы увеличить нарицательный акціонерный капиталъ, а это повело бы, не только къ обремененію дороги платежамъ измѣняющихъ процентовъ, во время ея постройки, но и къ уменьшенію самой доходности акцій, такъ какъ чистый доходъ отъ желѣзной дороги пришлось бы распределить между большимъ числомъ акцій. Между тѣмъ, прямой интересъ Правительства, стремящагося къ скорѣйшему восполненію желѣзнодорожной сѣти, заключался въ томъ, чтобы возвышалась доходность русскихъ желѣзнодорожныхъ акцій, такъ какъ отъ этого зависитъ поддержаніе довѣрія европейскимъ капиталистамъ къ подобнаго рода помѣщеніямъ капиталовъ. При такомъ положеніи дѣла не оставалось другаго исхода, какъ обезпечить учредителямъ болѣе выгодное помѣщеніе акцій. Правительство могло бы дать акціямъ полную гарантію на все время существованія общества; но, по мнѣнію г. Министра Финансовъ, раздѣляемому и Комитетомъ, опыты и прикѣры прошлаго достаточно доказали, что дарованіе полной по акціямъ гарантіи должно быть допускаемо лишь съ крайнею осторожностью и при совершенной невозможности ожидать въ непродолжительномъ будущемъ достаточныхъ отъ эксплуатаціи дорогъ доходовъ. Увѣренность акціонеровъ въ полученіи обезпеченнаго имъ дохода, значительно ослабляя собственную ихъ, въ дѣлѣ контроля надъ управленіемъ дороги, иниціативу, придаетъ Обществу характеръ казеннаго управленія, причемъ въ случаяхъ экстраординарныхъ Общества требуютъ отъ казны новыхъ и новыхъ, въ поддержаніе своего кредита, жертвъ.

Временная пятнадцатилѣтняя гарантія.

Часть дороги, отъ Сергіевской станціи до Курска, — въ одинъ путь	261. 5 вер.
Соединительная вѣтвь съ Нижегород. линіею, — въ два пути	1. 2 »
Вѣтвь на Окскую пристань, — въ одинъ путь	1. 2 »

Уставъ Московско-Курской дороги замѣчательнъ, кромѣ участія Правительства въ чистомъ доходѣ, и въ томъ отношеніи, что въ немъ въ первый разъ проявляется забота объ участи служащихъ и, для обезпеченія ихъ быта, проектируется составленіе эмеритальнаго капитала.

Малодоходность вновь открываемыхъ дорогъ дѣлала помѣщеніе негарантированныхъ акцій невозможнымъ, и посему, для послѣдующихъ концессій, сталъ примѣняться опять новый принципъ временной 15-ти лѣтней гарантіи. Въ оправданіе такой временной гарантіи приводились финансовой администраціей слѣдующія соображенія: при многочисленности выпущенныхъ уже негарантированныхъ акцій, новый выпускъ подобныхъ бумагъ могъ быть реализованъ лишь по весьма низкой цѣнѣ. За негарантированные акціи нельзя было рассчитывать получать болѣе 35% ихъ нарицательной стоимости; если бы учредители акціонерныхъ обществъ приняли на себя рискъ помѣщенія акцій даже по 50%, то и въ такомъ случаѣ необходимо было бы увеличить нарицательный акціонерный капиталъ, а это повело бы, не только къ обремененію дороги платежемъ излишнихъ процентовъ, во время ея постройки, но и къ уменьшенію самой доходности акцій, такъ какъ чистый доходъ отъ желѣзной дороги пришлось бы распределять между большимъ числомъ акцій. Между тѣмъ, прямой интересъ Правительства, стремящагося къ скорѣйшему восполненію желѣзнодорожной сѣти, заключался въ томъ, чтобы возвышалась доходность русскихъ желѣзнодорожныхъ акцій, такъ какъ отъ этого зависитъ поддержаніе довѣрія европейскихъ капиталистовъ къ подобнаго рода помѣщеніямъ капиталовъ. При такомъ положеніи дѣла не оставалось другаго исхода, какъ обезпечить учредителямъ болѣе выгодное помѣщеніе акцій. Правительство могло бы дать акціямъ полную гарантію на все время существованія обществъ; но, по мнѣнію г. Министра Финансовъ, раздѣляемому и Комитетомъ, опытъ и примѣры прошлаго достаточно доказали, что дарованіе полной по акціямъ гарантіи должно быть допускаемо лишь съ крайнею осторожностью и при совершенной невозможности ожидать въ непродолжительномъ будущемъ достаточныхъ отъ эксплуатаціи дорогъ доходовъ. Увѣренность акціонеровъ въ полученіи обезпеченнаго имъ дохода, значительно ослабляя собственную ихъ, въ дѣлѣ контроля надъ управленіемъ дороги, инициативу, придаетъ Обществу характеръ казеннаго управленія, причемъ въ случаяхъ экстраординарныхъ Общества требуютъ отъ казны новыхъ и новыхъ, на поддержаніе своего кредита, жертвъ.

Временная пятнадцатилѣтняя гарантія.

Не смотря на столь вѣскіе, приводимые въ пользу временной 15-лѣтней гарантіи, доводы, таковая нашла примѣненіе лишь для трехъ послѣдующихъ желѣзныхъ дорогъ.

Рязско-Вяземская ж. д.

Сооруженіе и эксплуатація Скопинско-Вяземской дороги предоставлены Обществу Скопинской желѣзной дороги; при этомъ, въ виду значительности выгоды отъ соединенія въ однѣхъ рукахъ двухъ линій и неудобствъ расчетовъ казны съ Обществами, владѣющими гарантированными и негарантированными акціями, распространена временная гарантія и на акціи Скопинской дороги (вошедшія въ составъ капитала всей Рязско-Скопинско-Вяземской линіи).

Уставъ Общества, принявшаго наименованіе Общества Рязско-Вяземской дороги, утвержденъ 28 апрѣля 1872 года *).

Основной капиталъ образовался:

1) выпущенными Обществомъ Скопинской желѣзной дороги акціями на	1.364.200 р. м.
2) выпускомъ облигацій на нарицательную стоимость дороги отъ Скопина до Павелець и угольныхъ копей, приобретаемыхъ Обществомъ у Правительства.	557.000 „ „
3) выпускомъ на нарицательную стоимость сооруженія остальныхъ частей дороги:	
а) дополнительныхъ акцій на	5.642.700 „ „
б) облигацій на	21.020.800 „ „
Всего	28.584.700 р. м.

Облигаціямъ дарована 5% гарантія, и Правительство оставило ихъ за собою по 84 руб. метал. за каждыя 100 метал. руб.

Уставъ предвидитъ, что облигаціонный капиталъ Общества можетъ быть увеличенъ впослѣдствіи до размѣра по пяти тысячъ руб. метал. на каждую версту дороги.

Акціямъ, уже выпущеннымъ Обществомъ Скопинской желѣзной дороги на 1.364.200 м. р., и акціямъ дополнительнаго выпуска на 5.642.700 р. м. нарицательныхъ присвоена временная гарантія Правительства въ 5% дохода и $\frac{1}{10}$ % погашенія. Пять процентовъ дохода на акціи и одна десятая часть процента на погашеніе капитала обезпечиваются втеченіе 15 лѣтъ со дня утвержденія устава.

Моршанско-Сызранская ж. д.

Того же 28 апрѣля **), съ такою же временною 15-лѣтнею гарантіею акцій, утверждена концессія на Моршанско-Сызранскую дорогу (длиною 498 в.) за С. С. Башмаковымъ.

*) «Сборникъ свѣдѣній о рус. жел. дор.», 1870—1872 г. стр. 94.

**) «Сборн. свѣд. о ж. д. въ Россіи», 1870—1872, стр. 23.

Основной капиталъ Общества опредѣленъ въ 24.459.200 р. м. (т. е. 45.035 р. на версту).

Условія образованія капитала тождественны съ вышеприведенными условіями Рязско-Вяземской дороги.

Для постройки Ростово-Владикавказской желѣзной дороги, согласно съ установленнымъ, по Высочайшему повелѣнію отъ 26 декабря 1870 г., порядкомъ выдачи концессій, Министръ Путей Сообщенія пригласилъ лицъ, желающихъ принять на себя образованіе Общества.

Ростово-Владикавказская
ж. д.

Послѣ переговоровъ, почти во всѣхъ отношеніяхъ выгоднѣйшимъ оказалось предложеніе генераль-маіора Фалькенгагена *). За постройку дороги онъ заявилъ цѣну 20.552.500 руб. метал., т. е. по 31.570 р. м. на версту. Министръ Финансовъ, по сношенію съ Министромъ Путей Сообщенія, полагалъ дать акціямъ только временную гарантію на 15 лѣтъ, что и просилъ Фалькенгагенъ, съ тѣмъ, что акціи должны реализоваться по 80 руб. за 100 нарицательной стоимости, а облигаціи оставляются за Правительствомъ по 84 за 100.

Поэтому, нарицательный капиталъ, съ прибавкою $7\frac{1}{2}\%$ на проценты во время постройки, составлялся:

изъ акцій на	6.805.400 м. р. нар.
изъ облигацій на	20.416.200 „ „ „
Итого	27.221.600 м. р. нар.

По измѣнившимся, затѣмъ, обстоятельствамъ, для образованія Общества, вмѣсто генераль-маіора Фалькенгагена, былъ избранъ Инженеръ-коллежскій ассесоръ Баронъ Штейнгель, принявшій это предпріятіе на тѣхъ же самыхъ условіяхъ, какъ и Фалькенгагенъ.

Выдача концессій на основаніи вышеприведенныхъ правилъ, какъ мы видѣли, встрѣчала также много препятствій; неустановленіе напередъ цѣны давало просторъ заискиваніямъ, результатомъ коихъ являлось въ отдачѣ дорогъ совершенно иное направленіе, чѣмъ то, которое имѣлось въ виду при установленіи предшествовавшихъ правилъ, и поэтому, для устраненія разныхъ неудобствъ, происходившихъ отъ личнаго выбора, 30 марта 1873 года утверждены, для разрѣшенія построекъ желѣзныхъ дорогъ, опять новыя правила, которыя состояли въ слѣдующемъ **):

Правила выдачи концессій 1873 года.

1) Производятся казенныя изысканія, если они не были произведены раньше.

2) На основаніи этихъ изысканій, составляется разцѣночная и техническая вѣдомость работъ, поставокъ и расходовъ для устройства дороги.

*) «Сборн. свѣд. о р. ж. д.» 1870—1872 г., стр. 100.

**) «Сборникъ» гр. Сологуба, изд. 3-е, стр. 113.

3) Вносятся въ Комитетъ Министровъ соображенія о томъ, къ сооруженію какихъ именно дорогъ можетъ быть приступлено втеченіе года, при чемъ представляется и заключеніе относительно строительной цѣны каждой дороги.

4) Затѣмъ, по каждой изъ разрѣшенныхъ къ сооруженію линий вносятся соображенія о способѣ исполненія каждого разрѣшеннаго предпріятія, а именно непосредственно отъ Правительства или же черезъ посредство подлежащаго къ образованію желѣзно-дорожнаго акціонернаго Общества. При этомъ, на случай предоставленія предпріятія акціонерному Обществу, Министръ Путей Сообщенія представляетъ въ Комитетъ Министровъ проектъ устава такого Общества и техническихъ условій по сооруженію и эксплуатаціи желѣзной дороги, съ опредѣленіемъ въ уставѣ основнаго капитала Общества, вида и размѣра правительственнаго къ составленію онаго содѣйствія и надлежащихъ мѣръ обезпеченія, какъ выгодъ Общества, такъ и затратъ правительственныхъ.

5) По разсмотрѣніи въ Комитетѣ Министровъ предположеній Министра Путей Сообщенія, Комитетъ подвергаетъ на Высочайшее утвержденіе заключеніе свое о выборѣ, для сооруженія дороги, одного изъ указанныхъ двухъ способовъ.

6) Если въ числѣ предположенныхъ къ сооруженію дорогъ находятся вѣтви, примыкающія къ существующимъ желѣзнымъ дорогамъ, то Министръ Путей Сообщенія можетъ, буде признаетъ то полезнымъ, войти, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, въ переговоры съ Обществомъ, влаждующимъ дорогою, къ которой примыкаетъ проектированная вѣтвь, о передачѣ этому Обществу постройки и эксплуатаціи вѣтви; о послѣдующемъ также представляется Министромъ Путей Сообщенія, чрезъ Комитетъ Министровъ, на Высочайшее утвержденіе.

7) Въ томъ случаѣ, когда, на основаніи настоящихъ правилъ, послѣдуетъ разрѣшеніе постройки дороги посредствомъ вновь учреждаемаго акціонернаго Общества, то сіе послѣднее образуется слѣдующимъ порядкомъ:

а) Министръ Путей Сообщенія публикуетъ Высочайше утвержденные для дороги: аа) уставъ акціонернаго общества, бб) техническія условія и вв) раздѣлочную и техническую вѣдомости. Затѣмъ, Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, образуетъ Правительственную Учредительную Комиссію.

б) Комиссія, съ утвержденія Министра Путей Сообщенія, публикуетъ, отъ имени Министерства, приглашенія къ публичной подпискѣ на акціи учреждаемаго Общества.

в) По закрытіи подписки, комиссія производитъ разверстку.

г) Разверстка акцій производится соразмѣрно количеству акцій, подписанныхъ каждымъ, съ опредѣленнымъ, при объявленіи подписки, правомъ на преимущество для подписавшихся на меньшее количество.

Цѣль вышеприведенныхъ правилъ, кромѣ вышеуказанной, очевидно, заключалась еще въ томъ, чтобы устранить существовавшій до того

Цѣль новыхъ правилъ выдачи концессій.

времени порядокъ, при которомъ желѣзнодорожными предпріятіями за-вѣдывали извѣстныя лица, обыкновенно въ качествѣ учредителей Обществъ, подлежащихъ выбору Правительства. Придаваемая концессіямъ форма обязательнаго въ данный срокъ образованія акціонерныхъ Обществъ не могла мѣшать вліянію учредителей, такъ какъ обыкновенно акціи до окончанія постройки, а весьма часто и послѣ открытія дороги, оставались въ ихъ рукахъ. Правильнѣе ли развилось бы желѣзнодорожное дѣло въ Россіи, еслибы, вмѣсто этихъ крупныхъ акціонеровъ, владѣли предпріятіемъ мелкіе, мало заинтересованные въ успѣхѣ дѣла, акціонеры,—это составляетъ, при сложности желѣзнодорожныхъ предпріятій, вопросъ по крайней мѣрѣ сомнительный. Опыты дорогъ, которыя строились при участіи акціонеровъ, какъ напр. Рыбинско-Бологовской, Кіево-Брестской, Граевской и Главнаго Общества, показываютъ, что такой способъ постройки особенныхъ выгодъ акціонерамъ и преимуществъ государству не принесъ. По какимъ бы причинамъ это ни случилось, но фактъ тотъ, что въ обществѣ не существовало и не существуетъ довѣрія къ барышамъ, которые могутъ извлечь мелкіе акціонеры отъ постройки желѣзныхъ дорогъ, чему лучшимъ доказательствомъ служить то обстоятельство, что почти все безъ исключенія мелкіе акціонеры, приобрѣвшіе акціи по подпискѣ (о которой будетъ говорено ниже), сбывали ихъ немедленно, лишь только на таковыя образовалась премія отъ 10 до 30 р. на акцію

Для осуществленія мысли—строить и эксплуатировать вновь устраиваемыя дороги при содѣйствіи дѣйствительно мелкихъ акціонеровъ, съ устраненіемъ крупныхъ участниковъ, составлены были вышенприведенныя правила и сдѣланъ опытъ примѣненія таковыхъ для образованія акціонерныхъ Обществъ по подпискѣ, для сооруженія Оренбургской, Фастовской, Привислянской и Уральской жел. дорогъ.

Капиталы этихъ Обществъ были образованы на $\frac{1}{4}$ изъ акцій, на которыя дарована была абсолютная 5% правительственная гарантія, и на $\frac{3}{4}$ изъ облигацій, которыя Правительство оставило за собою по 88 руб. за 100.

Ни одна изъ этихъ дорогъ, за исключеніемъ Фастовской, не представляла вѣроятности доставить, втеченіе многихъ еще лѣтъ, чистый доходъ, свыше гарантированнаго Правительствомъ процента, такъ что для привлеченія подписчиковъ представлялось необходимымъ увеличить строительный капиталъ на столько, чтобы сбереженія отъ него, даже при веденіи дѣла не слишкомъ умѣломъ, могли быть весьма значительны. Съ этою ли цѣлію или по другимъ причинамъ, но во всякомъ случаѣ несомнѣнный фактъ составляетъ то обстоятельство, что расцѣпки четырехъ, образованныхъ по подпискѣ, Обществъ были составлены такимъ образомъ, что представляли возможность болѣе значительныхъ сбереженій, чѣмъ при предшествовавшихъ постройкахъ, послѣдствіемъ чего явилось у лицъ, спеціально занимавшихся постройкою желѣзныхъ дорогъ, желаніе и возмож-

Оренбургская, Фастовская,
Привислянская и Ураль-
ская ж. д.

ность платить высокую премію на акціи. Чтобы отчасти парализировать это стремленіе, г. Министромъ Финансовъ назначена была необыкновенно высокая подписная цѣна на акціи.

Результаты подписки на акціи.

Подписка на акціи всѣхъ 4 дорогъ доказала, что подписывались главнѣйшимъ образомъ, лишь крупные капиталисты, тѣ же желѣзнодорожные строители, на занятые за высокіе проценты у банковъ и частныхъ лицъ капиталы, или же мелкіе аверисты и только въ исключительныхъ случаяхъ другія лица, и то также съ цѣлью немедленно, съ ожидавшейся высокой преміей, продать свои акціи.

Исторія этихъ подписокъ слишкомъ близка къ намъ, чтобы нужно было подробно ее рассказывать. Результатъ оказался тотъ, что всѣ 4 дороги остались въ рукахъ тѣхъ же строителей, которыхъ новыми правилами предполагалось устранить, съ той только разницей, что ими произведено израсходовано около 4¹/₄ милл. на приобрѣтеніе капиталовъ для подписки и на преміи за акціи, доставшіяся лицамъ, получившимъ по разверсткѣ нѣкоторое количество акцій.

Капиталы Обществъ.

Капиталы строительные вышеупомянутыхъ 4 обществъ, образованныхъ по подпискѣ, составляли:

	Длина.	Основной капиталъ.		Строительн. цѣна на версту.
		Въ акціяхъ.	Въ облигац.	
		Рублей металл.		
Оренбургская	510.5	5.423.750	19.271.250	50.333.
Уральская	616	8.234.500	24.703.500	53.480.
Фастовская	348	3.674.000	11.022.000	43.497.
Привислянская	503	5.187.500	15.562.500	41.250.

Правила выдачи концессій 1875 года.

Вслѣдствіе безуспѣшности сдѣланнаго опыта образованія Обществъ путемъ подписки на акціи, Правительство вновь обратилось къ прежнимъ порядкамъ выдачи концессій, то есть или примыкающимъ дорогамъ или посредствомъ конкуренціи между приглашаемыми извѣстными строителями. и 22 апрѣля 1875 года утверждены слѣдующія правила, относительно дальнѣйшаго движенія желѣзнодорожнаго дѣла:

1) Г. Министръ Путей Сообщенія дѣлаетъ надлежащія распоряженія объ изготовленіи, техническими органами Министерства, на основаніи правительственныхъ изысканій, общихъ проектовъ направленія и продольной профили каждой изъ желѣзныхъ дорогъ, признаваемыхъ неотложными, при чемъ преимущественное вниманіе обращаетъ на осуществленіе *тѣхъ изъ дорогъ, которыя служатъ къ сближенію безлюдныхъ мѣстностей и мѣсто-рожденій желѣзныхъ рудъ съ минеральнымъ топливомъ.* По тѣмъ же изъ упомянутыхъ желѣзныхъ дорогъ, по которымъ правительственные изыска-

нія еще не были произведены, къ таковымъ приступается съ началомъ весны настоящаго (1875) года. Вмѣстѣ съ тѣмъ, изготавляется Министерствомъ Путей Сообщенія проектъ техническихъ условій сооруженія каждой желѣзной дороги и опредѣляется строительная цѣна оной.

2) Когда г. Министръ Финансовъ, по соображеніи съ состояніемъ денежнаго рынка и кредита, признаетъ возможнымъ учрежденіе новыхъ акціонерныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, тогда г. Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ нимъ, вноситъ въ Комитетъ гг. Министровъ предположеніе о способѣ осуществленія каждой изъ дорогъ, съ представленіемъ упомянутыхъ въ 1 пунктѣ техническихъ данныхъ и строительной цѣны дороги, а также проекта устава новаго желѣзнодорожнаго Общества или подлежащихъ измѣненію параграфовъ въ уставѣ существующаго уже Общества, если сооруженіе новой дороги предоставляется такому Обществу.

3) Разрѣшено г. Министру Путей Сообщенія входить, по соглашенію съ г. Министромъ Финансовъ, съ отдѣльными, въ Комитетъ гг. Министровъ, представленіями: а) о сооруженіи такихъ вѣтвей или продолженій дорогъ, которыя могутъ быть, безъ отягощенія казны увеличеніемъ приплаты по гарантіи, соединены съ существующими уже дорогами и построены на облигаціонный капиталъ, если признано будетъ, что эти вѣтви послужатъ къ улучшенію положенія существующихъ дорогъ, и б) о сооруженіи такихъ дорогъ, которыя могутъ быть осуществлены безъ всякаго со стороны казны пособія или гарантіи основнаго ихъ капитала.

Въ вышеизложенной исторіи образованія желѣзнодорожныхъ Обществъ указано было на тѣ затрудненія, которыя встрѣчались въ помѣщеніи предназначенныхъ къ выпуску бумагъ.

Затрудненія эти преимущественно были ощутительны при помѣщеніи облигацій, такъ какъ гарантированныя акціи, въ большинствѣ случаевъ, оставались въ рукахъ учредителей, которые, путемъ простаго залога таковыхъ, хотя и за весьма дорогіе проценты, предпочитали добывать необходимыя для постройки средства, чѣмъ продавать таковыя, или же достигли той-же цѣли путемъ выпуска облигацій, обеспеченныхъ складываемыми въ государственнѣй банкъ гарантированными акціями. Акціи же негарантированныя, въ большинствѣ случаевъ, оставались въ рукахъ учредителей, и Правительство, въ виду послѣдовавшихъ затрудненій въ окончаніи построекъ предпринятыхъ дорогъ, вынуждено было довольно часто пріобрѣтать эти акціи, или же выдавать подъ нихъ ссуды.

Согласно отчету государственнаго контроля за 1875 г., Правительство владѣетъ слѣдующими акціями:

Затрудненія въ помѣщеніи бумагъ.

Акціи, находящіяся въ рукахъ Правительства.

гарантированными Правительствомъ:	
Курско-Кіевской ж. д. на 1.119.300 ф. ст. =	6.953.091 руб. металл.
гарантированными земствомъ:	
Грязе-Царицынской 1-го и 2-го участка на	9.255 250 » »
негарантированными:	
Кіево-Брестской	» 11.158 500 » »
Харьковско-Николаевской	» 8.798.000 » кред.
Одесской	» 14.869 500 » »
А всего на 1.119 300 фун. стерл.	
	20.413.750 руб. металл.
	23 667.500 » кред.

А такъ какъ акціонерные капиталы всёхъ открытыхъ до 1876 г. Обществъ составляютъ акціями:

гарантированными Правительствомъ:	
5 ⁰ / ₁₀₀ металл.	195.7 милл. руб.
5 ⁰ / ₁₀₀ кредитн.	28.7 » »
3 ⁰ / ₁₀₀ металл.	26.4 » »

гарантированными земствами:	
	28.8 милл. руб. металл.
	3.6 » » кредит.

гарантированными Правительствомъ на 15-ти лѣтній срокъ:

5⁰/₁₀₀ 12.6 милл. руб. металл.

негарантированными:	
металл.	53.0 милл. руб.
кредитн.	115.9 » »

то изъ этого оказывается, что Правительство владѣетъ акціями:

гарантированными Правительствомъ металл.	3.55 ⁰ / ₁₀₀
» земствомъ »	32.13
негарантированными металлическими	21.03
» кредитными	20.42

Выпуски облигацій Обществъ.

Первый выпускъ консолидированныхъ облигацій.

Что же касается облигацій, то выше было указано уже на реализацію облигацій Николаевской желѣзной дороги, которыми положено было основаніе нашего желѣзнодорожнаго фонда; затѣмъ, указано было на затрудненія, встрѣчавшіяся на берлинскомъ и англійскомъ денежныхъ рынкахъ до того времени, пока Правительство само не нашло возможнымъ помѣщать облигаціи, прибрѣтенныя по нормальной, опредѣленной концессіями, цѣнѣ. Первый выпускъ такихъ облигацій послѣдовалъ на основаніи Высочайшаго указа 9 января 1870 г., подъ названіемъ консолидированныхъ облигацій Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, чрезъ посредство банкировъ Н. М. Ротшильдъ и сыновья въ Лондонѣ и братьевъ Ротшильдъ въ Парижѣ, на сумму 12 милліоновъ фунтовъ стерлинговъ нарицательнаго капитала, и изъ прибрѣтенныхъ Правительствомъ вошли въ этотъ выпускъ облигацій:

Иваново-Кинешемской жел. дор. на	407.808	ф. с.
Либавской	1.364.160	» »
Грязе-Царицынской	2.496.000	» »
Воронежско-Ростовской	5.357.760	» »

А всего на 7.625.728 ф. с.

На остальную же сумму, для пополненія 12 милліоновъ ф. с., зачислены облигаціи, подлежащія выпуску на счетъ Московско-

Курской желѣзной дороги, на 4.374.272 ф. с.

Итого . . 12.000.000 ф. с.

По контракту, заключенному съ означенными банкирами, они обязались реализовать вышеуказанныя облигаціи по равной части въ Парижѣ и Лондонѣ не ниже цѣны 76⁰/₀.

Реализація этихъ облигацій доставила въ Лондонѣ 37.233.847 руб. и въ Парижѣ 36.748.173 р., а всего 73.982.021 р.

Второй выпускъ такихъ же консолидированныхъ облигацій произведенъ былъ 17 февраля 1871 г., чрезъ посредство тѣхъ же самыхъ банкировъ, на сумму также 12.000.000, и состоялъ изъ облигацій слѣдующихъ дорогъ:

Второй выпускъ консолидированныхъ облигацій.

Московско-Брестской жел. дор. на	3.124.800	ф. с.
Одесской	4.674.095	» »
Риги-Большерааской	495.360	» »
Тамбово-Саратовской	3.225.745	» »
Поти-Тифлисской	480.000	» »

Итого . 12.000.000 » »

Причитавшіеся, по принятому банкирами Ротшильдами обязательному курсу 79 за сто, 9.480.000 ф. с.* поступили въ 1871 году и составили, по современному уплатамъ курсу, 71.422.063 р.

Реализація 3-го выпуска, на сумму 15.000.000 ф. с., произведена 27 марта 1872 г., съ обращеніемъ въ составъ его облигацій:

Третій выпускъ консолидированныхъ облигацій.

Кіево-Брестской жел. д. на	4.869.360	ф. с.
Лозово-Севастопольской	3.920.400	» »
Ландварово-Роменской	3.416.017	» »
Харьково-Николаевской	2.242.560	» »
Воронежско-Ростовской	419.720	» »
Грязе-Царицынской	88.758	» »
Одесской	43.185	» »

15.000.000 ф. с.

По контракту, заключенному съ домами Н. М. Ротшильдъ въ Лондонѣ и братья Ротшильдъ въ Парижѣ, облигаціи эти должны были быть реализованы по курсу не ниже 87 за сто, съ уплатою ихъ стоимости равными частями въ 10 сроковъ.

Въ счетъ слѣдующихъ за поименованныя облигаціи 13.050.000 ф. с. въ 1872 г. поступило, по первымъ 8-ми срокамъ, 10.440.000 ф. с., соста-

влявшие, по современному уплатамъ курсу, 77.600.697 р., а въ 1873 г. причитавшіеся платежи по послѣднимъ двумъ срокамъ составили 2.610.000 ф. с. или 19.348.262 р.

Четвертый выпускъ консолидированныхъ облигацій.

Четвертый выпускъ тѣхъ же облигацій, 14 ноября 1873 г., былъ реализованъ чрезъ тѣхъ же банкировъ, по 91 за сто, а отчасти посредствомъ подписки, открытой въ Государственномъ Банкѣ, по цѣнѣ 93 за 100. По облигаціямъ этимъ поступило отъ банкировъ Ротшильдовъ 10% со всей причитавшейся отъ нихъ суммы, именно 5.607.692 руб., и въ Госуд. Банкѣ срочныхъ и сверхсрочныхъ по подпискѣ платежей 14.591.669 р., а всего 20.199.361 р.

Втеченіе 1874 г., по тѣмъ же облигаціямъ поступили всѣ остальные, причитавшіеся по нимъ, платежи, именно 78.913.632 р. 61 к.

Пятый выпускъ консолидированныхъ облигацій.

Въ концѣ марта 1875 г., Министерствомъ Финансовъ дѣлается опытъ, въ виду высокыхъ курсовъ, достигнутыхъ на иностранныхъ рынкахъ облигаціями предшествовавшихъ 4-хъ выпусковъ, для предполагаемаго пятого выпуска понизить процентъ до $4\frac{1}{2}\%$.

Въ составъ этихъ $4\frac{1}{2}\%$ облигацій 5-го выпуска на 15 мил. ф. стер. вошли слѣдующіе облигаціонные капиталы обществъ:

Поти-Тифлисской жел. дор. на . . .	1.214.400	ф. с.
Рязско-Вяземской	1.170.777	» »
Ростово-Владикавказской	992.491	» »
Моршанско-Сызранской	6.423	» »
Либавской (Радзивилицкой участокъ)	955.728	» »
Новоторжской (участокъ отъ Торжка до Ржева)	529.568	» »
Привислянской	2.490.000	» »
Фастовской	1.763.520	» »
Оренбургской	3.083.400	» »
Ландварово-Роменской	345.600	» »
Митавской	62.880	» »
Балтійской (Дерптскій уча- стокъ)	753.680	» »
Бресто-Граевской	252.106	» »
Итого	13.620.573	ф. с.

Реализація облигацій 5-го выпуска, произведенная частью (на 8.500.000 ф. с.) за границу, при посредствѣ банкирскихъ домовъ Ротшильдъ въ Лондонѣ и Парижѣ, по 90%, и частью (на 6.500.000 ф. с.) въ Россіи, распоряженіемъ г. Министра Финансовъ, по 92%, доставила 85.780.294 р.

Подписка хотя и была покрыта сполна, но, тѣмъ не менѣе, результатъ ея нельзя признать удовлетворительнымъ. Облигаціи не встрѣтили уже того сочувственнаго приѣма, какой онѣ имѣли при прежнихъ выпускахъ. Произошло ли это вслѣдствіе пониженнаго процента, или политическаго, начинавшаго затемняться, горизонта, или же по причинѣ меньшей под-

держки, оказанной Ротшильдами, которымъ не могла нравиться попытка финансовой администраціи освободиться отъ ихъ посредничества посредствомъ подписки на облигаціи чрезъ Государственный Банкъ,—опредѣлить трудно. Но кажется, что каждая изъ указанныхъ причинъ производила извѣстную долю вліянія.

Такимъ образомъ, самимъ Правительствомъ, посредствомъ пяти выпусковъ, выпущено облигацій на 427.246.330 руб.

Сверхъ того, къ 1 января 1876 г. находилось въ распоряженіи Правительства облигацій обществъ на 23.908.087 р. метал., а именно:

Ростово-Владикавказской жел. дор. на 3.189.250 р. м.

Бресто-Граевской " " 1.924.337 " "

Уральской горнозаводской " " 18.794.500 р. м.

Не безъинтересно будетъ здѣсь представить сравнительные курсы, по которымъ выпущенныя консолидированныя облигаціи обращались на Лондонской биржѣ, одновременно съ курсами выпущенныхъ до того времени облигацій, обращающихся преимущественно на Берлинской биржѣ. Въ виду значительнаго количества котировокъ этихъ послѣднихъ и иногдаслишкомъ значительной разницы цѣнъ между облигаціями различныхъ дорогъ, приводится лишь низшій курсъ по той причинѣ, что высшіе курсы за тождественныя облигаціи рѣдко обозначаютъ дѣйствительно происходившіе сколько нибудь значительные обороты съ ними. Низшій курсъ, предпочтительно приводимый нами, оправдывается еще тѣмъ, что онъ относится къ выпускамъ облигацій новѣйшихъ обществъ, которыя для нашего сравненія именно особенно и интересны. Курсы показаны въ Лондонѣ за 5% консолидированныя облигаціи, въ Берлинѣ же за 5% облигаціи, выпущенныя самими обществами.

Въ 1868 и 1869 годахъ, до выпуска консолидированныхъ облигацій, курсы Лондонской биржи относятся къ 4% облигаціямъ Николаевской дороги, которыя, для удобнѣйшаго сравненія, переведены въ 5% посредствомъ увеличенія курса на 25%.

Облигаціи, оставшіяся въ рукахъ Правительства.

Курсы облигацій съ 1868 г. по 1877 годъ.

Мѣсяцы.	1868		1869		1870		1871		1872		1873		1874		1875		1876		1877	
	Берлинъ.	Лондонъ.	Берлинъ.	Лондонъ.	Берлинъ.	Лондонъ.	Берлинъ.	Лондонъ.	Берлинъ.	Лондонъ.	Берлинъ.	Лондонъ.	Берлинъ.	Лондонъ.	Берлинъ.	Лондонъ.	Берлинъ.	Лондонъ.	Берлинъ.	Лондонъ.
Январь .	74	—	78	—	80,5	83,5	83,5	85	94	91,5	95	91	97,5	97	99,5	98,5	99	98	75	74
Февраль .	75	—	79	—	80,5	83,5	85	86,5	93	91,5	95,5	92	98	97	100	99,5	98	97,5	76	76,5
Мартъ . .	76	—	79	—	81	84	85	83,5	93,5	92	95,5	92	98	97,5	101	101	99,5	98,5	72,5	78
Апрѣль .	76,5	81	79	—	82	86	85	84	94	91,5	96	94	98	98,5	103	102,5	97	96	77	72
Май . . .	77	81	79	79,5	83	87	85,5	84	94	91,5	96	94	99	100	103	102,5	97	97	75	70
Июнь . . .	77	81	79	82,5	86,5	86,5	86,5	86	95	91,5	95,5	96,5	99	101	103	102	92	88,5	79	72
Июль . . .	77	82,5	80	83	84	85	88,5	87	96	92,5	95	97	99,5	101,5	103,5	103	87	87	79	79
Августъ .	77,5	82,5	81	83	78	86	88,5	88,5	95	93	95	97	99,5	100,5	103,5	102,5	91,5	88,5	78	78,5
Сентябрь .	79	82,5	80	82,5	84,5	84,5	88,5	89	94	92,5	96	97	99,5	101	103	103	85,5	82,5	78,5	78,5
Октябрь .	80	83,5	80	83	84	83	90	90	94,5	92	96,5	98	99,5	99	101,5	101,5	99	99	78,5	78
Ноябрь . .	79,5	82,5	80	83	86	83	92,5	90	95	91	96	97,3	99	99	99	99	99	99	77	79
Декабрь .	78	82,5	79	83	84	84	92,5	90,5	94	92	96	96	99	99	99,5	98,5	99	99	77	78

Развитіе сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Представивъ въ постепенномъ порядкѣ описаніе выдачи концессій и исторію образованія желѣзно-дорожныхъ капиталовъ, сдѣлаемъ теперь нѣсколько выводовъ относительно развитія сѣти.

Къ 1 января 1857 г., до утвержденія первой сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, находилось открытыхъ для движенія дорогъ: *)

въ Россійской Имперіи. 671,2 версты.

» Царствѣ Польскомъ. 308,0 »

итого 979,2 версты.

Состояніе сѣти къ 1 января 1857 г.

Къ 1 января 1863 г. открытыхъ для движенія дорогъ было уже:

въ Россійской Имперіи. 2504,2 версты.

» Царствѣ Польскомъ. 567,0 »

итого 3071,2 версты.

Состояніе сѣти къ 1 января 1863 г.

Кромѣ того, въ постройкѣ находилось 287,4 версты.

Къ 1 января 1867 г. сѣть открытыхъ для движенія дорогъ увеличилась:

въ Россійской Имперіи. . . . до 3408,4 версты.

» Царствѣ Польскомъ. . . . » 834,0 »

итого 4242,4 версты.

Состояніе сѣти къ 1 января 1867 г.

Кромѣ того, находилось въ постройкѣ 1694,3 версты и разрѣшенныхъ къ постройкѣ 940 версты.

Затѣмъ, къ 1 января 1870 г. увеличеніе сѣти открытыхъ дорогъ дошло:

въ Россійской Имперіи. . . . до 6724,2 версты.

» Царствѣ Польскомъ. . . . » 930,0 »

итого 7654,2 версты.

Состояніе сѣти къ 1 января 1870 г.

Кромѣ того, находилось въ постройкѣ 5030,4 версты и разрѣшенныхъ къ постройкѣ 1618,4 версты.

*) «Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи» 1867 г., и «Сборникъ свѣдѣній о снабженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ подвижнымъ составомъ и проч.»

Но самое значительное увеличение сѣти относится къ послѣдующему періоду.

Состояніе сѣти къ 1 октября 1876 г.

Къ 1 октября 1876 года находилось дорогъ: открытыхъ для движенія 17658 верстъ *), изъ которыхъ на губерніи Царства Польскаго приходится 958 верстъ, въ постройкѣ 2075 верстъ и разрѣшенныхъ къ постройкѣ 285 верстъ.

Болѣе подробно можно видѣть ходъ развитія сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ изъ нижеслѣдующей таблицы, показывающей длину ежегодно открывавшихся участковъ желѣзныхъ дорогъ, съ поименованіемъ таковыхъ. Таблица заимствована изъ «Сборника свѣдѣній о снабженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами и подвижнымъ составомъ» и такъ ясна, что не требуетъ никакихъ объясненій.

ТАБЛИЦА I.

Годы.	Наименованіе желѣзныхъ дорогъ.	Длина дорогъ (въ верстахъ) открытыхъ:	
		въ теченіе года.	къ концу года.
1838	Царскосельская	25	
	Итого	25	25
1845	Варшавско-Вѣнская	20	
	Итого	20	45
1847	Николаевская	23,3	
	Итого	23,3	68,3
1848	Варшавско-Вѣнская	288	
	Итого	288	356,3
1850	Николаевская	111,2	
	Итого	111,2	467,5
1851	Николаевская	469,7	
	Итого	469,7	937,2
1853	С.-Петербургско-Варшавская	42	
	Итого	42	979,2
1857	Петергофская	27,2	
	С.-Петербургско-Варшавская	86	
1859	Итого	113,2	1.092,4
	С.-Петербургско-Варшавская	129	
1860	Петергофская	12,5	
	Варшавско-Вѣнская	17	
1861	Итого	158,5	1.250,9
	С.-Петербургско-Варшавская	49	
1861	С.-Петербургско-Варшавская	191	
	Итого	240	1.490,9
1861	С.-Петербургско-Варшавская	82	
	Московско-Нижегородская	177	
1861	Риго-Динабургская	204	
	Итого	463	1.953,9

*) Кроме того 593 въ Финляндіи.

Годы.	Наименованіе желѣзныхъ дорогъ.	Длина дорогъ (въ верстахъ)	
		въ теченіе года.	открытыхъ: къ концу года.
1862	Волго-Донская	73	
	С. Петербурго-Варшавская	257	
	Московско-Рязанская	117,2	
	Московско-Нижегородская	233	
	Московско-Ярославская	66,1	
	С.-Петербург-Варшавская	371	
	Итого	1.117,3	3.071,2
1863	Варшавско-Бромбергская	131	
	Грушево-Донская	66	
	Итого	197	3.268,2
1864	Петергофская	11,2	
	Московско-Рязанская	79,2	
	Итого	90,4	3.358,6
1865	Одесско-Балтская	207,5	
	Итого	207,5	3.566,1
1866	Динабург-Витебская	150	
	Лодзинская фабричная	26	
	Варшавско-Бромбергская	7	
	Рязанско-Козловская	198,3	
	Варшавско-Тереспольская	83,3	
	Динабург-Витебская	93,8	
	Московско-Курская	92	
	Варшавско-Тереспольская	25,9	
	Итого	676,3	4.242,4
1867	Одесско-Балтская	43,2	
	Балто-Елисаветградская	109,2	
	Варшавско-Тереспольская	84,5	
	Московско-Курская	89,2	
	Рязанско-Моршанская	121	
	Итого	447,1	4.689,5
1868	Козлово-Воронежская	167,2	
	Грушево-Ростовская	12	
	Одесско-Балтская	8,6	
	Балто-Елисаветградская	135,3	
	Московско-Курская	177,5	
	Варшавско-Тереспольская	1,2	
	Орловско-Грязская	103	
	Московско-Курская	144	
	Шуйско-Ивановская	84	
	Орловско-Витебская	249	
Курско-Кіевская	165		
Риго-Митавская	39		

Развитіе сѣти съ 1838 по 1875 годъ.

Развитіе сѣти съ 1838 по
1875 г.

Годы.	Наименованіе желѣзныхъ дорогъ.	Длина дорогъ (въ верстахъ) открытыхъ:	
		въ теченіе года.	къ концу года.
1869	Орловско-Витебская	239	6.464,3
	Курско-Кіевская	250	
	Итого	1.174,8	
	Балто-Елисаветградская	2,2	
	Курско-Харьково-Азовская	230	
	Курско-Кіевская	18	
	Елисаветградъ-Кременчугская	134,5	
	Линія отъ Тереспоя до Брестъ-Литовска	5,8	
	Грязе-Царицынская	199	
	Козлово-Тамбовская	67,5	
Курско-Харьково-Азовская	533	7.654,3	
Итого	1.190		
1870	Московско-Ярославская		142
	Курско-Кіевская		6
	Московско-Ярославская		58,2
	Кіево-Балтская (Кіево-Брестская)		280,4
	» (Одесская).		174,7
	Новоторжская		32,2
	Рыбинско-Бологовская		280,1
	Харьково-Кременчугская		112,2
	Орловско-Грязская	180	
	Тамбово-Саратовская	110	
	Московско-Смоленская	396,1	
	Балтійская	389,5	
	Московско-Рязанская	21,7	
	Рязско-Скопинская	43	
	Московско-Рязанская	25	
	Грязе-Царицынская	104	
Воронежско-Ростовская	86		
Итого	2.441,1	10.095,6	
1871	Тамбово-Саратовская		161
	Шуйско-Ивановская		87
	Ливенская		56,5
	Новгородская		68
	Тамбово-Саратовская		85,5
	Харьково-Кременчугская		130,9
	Грязе-Царицынская		322
	Одесская		66,7
	Поти-Тифлисская		118
	Либавская	294	
Кіево-Балтская (Одесская)	154,1		

Годы.	Наименованіе желѣзныхъ дорогъ.	Длина дорогъ (въ верстахъ) открытыхъ:	
		в теченіи года.	къ концу года.
	Московско-Ярославская	9,8	
	Московско-Брестская	631,7	
	Воронежско-Ростовская	440	
	Итого	2 625,8	12.721,4
1872	Ярославско-Вологодская	61,5	
	Рязско-Скопино-Вяземская	28,9	
	Константиновская	60	
	Харьково-Николаевская	2,5	
	Риго-Динабургская	9,9	
	Ярославско-Вологодская	129,6	
	Константиновская	25	
	Поли-Тифлисская	171,4	
	Балтійская	21,5	
	Итого	510,3	13.231,7
1873	Риго-Больдерааская	17,5	
	Ландварово-Роменская	173	
	Кіево-Брестская	145,3	
	Одесская	67,6	
	Кіево-Брестская	290,1	
	Бресто-Граевская	203,5	
	Кіево-Брестская	88,2	
	Харьково-Николаевская	221,7	
	Ландварово-Роменская	139,5	
	Либавская	185,8	
	Митавская	88,3	
	Лозово-Севастопольская	208,1	
	Ландварово-Роменская	141,8	
	Риго-Больдерааская	3,2	
	Итого	1.973,6	15.205,3
1874	Ландварово-Роменская	94	
	Ландварово-Роменская	90	
	Лозово-Севастопольская	105,2	
	Новоторжская	95,2	
	Ландварово-Роменская	72,7	
	Моршанско-Сызранская	485	
	Лозово-Севастопольская	228,7	
	Рязско-Вяземская	570,2	
	Итого	1.741	16.946,3
1875	Лозово-Севастопольская	60,9	
	Ростово-Владикавказская	651,6	
	Итого	711,9	17.658,0

Развитіе сѣти съ 1838 по
1875 г.

Въ отдѣльныхъ частяхъ настоящаго труда указано уже на громадное значеніе, которое имѣло въ экономическомъ состояніи государства столь быстрое увеличеніе сѣти желѣзныхъ дорогъ. Теперь остается, въ подкрѣпленіе сдѣланныхъ тамъ выводовъ, опредѣлить вліяніе въ цифрахъ, на сколько это возможно при недостаточныхъ въ настоящее время данныхъ.

Для этой цѣли составленъ нами рядъ помѣщенныхъ въ настоящей части статистическихъ таблицъ.

Основные статистическія данныя относительно русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Сводъ основныхъ статистическихъ данныхъ относительно эксплуатаціи сѣти въ 1874 году.

Таблица II-я представляетъ сводъ тѣхъ статистическихъ данныхъ о желѣзныхъ дорогахъ, на основаніи которыхъ сдѣланы выводы и составлены другія таблицы настоящаго труда. (Таблицу II см. въ приложеніи).

Данныя для приведенной таблицы заимствованы большею частью изъ отчетовъ правленій желѣзнодорожныхъ обществъ за 1874 г., и только относительно основныхъ капиталовъ, стоимости постройки и размѣра правительственной гарантіи мы воспользовались также «Сборникомъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи» 1870 — 1872 г.

Описаніе таблицы II.

Въ графѣ 1-й таблицы II поименованы всѣ желѣзныя дороги, открытыя для движенія къ концу 1875 г., съ показаніемъ, въ графѣ 2-й, длины ихъ въ верстахъ. Относительно Финляндской дороги слѣдуетъ замѣтить, что приведенныя числа относятся единственно къ интересующей насъ части этой дороги, находящейся въ предѣлахъ С.-Петербургской губерніи. Дороги Поти-Тифлисская, Моршанско-Сызранская, Ряжско-Вяземская и Ростово-Владикавказская не вошли въ составъ дальнѣйшихъ таблицъ: Поти-Тифлисская—по причинѣ своего положенія внѣ предѣловъ Европейской Россіи, остальные дороги потому, что въ 1874 г. еще не были открыты для движенія.

Въ графѣ 3-й показанъ основной капиталъ желѣзныхъ дорогъ, въ кредитныхъ рубляхъ, на версту длины дороги, по даннымъ «Сборника свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ» 1872 г. (таблица 1).

Изъ таблицы 2-й того же «Сборника» заимствованы и цифры графы 4-й, въ которой показана поверстная стоимость постройки желѣзныхъ дорогъ. Стоимость постройки остальныхъ дорогъ, о которыхъ не имѣется свѣдѣній въ «Сборникѣ», опредѣлена посредствомъ отчисленія изъ основнаго капитала потери, понесенной при его реализаціи.

Графы 5 — 8 составлены, на основаніи «Сборника» 1872 г., раздѣленіемъ суммы гарантированныхъ процентовъ на длину дороги, а для линий, не пользующихся гарантіей, исчисленіемъ $5\frac{1}{10}\%$ на основной капиталъ. Болѣе подробныя свѣдѣнія объ основныхъ капиталахъ помѣщены въ таблицахъ III—VI.

ТАБЛИЦА II.

ОСНОВНЫЯ СТАТИСТИЧЕСКІЯ ДАННЫЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.	Длина дорогъ, открытыхъ въ 1876 году, въ верстахъ.	Основной капиталъ на верстахъ въ тысячахъ рублей.	Стоимость постройки въ тысячахъ рублей.	Проценты на основной капиталъ, исключенный на версту.				Валовой доходъ эксплуатаціи въ 1874 г.		Валовой расходъ эксплуатаціи въ 1874 г.		Число пассажировъ въ 1874 г.		Число вѣзетъ, произведенныхъ въ 1874 г.			ПРИМѢЧАНІЯ.		
					Гарантированные правительствомъ.		Негарантированные, считая по 5 1/2%.		Итого въ милліонахъ рублей.	На 1000 талонныхъ пудовъ въ годъ.	Итого въ милліонахъ рублей.	На 1000 пудовъ въ годъ.	Пассажиры въ тысячахъ.	Пудовъ груза въ милліонахъ.	Пассажиры въ 1.000.000 вѣзетъ (пассажироперевозки).	Грузовъ въ 1000 милліонъ вѣзетъ (грузоперевозки).	Пассажиры и грузовыя вагоны въ 10 вѣзетъ (грузовыя перевозки).			
					Металл. руб.	Кред. рублей.	Металл. руб.	Кред. рублей.	лей.	версты въ годъ.	лей.	копѣекъ.	въ тысячахъ.	въ милліонахъ.	въ тысячахъ.	въ милліонахъ.	въ тысячахъ.			
					Металл. руб.	Кред. рублей.	Металл. руб.	Кред. рублей.	лей.	версты въ годъ.	лей.	копѣекъ.	въ тысячахъ.	въ милліонахъ.	въ тысячахъ.	въ милліонахъ.	въ тысячахъ.			
1	Балтійская	461	77,8	53,9	—	—	—	—	2,67	36,1	2,05	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Вресто-Гравская	204	66,9	44,9	—	—	—	3,413	0,93	30,6	0,78	27,8	134,3	23,03	60,1	5,58	7,38	—	—	
3	Варшавско-Бромбергская	138	48,6	45,7	—	—	—	188	1,03	—	—	221	17,83	13,1	2,65	3,05	—	—	—	
4	Вѣсская	325	75,2	67,3	—	—	—	—	—	47,2	0,84	38,6	417	18,87	21,7	1,53	2,18	—	—	
5	Тереспольская	109	68,0	48,5	—	—	—	—	—	31,6	2,21	15,7	1488	73,57	99,9	11,09	14,08	—	—	
6	Волго-Донская	73	65,8	63,2	—	—	—	—	1,81	41,9	1,29	29,8	484	18,13	51,9	2,76	4,31	—	—	
7	Волье-Царщинская	625	71,6	68,4	—	—	—	—	0,52	54,0	0,46	47,6	26	25,58	1,5	0,91	0,96	—	—	
8	Дитбургско-Витебская	244	62,4	62,1	—	—	—	—	2,70	30,4	2,19	24,7	219	28,52	34,8	7,83	8,87	—	—	
9	Кіево-Врестская	804	66,0	56,0	—	—	—	—	2,84	28,0	2,24	22,2	346	41,55	37,9	8,98	10,12	—	—	
10	Козлово-Воронежско-Ростовская	771	70,7	62,7	—	—	—	—	6,64	41,5	3,77	23,5	1048	56,97	144,7	11,97	16,01	—	—	
11	Константиновская	85	73,1	54,6	—	—	—	—	—	—	—	—	1008	52,87	98,3	9,88	12,83	—	—	
12	Курско-Біевская	439	74,9	57,4	—	—	—	—	0,19	47,7	0,21	51,6	44	7,02	2,3	0,33	0,40	—	—	
13	Курско-Харьково-Азовская	763	78,9	47,4	—	—	—	—	4,04	44,6	1,91	21,1	519	26,62	96,6	6,14	9,04	—	—	
14	Ландварово-Роменская	711	49,4	32,3	—	—	—	—	6,59	40,8	4,47	27,7	1017	45,89	166,8	11,12	16,12	—	—	
15	Ливенская узкоколейная	57	—	26,8	—	—	—	—	2,66	34,0	2,03	25,9	484	24,98	47,9	6,39	7,83	—	—	
16	Долгинская фабричная	26	56,8	42,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
17	Доволо-Севастопольская	542	61,7	44,6	—	—	—	—	0,16	46,4	0,12	35,2	144	8,79	3,7	0,23	0,34	—	—	
18	Лѣвская	480	41,7	34,7	—	—	—	—	0,71	47,6	1,51	101,7	248	5,65	26,3	0,69	1,48	—	—	
19	Митавская	127	51,4	38,5	—	—	—	—	0,67	34,0	0,90	43,4	290	9,19	21,9	1,32	1,98	—	—	
20	Моршанско-Сызранская	485	53,7	40,6	—	—	—	—	0,39	48,5	0,34	42,1	427	4,71	18,7	0,25	0,81	—	—	
21	Московско-Врестская	1028	53,6	40,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
22	Курская	502	132,5	88,4	—	—	—	—	5,88	32,8	4,58	25,5	974	59,51	162,7	13,06	17,94	—	—	
23	Нижегородская	410	134,1*	88,8	—	—	—	—	8,86	43,1	4,76	23,2	1507	64,32	183,9	15,03	20,54	—	—	
24	Рязанская	243	65,5	78,4	—	—	—	—	7,11	39,0	2,83	15,5	1086	63,43	133,7	14,22	18,23	—	—	
25	Ярославская	271	67,3	63,5	—	—	—	—	5,98	6,25	2,49	15,1	1030	77,89	95,0	13,60	16,45	—	—	
26	Николаевская	64	134,1*	152,5	—	—	—	—	8,11	2,47	0,93	15,3	1107	33,45	78,2	3,77	6,11	—	—	
27	Новгородская узкоколейная	68	28,7	24,7	—	—	—	—	20,43	36,5	9,16	16,4	1626	130,91	359,6	45,17	55,96	—	—	
28	Новоторжская	127	42,6	32,0	—	—	—	—	0,19	48,4	0,12	30,5	129	1,96	8,1	0,14	0,38	—	—	
29	Одесская	971	84,7	74,7	—	—	—	—	0,21	56,9	0,16	43,1	105	4,14	5,6	0,20	0,36	—	—	
30	Орловско-Витебская	488	89,1	83,6	—	—	—	—	8,47	42,1	6,75	33,6	1275	75,97	163,4	15,22	20,12	—	—	
31	Грязинская	283	79,8	68,4	—	—	—	—	5,67	26,0	3,03	15,6	410	63,37	46,8	18,04	19,41	—	—	
32	Поль-Тифлисская	289	82,7	62,1	—	—	—	—	2,15	32,3	1,88	28,2	257	30,33	33,4	5,05	6,66	—	—	
33	Рито-Волгодонская	17	273,6	205,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Дмитровская	214	84,2	66,6	—	—	—	—	0,13	98,2	0,11	85,2	498	2,46	3,06	0,04	0,13	—	—	
35	Ростово-Владикавказская	652	48,5	40,2	—	—	—	—	2,50	32,4	1,78	23,0	525	39,73	39,4	6,55	7,73	—	—	
36	Рибинско-Бологовская	280	95,2	71,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
37	Рязанско-Вяземская	642	61,6	57,7	—	—	—	—	3,08	35,6	1,30	15,0	260	29,91	42,8	7,35	8,63	—	—	
38	Моршанская	121	67,3	59,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
39	Рязанско-Козловская	198	84,3	95,1	—	—	—	—	0,61	46,2	0,60	45,1	134	11,06	9,8	1,03	1,33	—	—	
40	С.-Петербургско-Варшавская	1297	134,1*	104,2	—	—	—	—	5,02	39,0	2,36	18,3	408	70,41	51,3	11,35	12,89	—	—	
41	Тамбово-Козловская	98	87,6	85,0	—	—	—	—	9,86	48,8	7,18	35,6	1727	75,63	236,6	13,09	20,18	—	—	
42	Саратовская	353	99,9	76,3	—	—	—	—	0,67	35,1	0,40	29,7	195	22,15	12,39	1,34	1,91	—	—	
43	Финляндская	46*	—	23,5	—	—	—	—	0,67	31,6	1,79	28,9	285	51,69	35,03	5,03	6,08	—	—	
44	Харьково-Николаевская	603	66,0	57,7	—	—	—	—	1,93	43,0	0,41	36,9	734	3,52	28,87	0,25	1,12	—	—	
45	Царскосельская	25	42,0	100,3	—	—	—	—	0,48	43,0	0,41	36,9	623	29,2	87,71	8,49	11,12	—	—	
46	Шушско-Ивановская	171	58,3	57,4	—	—	—	—	3,72	33,4	2,76	24,8	1018	1,08	22,75	0,02	0,07	—	—	
47	Ярославско-Волгодонская	191	26,7	18,1	—	—	—	—	0,50	71,5	0,33	46,9	236	12,53	11,82	0,82	1,18	—	—	
	Итого для 42 дорогъ, на исключеніеъ дорогъ № 15, 20, 32, 35 и 37, введенныхъ въ составъ дальнѣйшихъ таблицъ	15506	81,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
									140,12	37,5	87,74	23,5	26079	1432,68	2812,02	489,32	373,68			

К означаютъ Козловскій уѣзъ. В Воронежскій уѣзъ.

*) Вѣзетъ въ СПб.-Варм. и Николаевск.

*) Вѣзетъ въ СПб.-Варм. и Московско-Нижегородскій.

*) Вѣзетъ въ Московско-Нижегородскій и Николаевск.

*) Число въ прѣдѣлахъ С.-Петербургской губерніи.

Валовой доходъ эксплуатаціи, въ графѣ 9-й, и валовой расходъ, въ графѣ 11-й, равнымъ образомъ число перевезенныхъ пассажировъ и пудовъ, въ графахъ 13 и 14, и число верстъ, пройденныхъ ими, въ графахъ 15 и 16, заимствованы изъ желѣзнодорожныхъ отчетовъ.

Такъ какъ подраздѣленіе движенія на пассажирское и товарное повлекло бы громадныя расчеты, на подобіе тѣхъ, которые сдѣланы нами для сѣти русскихъ дорогъ за 1871—1873 г. въ сочиненіи «Русскія желѣзныя дороги», то здѣсь, для общаго сравненія, мы превратили пассажировъ въ пуды по тарифу; для чего, на основаніи исчисленій, сдѣланныхъ въ приведенномъ сочиненіи, приблизительно слѣдуетъ считать пассажира за 30 пудовъ. Въ графѣ 17 показаны исчисленныя такимъ образомъ тарифныя пудовѣрсты. Цифры эти получаютъ чрезъ сложеніе числа пудовѣрствъ изъ графы 16 съ 30 разъ взятымъ числомъ пассажироваѣрствъ изъ графы 15. Раздѣляя валовой доходъ и расходъ на найденное число тарифныхъ пудовѣрствъ, получается валовой доходъ на 1.000 пудовѣрствъ, показанный въ графѣ 10, и валовой расходъ эксплуатаціи — въ графѣ 12.

Мы не дѣлаемъ никакихъ выводовъ изъ таблицы, такъ какъ цифры эти приводимъ только какъ матеріалъ для дальнѣйшихъ исчисленій.

Способъ подраздѣленія
движенія на пассажирское
и товарное.

ТАБЛИЦА II.

ОСНОВНЫЯ СТАТИСТИЧЕСКІЯ ДАННЫЯ ОТНОСИТЕЛЬНО РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

№	НАИМЕНОВАНИЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ	Длина дорогъ, открытых въ 1876 году, въ верстахъ.	Основной капиталъ на версту въ тысячахъ рублей.	Стоимость постройки на версту въ тысячахъ рублей.	Проценты на основной капиталъ, исчисленный на версту.				Валовой доходъ эксплуатаціи въ 1874 г.		Валовой расходъ эксплуатаціи въ 1874 г.		Число перевезенныхъ въ 1874 г.		Число верствъ, пройденныхъ въ 1874 г.			ПРИМѢЧАНІЯ.	
					Гарантированные правительствомъ.		Негарантированные, считая по 5 1/2%.		Итого въ милліонахъ руб.	На 1000 тѣлѣжныхъ пудовъ въ коп.	Итого въ милліонахъ руб.	На 1000 пудовъ въ доверствъ въ копѣткахъ.	Пассажиры въ тысячахъ.	Пудовъ груза въ милліонахъ.	Пассажиры въ 1.000.000 верствъ (пассажирверствъ).	Грузовъ въ 1000 милліонъ верствъ (грузовыхъ пудовверствъ).	Пассажиры въ 1 милліонъ верствъ, считая по 50 верствъ (гарантійныхъ верствъ).		
					Металл. руб.	Кред. руб.	Металл. руб.	Кред. руб.											
					Металл. руб.	Кред. руб.	Металл. руб.	Кред. руб.	лей.	лей.	лей.	лей.	лей.	лей.	лей.	лей.	лей.		
1	Балтійская	461	77,8	53,9	1718	—	—	293	—	2,67	36,1	2,05	27,8	1343	23,03	60,1	5,58	7,38	
2	Бресто-Гравиская	204	66,9	44,9	—	—	—	—	—	0,93	30,6	0,78	25,7	221	17,83	13,1	2,65	3,05	
3	Варшавско-Вромбергская	138	48,6	45,7	—	—	—	—	—	1,03	0,84	0,84	38,6	417	18,87	21,7	1,53	2,18	
4	Віиска	325	75,2	67,3	—	—	—	—	—	4,45	31,6	2,21	15,7	1488	73,57	99,9	11,09	14,08	
5	Тереспольская	109	68,0	48,5	2701	—	—	—	—	1,81	41,9	1,29	29,8	484	18,13	51,0	2,76	4,31	
6	Волго-Донская	53	65,8	63,2	—	—	—	—	—	0,52	5,4,0	0,40	47,6	26	25,58	1,5	0,91	0,96	
7	Граве-Паризская	625	71,6	68,4	1349	—	—	—	—	2,70	30,4	2,19	24,7	219	28,52	34,8	7,83	8,87	
8	Диабург-Витебская	244	62,4	62,1	3419	—	—	—	—	2,84	28,0	2,24	22,2	346	41,55	37,9	8,08	10,12	
9	Кіево-Брестская	804	66,9	56,0	1936	—	—	—	—	6,64	41,5	3,77	23,5	1048	56,97	144,7	11,77	16,01	
10	Козлово-Воронежско-Ростовская	771	70,7	62,7	1289	—	—	—	—	4,61	35,9	3,99	31,1	1008	52,87	98,3	9,88	12,83	
11	Константинопольская	85	73,1	54,6	2000	—	—	—	—	0,19	47,7	0,21	51,6	44	7,02	2,3	0,33	0,40	
12	Курско-Кіевская	439	74,9	57,4	3276	—	—	—	—	4,04	44,6	1,91	21,1	519	26,62	66,6	6,14	9,04	
13	Курско-Харьково-Азовская	763	78,9	47,4	3456	—	—	—	—	6,50	40,8	4,47	27,7	1017	45,89	166,8	11,12	16,12	
14	Ландарово-Ромельская	711	46,4	32,3	1531	—	—	—	—	2,66	34,0	2,03	25,9	484	24,98	47,9	6,39	7,83	
15	Ливенская узкоколейная	57	—	26,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Лодзинская фабричная	26	56,8	42,3	2450	—	—	—	—	0,16	46,4	0,12	35,2	144	8,79	3,7	0,23	0,34	
17	Лозово-Севастопольская	542	61,7	44,6	2711	—	—	—	—	0,71	47,6	1,51	101,7	248	5,05	26,3	0,69	1,48	
18	Лѣвская	480	41,7	34,7	1381	—	—	—	—	0,67	34,0	0,90	45,4	290	9,19	21,0	1,32	1,98	
19	Митавская	127	51,4	38,5	2258	—	—	—	—	0,39	48,5	0,34	42,1	427	4,71	18,7	0,25	0,81	
20	Моршанско-Сызранская	485	53,7	40,6	2363	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
21	Московско-Брестская	1028	53,6	40,3	1765	—	—	—	—	5,88	32,8	4,58	25,5	974	59,51	162,7	13,06	17,94	
22	Вурская	502	132,5	88,4	4234	—	—	—	—	8,86	43,1	4,76	23,2	1507	64,32	183,0	15,03	20,54	
23	Нижегородская	410	134,1*	88,8	3410	—	—	—	—	7,11	39,0	2,83	15,5	1086	63,43	133,7	14,22	18,23	
24	Рязанская	243	65,5	78,4	—	—	—	—	—	0,25	38,0	2,40	15,1	1030	77,80	95,0	13,60	16,45	
25	Ярославская	271	67,3	63,5	2271	—	—	—	—	2,47	40,3	0,93	15,3	1107	33,45	78,2	3,77	6,11	
26	Николевская	634	134,1*	152,5	9764	—	—	—	—	20,43	36,5	9,16	16,4	1626	130,91	359,6	45,17	55,96	
27	Новгородская узкоколейная	68	28,7	24,7	—	—	—	—	—	1,450	9,10	48,4	0,12	30,5	129	1,96	8,1	0,14	
28	Новотрская	127	42,0	32,0	1324	—	—	—	—	704	0,21	56,9	0,16	43,1	105	4,14	5,6	0,20	
29	Одесская	971	84,7	74,7	2406	—	—	—	—	1528	8,47	42,1	6,75	33,6	1275	75,97	163,4	15,22	20,12
30	Орловско-Витебская	488	89,1	83,6	3907	—	—	—	—	5,07	26,0	3,03	15,6	410	63,37	46,8	18,04	19,44	
31	Гравиская	283	79,8	68,4	2494	—	—	—	—	629	2,15	32,3	1,88	28,2	257	30,33	33,4	5,65	6,65
32	Потв-Тифлисская	289	82,7	62,1	3638	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Рига-Волгодеревская	17	273,6	205,2	9023	—	—	—	—	0,13	98,2	0,11	85,2	498	2,26	3,06	0,04	0,13	
34	Диабургская	214	84,2	66,6	2145	—	—	—	—	2,56	32,4	1,78	23,0	525	39,73	—	—	—	—
35	Ростово-Владикавказская	652	48,5	40,2	2132	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Рибинско-Вологодская	280	95,2	71,5	—	—	—	—	—	3,08	35,6	1,30	15,0	260	29,91	42,8	7,35	8,63	
37	Рижско-Ваземская	642	61,6	57,7	2269	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Моршанская	121	67,3	59,2	2950	—	—	—	—	0,61	46,2	0,60	45,1	134	11,06	9,8	1,03	1,33	
39	Рязанско-Вологодская	198	84,3	95,1	3837	—	—	—	—	5,02	39,0	2,36	18,3	408	70,41	51,3	11,35	12,89	
40	С.-Петербург-Варшавская	1207	134,1*	104,2	3410	—	—	—	—	9,86	48,8	7,18	35,6	1727	75,63	236,5	13,09	20,18	
41	Тамбово-Козловская	68	87,6	85,6	—	—	—	—	—	0,67	35,1	0,40	30,7	105	22,15	12,29	1,54	1,91	
42	Саратовская	353	99,9	76,3	2905	—	—	—	—	1,93	31,6	1,76	28,9	285	51,69	35,63	5,03	6,08	
43	Финляндская	663	66,0	23,5	—	—	—	—	—	0,48	43,0	0,41	36,9	734	3,32	28,87	0,25	1,12	
44	Харьково-Николевская	25	42,0	100,2	2098	—	—	—	—	929	3,72	2,76	24,8	623	29,2	87,71	8,49	11,12	
45	Парсовская	171	58,3	57,4	2175	—	—	—	—	0,50	71,5	0,33	46,0	1018	1,08	22,75	0,02	0,07	
46	Шуйско-Ивановская	191	26,7	18,1	1188	—	—	—	—	0,65	55,0	0,55	46,3	236	12,53	11,82	0,82	1,18	
47	Ярославско-Вологодская	—	—	—	—	—	—	—	—	0,31	46,8	0,22	33,2	153	2,14	11,79	0,30	0,66	
Итого для 42 дорогъ, за исключеніемъ дорогъ № 15, 20, 32, 35 и 37, невошедшихъ въ составъ дальнѣйшихъ таблицъ		15506	81,9	—	—	—	—	—	—	140,12	37,5	87,74	23,5	26079	1432,68	2812,02	289,32	373,68	—

К означать Козловскій уѣз. В Воронежскій уѣз.

*) Вѣдѣніе съ Сиб.-Варм. и Николаевск.

*) Вѣдѣніе съ Сиб.-Варм. и Московско-Нижегородской.

*) Вѣдѣніе съ Московско-Нижегородской и Николаевск.

*) Число въ кредитѣхъ С.-Петербургской губерніи.

ОСНОВНОЙ КАПИТАЛЪ И СТОИМОСТЬ ПОСТРОЙКИ СѢТИ РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Постепенность увеличенія основныхъ и строитель- ныхъ капиталовъ съ 1838 г. по 1875 годъ.

Чтобы показать, въ какой мѣрѣ ежегодно увеличивались основной капиталъ и стоимость построенной сѣти желѣзныхъ дорогъ, составлена нижеслѣдующая таблица:

ТАБЛИЦА III.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11										
											Длина желѣзныхъ дорогъ.		Основной капиталъ желѣз. дорогъ.				Стоимость постройки желѣз. дор.			
											Открытыхъ втеченіи отчетнаго г.	Открытыхъ къ концу отчетнаго г.	Открытыхъ въ теченіи отчетнаго года.		Открытыхъ къ концу отчетнаго года.		Открытыхъ въ теченіи отчетнаго года.		Открытыхъ къ концу отчетнаго года.	
													Итого въ мил. руб. кр.	На пер- въ сту въ тыс. руб.	Итого въ мил. руб. кр.	На пер- въ сту въ тыс. руб.	Итого въ мил. руб. кр.	На пер- въ сту въ тыс. руб.	Итого въ мил. руб. кр.	На пер- въ сту въ тыс. руб.
1838	25	25	1,1	42,0	1,1	42,0	2,5	100,3	2,5	100,3										
1845	20	45	1,5	75,2	2,6	56,7	1,3	67,3	3,8	85,6										
1847	23,3	68,3	3,1	134,1	5,7	83,1	3,6	152,5	7,4	108,5										
1848	288	356,3	21,6	75,2	27,3	76,7	19,4	67,3	26,8	75,2										
1850	111,2	467,5	14,9	134,1	42,2	90,4	17,0	152,5	43,8	93,6										
1851	469,7	937,2	63,0	134,1	105,2	112,3	71,6	152,5	115,4	123,1										
1853	42	979,2	5,6	134,1	110,8	113,2	4,4	104,2	119,8	122,3										
1857	113,2	1092,4	13,7	120,6	124,5	114,0	10,4	92,2	130,2	119,2										
1859	158,5	1250,9	19,6	123,3	144,1	115,1	15,3	96,3	145,5	116,3										
1860	240	1490,9	32,2	134,1	176,3	118,2	25,0	104,2	170,5	114,4										
1861	463	1953,9	51,9	112,1	228,2	116,8	37,8	81,7	208,3	106,6										
1862	1117,3	3071,2	132,4	118,5	360,3	117,4	104,1	93,2	312,4	101,7										
1863	197	3268,2	11,0	56,0	371,6	113,7	10,1	51,4	322,5	98,7										
1864	90,4	3358,6	6,1	67,0	377,7	112,4	6,8	75,4	329,4	98,1										
1865	207,5	3566,1	17,6	84,7	395,3	110,8	15,5	74,7	344,9	96,7										
1866	670,3	4242,4	53,9	79,8	449,2	105,9	48,9	72,2	393,7	92,8										
1867	447,1	4689,5	38,6	86,4	487,8	104,0	28,5	63,8	422,2	99,0										
1868	1774,8	6464,3	157,3	88,6	645,1	99,8	127,8	72,0	550,0	85,1										
1869	1190	7654,3	91,0	76,5	736,1	96,2	64,8	55,4	614,8	80,3										
1870	2441,1	10095,6	177,8	72,8	913,9	90,5	150,9	61,8	765,7	75,8										
1871	2025,8	12721,4	168,9	64,3	1082,8	85,1	143,5	54,7	909,2	71,5										
1872	510,3	13231,7	29,9	58,7	1112,7	84,1	22,4	43,8	631,6	70,4										
1873	1973,6	15205,3	120,4	61,0	1233,1	81,1	94,4	47,8	1026,0	67,5										
1874	1741	16946,3	97,8	56,2	1330,9	78,5	78,9	45,3	1104,9	65,2										
1875	711,7	17658,0	35,8	50,3	1366,7	77,4	29,0	40,8	1133,9	64,2										

Описание таблицы.

Въ приведенной таблицѣ показаны: въ графѣ 1 отчетный годъ.
 Въ графѣ 2 длина открытыхъ дорогъ, втеченіе года, и въ 3-й — длина ихъ къ концу года. Цифры этихъ графъ заимствованы изъ таблицы I-й.
 Въ графахъ 4 — 7 основной капиталъ, соотвѣствующій длинѣ откры- тыхъ дорогъ, въ кредитныхъ рубляхъ, по курсу 116 руб. кредитныхъ за

100 металлическихъ. Цифры графы 4-ой получены посредствомъ умноженія основнаго капитала, падающаго на одну версту и показаннаго въ графѣ 3 таблицы II, на число открытыхъ втеченіе года верстъ, показанныхъ въ таблицѣ I. Такъ какъ первоначальный основнаго капитала для нѣсколькихъ дорогъ съ теченіемъ времени часто увеличивался, то, для избѣжанія большихъ затрудненій, таблица составлена такимъ образомъ, что основнаго капитала на версту дороги во время открытія принять тотъ, который былъ къ концу 1872 г., т. е. ко времени, по которое имѣются официальные свѣдѣнія, опубликованныя департаментомъ желѣзныхъ дорогъ. Къ числу этихъ дорогъ, главнымъ образомъ, принадлежатъ: Варшавско-Вѣнская, Николаевская, Московско-Курская и Кіево-Брестская, которыя, будучи вполнѣ или отчасти построены на счетъ правительства, лишь по истеченіи многихъ лѣтъ переданы были во владѣніе обществъ, при одновременномъ образованіи основнаго капитала изъ всѣхъ постепенно расходовавшихся суммъ.

Графы 4 и 5 относятся къ дорогамъ, открытымъ втеченіе года, графы 6 и 7 — къ сѣти открытыхъ дорогъ къ концу отчетнаго года.

Наконецъ, въ графахъ 8—11 показана стоимость постройки желѣзныхъ дорогъ, опредѣленная точно такимъ же образомъ, какъ и основнаго капитала, по цифрамъ графы 4 таблицы II.

Разсматривая періодъ времени 1866 — 1875 г., легко замѣтить, что сѣть желѣзныхъ дорогъ, въ теченіе 10 лѣтъ, съ 1866 г. по 1875 г., съ 3.566, верстъ увеличилась до 17.658,о, т. е. на 14.091,о версты, изъ которыхъ приходится 233,7 верстъ на Царство Польское.

Среднимъ числомъ, открывалось въ годъ 1.409 верстъ, но такъ неравномѣрно, что на долю, напримѣръ, 1867 г. пришлось всего 447 верстъ, а въ 1871 г. открыто 2.626 верстъ.

Средняя стоимость версты открытой сѣти составляла въ 1865 году:

по основному капиталу . . .	110,8 тыс. руб.
» стоимости постройки . . .	96,7 » »

Къ концу же 1875 г. стоимость версты составляла:

по основному капиталу . . .	77,4 » »
» стоимости постройки . . .	64,2 » »

Для построенной въ 10-ти-лѣтіе сѣти въ 14,091,о верстъ цифры эти составляютъ:

по основному капиталу . . .	68,о тыс. руб. кред.
» строительному капиталу . . .	56,о » » »

Высшій размѣръ стоимости версты представляли:

Николаевская желѣзная дорога . . .	152,о тыс. руб. кред.
С.-Петербургско-Варшавская . . .	104,о » » »

Низшій же размѣръ между ширококолейными дорогами:

Ландварово-Роменская . . .	32,о » » »
и Либавская	34,7 » » »

Такимъ образомъ, послѣднія двѣ дороги потребовали только $\frac{1}{3}$ капи-

Увеличеніе сѣти въ періодъ 1866—1875 г.

Средняя стоимость одной версты въ разные періоды.

тала, сравнительно съ линією С.-Петербурго-Варшавскою, и $\frac{1}{4}$ строительнаго капитала Николаевской желѣзной дороги.

Капиталь, израсходованный на постройку въ періодъ 1866—1875 г.

Вообще, въ 10-ти-лѣтній періодъ, 1866 — 1875 г., основной капиталъ открытыхъ желѣзныхъ дорогъ увеличился на сумму 971,4 мил. руб. кред.; стоимость же построенныхъ дорогъ — на 789,0 милліоновъ.

Разница между основными капиталами и стоимостью построенныхъ дорогъ 182,4 мил. руб. представляетъ, по официальнымъ цифрамъ, потерю при реализаціи капитала. Но цифры таблицы III «Сборника департамента желѣзныхъ дорогъ», 1872 г., относительно потерь при реализаціи, въ виду выдачи суду Правительствомъ и по другимъ причинамъ, нельзя считать вполне достоверными, и потому мы, въ таблицѣ V, постараемся опредѣлить потерю при реализаціи капитала на основаніи данныхъ кредитной канцеляріи министерства финансовъ, сообщенныхъ гр. Соллогубомъ въ изданномъ имъ «Сборникѣ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ.»

Распредѣленіе выпусковъ желѣзнодорожныхъ бумагъ, соотвѣтственно гарантіямъ и валютамъ.

Распредѣленіе основныхъ капиталовъ.

Стоимость всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для движенія къ концу 1875 г., составляла:

по основному капиталу . . . 1.366,7 милл. руб.

» строительному капиталу . . . 1.133,9 » »

Для опредѣленія вліянія, которое имѣлъ выпускъ желѣзнодорожныхъ бумагъ въ столь громадномъ размѣрѣ на нашъ кредитъ и будетъ долгое время еще имѣть на нашъ вексельный курсъ, необходимо имѣть въ виду, на сколько составленіе капиталовъ производилось посредствомъ акцій и облигацій, гарантированныхъ правительствомъ и земствами или вовсе негарантированныхъ, и въ какой валютѣ, т. е. металлической или кредитной, была выдана гарантія.

Для разрѣшенія этихъ вопросовъ и уясненія послѣдствій, на которыя было указано въ другихъ частяхъ настоящаго труда, составлена нижеслѣдующая таблица, основныя цифры для которой позаимствованы изъ «Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ», 1870—1872 г.; подраздѣленіе же гарантій на правительственные и земскія сдѣлано на основаніи концессій соотвѣствующихъ дорогъ. Разница въ общихъ итогахъ между нашими исчислениями и «Сборникомъ» происходитъ отъ сдѣланнаго нами исправленія цифръ, согласно указаніямъ, заключающимся въ объяснительномъ текстѣ того же самаго «Сборника».

ТАБЛИЦА IV.

Таблица распределения выпусковъ желѣзнодорожныхъ бумагъ соотвѣтственно гарантіямъ и валютамъ.

Годъ.	НАИМЕНОВАНИЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.	Длина желѣзныхъ дорогъ.	Гарантированный капиталомъ капиталъ				Негарантированный капиталъ				
			по акціямъ.		по облигациямъ.		по акціямъ.		по облигациямъ.		
			въ милліонахъ рублей.								
			метал.	кред.	метал.	кред.	метал.	кред.	метал.	кред.	
1836	Царскосельская	25	—	—	—	—	—	1,0	—	—	—
1837	Варшавско-Вѣнская	325	—	—	—	—	—	12,5	10,3	—	—
	Варшавско-Бромбергская	138	—	6,2	—	—	—	0,5	—	—	—
	Главное общество	1617	75,0	—	37,4	—	—	—	—	—	—
1858	Риго-Динабургская	213,9	10,2	—	—	—	—	—	3,4	2,5	—
	Волго-Донская	73	—	4,8	—	—	—	—	—	—	—
1859	Московско-Ирославская	276,1	—	—	12,0	—	—	4,3	—	—	—
1863	Московско-Рязанская	243,1	—	7,2	—	5,0	—	2,8	—	—	—
	Динабург-Витебская	243,8	16,3	—	—	—	—	—	—	—	—
1864	Варшавско-Тереспольская	200,7	5,2	—	5,0	—	—	—	—	—	—
1865	Рязанско-Козловская	198,3	4,9	—	10,0	—	—	—	—	—	—
	Лодзинская фабричная	26	1,3	—	—	—	—	—	—	—	—
1866	Рязско-Моршанская	121	2,3	—	4,7	—	—	—	—	—	—
	Курско-Кіевская	439	9,4	—	18,9	—	—	—	—	—	—
1867	Поти-Тифлисская	289,5	7,1	—	13,0	—	—	—	—	—	—
1868	Тамбово-Саратовская	356,8	—	—	20,2	—	7,6	—	—	—	—
	Шуйско-Ивановская	171	1,6	—	5,7	—	—	1,5	—	—	—
	Орловско-Грязская	283	—	3,0	13,9	—	—	3,5	—	—	—
	Орловско-Витебская	488	9,4	—	28,1	—	—	—	—	—	—
	Харьково-Николаевская	601,8	—	—	24,7	—	—	11,0	—	—	—
	Николаевская	604,2	—	—	144,4	—	—	—	—	—	—
1869	Рыбинско-Бологовская	280	—	—	—	—	—	12,5	—	10,5	—
	Козлово-Ворон-Ростовская	771	—	7,5	27,8	—	—	14,6	—	—	—
	Риго-Митавская	127,3	1,5	—	4,1	—	—	—	—	—	—
	Козлово-Тамбовская	67,5	—	—	—	—	—	3,6	—	2,0	—
	Курско-Харьк.-Азовская	763	12,9	—	38,9	—	—	—	—	—	—
1870	Московско-Брестская	1027,8	—	—	35,4	—	—	11,8	—	—	—
	Ярославско-Вологодская	191,1	—	—	4,4	—	—	—	—	—	—
	Константиновская	85	—	—	—	—	—	5,4	—	—	—
	Новгородская	68	—	—	—	—	—	2,0	—	—	—
	Одесская	969,1	—	—	47,4	—	—	30,1	—	—	—
	Новоторжская	127,5	—	—	3,3	—	—	1,8	—	—	—
	Риго-Болдераская	20,7	—	—	3,1	—	—	1,0	—	—	—
	Грязе-Царицынская	625	—	—	16,2	—	—	21,2	—	—	—
	Балтійская	461,9	26,4	—	—	—	—	—	—	4,5	—
	Бресто-Граевская	263,5	—	—	—	—	—	7,0	—	6,5	—
1871	Кіево-Брестская	804	—	—	30,4	—	—	15,2	—	—	—
	Либавская	479,8	—	—	13,0	—	—	—	—	—	—
	Московско-Бурская	502,7	—	—	41,7	—	—	—	—	—	—
	Лозово-Севастопольская	602,9	8,2	—	24,3	—	—	—	—	—	—
	Ландварово-Роменская	711,1	—	—	21,4	—	—	7,1	—	—	—
1872	Рязско-Вяземская	642,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Моршанско-Сызранская	485	—	—	16,8	—	—	—	—	—	—
	Ростово-Владивавская	651	—	—	20,4	—	—	—	—	—	—
	Итого	17601,2	211,1	28,7	700,0	5,0	81,8	119,5	30,7	8,8	—

□ означает гарантію земствъ.
† на 15 лѣтъ.

Капиталъ въ гарантиро-
ванныхъ акціяхъ.

Изъ таблицы видно, что сумма гарантированныхъ правительствомъ акцій въ 1872 году:

металлическихъ 211,1 милліон. руб.
кредитныхъ . 28,7 » »

распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

а) съ постоянною, до конца концессій, правительственною гарантіею
металлическихъ 198,5 милліон. руб.
кредитныхъ . 28,7 » »

б) съ временною гарантіею, на 15 лѣтъ, 12,6 милл. руб. мет.
Акцій, пользующихся гарантіею земства, было:

металлическихъ 28,8 милліон. руб.
кредитныхъ . 3,6 » »

Такъ какъ цѣль настоящей таблицы состоитъ преимущественно въ полномъ опредѣленіи обязательствъ государственнаго казначейства, то акціи, пользующіяся гарантіею земствъ, показаны въ таблицѣ вмѣстѣ съ негарантированными, но отмѣчены знакомъ □

Капиталъ въ гарантиро-
ванныхъ облигаціяхъ.

Далѣе изъ таблицы видно, что сумма выпущенныхъ гарантированныхъ облигацій распредѣляется слѣдующимъ образомъ:

металлическихъ 709,0 милліон. руб.
кредитныхъ . 5,0 » »

Итогъ выпуска бумагъ
гарантированныхъ и не-
гарантированныхъ.

Вообще выпущено бумагъ:
гарантированныхъ правительствомъ:

металлическихъ на 920,1 милл. руб.
кредитныхъ » 33,7 » »

негарантированныхъ правительствомъ:

металлическихъ на 112,5 милл. руб.
кредитныхъ » 128,3 » »

Потеря при реализаціи основныхъ капиталовъ.

Для опредѣленія суммы потери, понесенной при реализаціи капиталовъ, согласно указаніямъ, заключающимся въ таблицѣ IV составленнаго гр. Соологубомъ «Сборника статистическихъ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ» (изд. 1874 г.), въ которой, по даннымъ кредитной канцеляріи, показана подписная цѣна выпущенныхъ акцій и облигацій, нами составлена слѣдующая таблица, показывающая потери, понесенныя при реализаціи основныхъ капиталовъ.

ТАБЛИЦА V.

Таблица потерь, понесенных при реализации основных капиталовъ.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12										
												Потери при реализации выпущенныхъ бумагъ.									
												Въ течени отчетнаго года						Къ концу отчетнаго года.			
												на акціяхъ.		на облигацияхъ.		Итого на выпускъ.		на акціяхъ.		на облигацияхъ.	
												мет.	кред.	мет.	кред.	мет.	кред.	мет.	кред.	мет.	кред.
милліон. рублей.						‰ капитала		милліон. рублей.													
1836	Царскосельская . . .	—	0,42	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	—	0,42	—	—	—	40 ⁰ / ₀	—	—	0,42	—	—									
1856	Петергофская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	0,42	—	—									
1857	Варшавско-Вѣнская . .	—	5,0	3,08	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Варшавск.-Бромбергск. Главное общество . . .	—	2,35	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	—	7,35	3,08	—	—	2,5 ⁰ / ₀	38,2 ⁰ / ₀	—	7,77	3,08	—									
1858	Риго-Двинабургская . .	2,04	—	1,02	0,76	—	—	—	—	—	—	—									
	Волго-Донская . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	2,04	—	1,02	0,76	—	22,5 ⁰ / ₀	10,4 ⁰ / ₀	2,04	7,77	4,10	0,76									
1859	Московско-Ярославск. .	—	1,07	2,64	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	—	1,07	2,64	—	—	23,5 ⁰ / ₀	25,0 ⁰ / ₀	2,04	8,84	6,74	0,76									
1863	Московско-Рязанская . .	—	3,00	—	1,50	—	—	—	—	—	—	—									
	Динабург.-Витебская . .	3,27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	3,27	3,00	—	1,50	—	20,0 ⁰ / ₀	30,0 ⁰ / ₀	5,31	11,84	6,74	2,26									
1864	Варшавско-Тереспольск.	0,52	—	0,75	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	0,52	—	0,75	—	—	12,4 ⁰ / ₀	—	5,83	11,84	7,49	2,26									
1865	Рязанско-Козловская . .	0,88	—	1,80	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Лодзинская фабричная.	0,10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	0,98	—	1,80	—	—	17,2 ⁰ / ₀	—	6,81	11,84	9,29	2,26									
1866	Рязско-Моршанская . . .	0,42	—	0,96	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Курско-Кіевская . . .	—	—	4,71	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	0,42	—	5,67	—	—	17,2 ⁰ / ₀	—	7,23	11,84	14,96	2,26									
1867	Поти-Тифлисская . . .	1,41	—	4,08	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	1,41	—	4,08	—	—	26,6 ⁰ / ₀	—	8,64	11,84	19,04	2,26									
1868	Тамбово-Саратовская . .	2,57	—	4,74	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Шуйско-Ивановская . . .	0,23	0,38	1,66	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Орловско-Грязская . . .	—	1,30	3,60	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Орловско-Витебская . . .	1,88	—	9 00	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Харьково-Николаевск. Николаевская . . .	—	2,74	5 57	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	4,68	4,42	55,71	—	—	23,6 ⁰ / ₀	23,3 ⁰ / ₀	13,32	16,26	74,75	2,26									
1869	Рыбинско-Бологовская . .	3,25	—	2 94	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Козлово-Ворон.-Рост. . .	—	2,37	7,08	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Митавская	—	—	0,83	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Тамбово-Козловская . . .	—	0,54	0,60	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Курско-Харьк.-Азовск. .	2,26	—	9,73	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	5,51	2,91	21,18	—	—	4,2 ⁰ / ₀	11,3 ⁰ / ₀	18,83	19,17	95 93	2,26									
1870	Московско-Врестская . . .	2,83	—	8,85	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Ярослав.-Вологодская . .	—	—	1,10	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Константиновская	1,84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Новгородская	—	0,39	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Одесская	—	1,51	11,86	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Новоторжская	—	0,44	0,83	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Риго-Больдераская	0,26	—	0,77	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Грязе-Царинская	4,24	—	4,04	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Балтійская	7,92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Бресто-Граевская	—	0,92	—	—	—	1,37	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	16,59	3,26	27,45	—	—	1,37	2,4 ⁰ / ₀	10,9 ⁰ / ₀	35,43	22,43	123,38	3,84								
1871	Кіево-Врестская	5,10	—	7,61	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Либавская	—	0,99	3,25	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Московско-Курская	—	2,54	6,72	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Лозово-Севастопольск. . .	1,63	—	5,75	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Ландварово-Роменская . .	1 42	—	5,02	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	8,15	3,53	28,35	—	—	—	—	—	—	—	—									
1872	Рязско-Вяземская	1,40	—	3,45	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Моршанско-Сызранск. . . .	1,12	—	2 70	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Ростов.-Владикавказск. . .	1,36	—	3 26	—	—	—	—	—	—	—	—									
	Итого . . .	3,88	—	9,41	—	—	—	—	—	—	—	—									

Описание способа составления таблицы.

Таблица составлена слѣдующимъ образомъ: въ графѣ 1-й показанъ годъ концессіи, въ графѣ 2-й поименованы желѣзныя дороги, въ графахъ 3-й по 12-ю показана потеря на реализаціи капиталовъ, опредѣленная на основаніи данныхъ гр. Соллогуба, а для нѣсколькихъ дорогъ по уставамъ, такимъ образомъ, что на капиталы, указанные въ таблицѣ IV-й, исчислены потерянные проценты въ размѣрѣ, указанномъ гр. Соллогубомъ или уставами. Графы 3-я по 6-ю показываютъ потерю въ отчетномъ году, графы же 9-я по 12-ю — сумму потерь къ концу отчетнаго года. Наконецъ, въ графахъ 7 и 8-й показаны, въ процентахъ, потери въ отчетномъ году на выпускахъ металлическихъ и кредитныхъ. При исчисленіяхъ предположено, что реализація всего капитала состоялась въ годъ выдачи концессіи.

Несмотря на приведенные нами выше авторитетные источники, къ сожалѣнію, мы должны оговориться, что считаемъ таблицу эту весьма ненадежною, такъ какъ данныя, на основаніи которыхъ она составлена, и не полны и не совсѣмъ точны. Кромѣ того, какъ извѣстно, правительство оставило за собою значительную часть бумагъ, которыя до сихъ поръ еще не реализованы, потому и потеря на нихъ остается еще неопредѣленною. Въ таблицѣ, кромѣ того, считаны облигаціи, пріобрѣтенныя правительствомъ, для выпуска въ видѣ консолидированныхъ облигацій, по курсу, опредѣленному уставами, между тѣмъ какъ извѣстно, что за эти облигаціи выручено нѣсколько болѣе, чѣмъ уплочено обществамъ.

Цифра потери на реализаціи облигацій Николаевской желѣзной дороги заимствована изъ отчетовъ Государственнаго Контроля.

Тѣмъ не менѣе, въ виду необходимости опредѣлить потерю при реализаціи капиталовъ и невозможности получить болѣе точныя свѣдѣнія, мы вынуждены довольствоваться этими, хотя приблизительными, но не лишеными интереса, данными.

Изъ таблицы видно, что потеря при реализаціи капитала составила для всей сѣти:

на 292.3 милл. акцій металлическихъ	47.5 милл. или 16.1 %
148.2 милл. акцій кредитныхъ	26.0 милл. или 17.5 %
739.7 милл. облигацій мет.	161.2 милл. или 21.8 %
13.8 милл. облигацій кредит.	3.8 милл. или 27.7 %

или, группируя эти цифры другимъ образомъ, оказывается, что

на 1032.6 милл. метал. р.	потеря составляла 208.7 милл. р. или 20.1 %
» 162.0 » кред. » »	» 29.8 » » или 18.4 %

Преображая же металлические рубли въ кредитные, по курсу 116 кредит. за 100 мет., найдемъ, что на выпущенный капиталъ 1360.0 милл. рубл. кредит. потеря составляла 271.7 милл. рубл. или 20.0 %

Потери при реализаціи въ періодъ 1866—1875 г. Собственно въ періодъ усиленной постройки, 1866—1875 гг., болѣе всего насъ занимающей, выпущено бумагъ (не считая облигацій Николаевской жел. дороги):

		Потеря на курсѣ.	
на 180,1 милл. руб. акцій мет.		40,7 милл. р. или 22,6 %	0/0
» 104,9 » » » кред.		14,1 » » » 13,4 %	0/0
» 517,3 » » облигацій мет..		120,7 » » » 23,3 %	0/0
» 6,3 » » » кред.		1,6 » » » 25,4 %	0/0

Такимъ образомъ, въ теченіе 1866—1875 гг., на выпускѣ бумагъ:
мет. на 697,4 милл. р. потеря на реализаціи составляла 161,4 милл. или 23,2 %,
кред. на 111,2 милл. р. потеря на реализаціи составляла 15,7 милл. или 14,1 %

Считая выпуски металлических по курсу 116 за сто, оказывается, что на выпускѣ 920,2 милл. руб. потеря составляла 202,9 милл. руб. или 22,0 %

При сравненіи вышеуказанныхъ цифръ съ таблицей III, необходимо имѣть въ виду, что, при опредѣленіи потери на реализаціи, капиталы считаются вполне израсходованными въ годъ выдачи концессій; въ таблицѣ-же III они считаются израсходованными лишь по мѣрѣ открытія движенія на дорогѣ. Также относительно разницы между цифрами основныхъ капиталовъ таблицы V (1360,0 милл. руб. кред.) и таблицы III (1366,7 милл. руб. кред.), слѣдуетъ замѣтить, что разница эта заключается въ стоимости Ливенской узкоколейной дороги, построенной на средства государственнаго Казначейства, а потому и не имѣющей акціонернаго капитала. Нѣкоторая разница также происходитъ отъ раздробленнаго способа исчисленія открытія дорогъ по верстамъ. Разница между опредѣленной въ настоящей таблицѣ суммою потерь въ 271,7 милл. и выведенною, въ таблицѣ III, разницею между основными капиталами и стоимостью постройки, которая составляетъ только 232,8 милл., происходитъ отъ того, что многія дороги получили ссуды, употребленныя на увеличеніе ихъ стоимости; между тѣмъ, въ большинствѣ случаевъ, ссуды эти не вошли въ составъ основныхъ капиталовъ.

Объясненіе разницъ въ цифрахъ таблицъ III и V.

Проценты отъ основныхъ капиталовъ.

Чтобы показать, въ какой мѣрѣ возрастали обязательства по гарантіямъ, дарованнымъ желѣзно-дорожнымъ обществамъ, нами составлена слѣдующая таблица. Цѣль таблицы процентовъ отъ основныхъ капиталовъ.

ТАБЛИЦА VI.

Таблица ежегодных процентов от основных капиталовъ.

Годъ.	Сумма гарантированныхъ процентовъ.		Сумма негарантир. процентовъ, рассчитанныхъ по 5 1/2%		Итого гарантированныхъ и негарантированныхъ процентовъ.		Итого.	
	Въ милліонахъ рублей.							
	Метал.	Кред.	Метал.	Кред.	Метал.	Кред.		Кред.
1838	—	—	—	0,05	—	0,05	0,05	
1845	—	—	0,03	0,09	0,03	0,09	0,13	
1848	—	—	0,49	0,66	0,49	0,66	1,23	
1853	0,14	—	0,49	0,66	0,63	0,66	1,40	
1857	0,48	—	0,50	0,66	0,98	0,66	1,80	
1859	0,94	—	0,54	0,69	1,48	0,69	2,41	
1860	1,70	—	0,54	0,69	2,30	0,69	3,36	
1861	3,08	—	0,70	0,82	3,78	0,82	5,20	
1862	6,17	0,58	0,70	0,94	6,87	1,52	9,49	
1863	6,25	0,99	0,70	0,96	6,95	1,96	10,03	
1864	6,27	1,19	0,70	1,01	6,97	2,20	10,30	
1865	6,27	1,19	0,70	1,01	6,97	2,20	10,30	
1866	8,62	1,21	0,70	1,18	9,32	2,30	13,20	
1867	9,58	1,21	0,70	1,34	10,28	2,55	14,40	
1868	20,86	1,21	0,74	2,01	21,60	3,22	28,28	
1869	24,13	1,21	1,37	2,13	25,50	3,34	32,03	
1870	20,61	1,42	3,47	3,71	33,08	5,13	43,51	
1871	34,61	1,42	4,71	4,97	39,32	6,39	52,01	
1872	35,59	1,42	5,00	4,98	40,59	6,40	53,49	
1873	38,81	1,42	5,80	6,08	44,61	7,50	59,26	
1874	42,67	1,42	5,94	6,15	48,61	7,57	63,96	
1875	44,21	1,42	5,94	6,15	50,16	7,57	65,76	

Способъ составления таблицы.

Таблица эта составлена такимъ образомъ, что, на основаніи показаннаго въ таблицѣ II размѣра дарованной гарантіи, исчислялись суммы, причитающіяся къ уплатѣ, по мѣрѣ открытія дороги, въ томъ предположеніи, что обязательства по уплатѣ гарантіи для каждаго участка начинались со дня открытія на немъ движенія. Предположеніе это не совсемъ точно, такъ какъ некоторые дороги получали гарантію лишь по открытіи всей дороги, но сдѣланная въ этомъ отношеніи погрѣшность столь ничтожна, что ее не стоило принимать въ расчетъ.

Чтобы показать, какъ велики жертвы, возложенныя, постройкою желѣзныхъ дорогъ, не только на Государственное Казначейство, но и вообще на все государственное хозяйство, въ таблицѣ этой опредѣлены также размѣры суммы, необходимой на уплату процентовъ и на затраченный негарантированный капиталъ, считая по 5 1/2%. Цифры эти опредѣлены такимъ же точно образомъ, какъ предыдущія, и потому не требуютъ другихъ объясненій. Для нагляднаго представленія потребнаго ежегодно капитала для уплаты 5 1/2% проц. на весь затраченный для постройки желѣзныхъ дорогъ капиталъ и для удобнѣйшаго сравненія результатовъ, помещена графа, въ которой показанъ размѣръ итога процентовъ, въ кредитъ

ныхъ рубляхъ. При исчисленіи, рубли металлическіе переведены въ кредитные по курсу за 1 рубль металлическій 116 копѣекъ кредитныхъ.

Для предупрежденія недоразумѣній, могущихъ послѣдовать при сравненіи цифръ настоящей таблицы съ предшествовавшими, слѣдуетъ замѣтить, что этой таблицы *нельзя* сравнивать съ таблицею, показывающею постепенность увеличенія основныхъ капиталовъ, по той причинѣ, что проценты на основной капиталъ Николаевской дороги считаны лишь съ 1868 года, а проценты Одесской дороги лишь съ 1870 г., т. е. со времени передачи этихъ дорогъ въ частное владѣніе. Между тѣмъ, въ предшествовавшей таблицѣ, имѣющей другую цѣль, основной капиталъ считанъ образованнымъ и израсходованнымъ по мѣрѣ открытія дорогъ.

Вслѣдствіе вышеуказанныхъ обстоятельствъ, упомянутыя таблицы будутъ давать одинаковые результаты, начиная лишь съ 1870 года.

Изъ таблицы VI видно, что въ 1865 году гарантія правительства составляла всего 6,3 милл. металл. руб.
и 1,2 милл. кред. руб.
а въ теченіе десятилѣтія возросла до 44,2 милл. мет. руб.
и 1,4 » кред. руб.

Примѣчаніе относительно сравненія таблицы съ таблицею III.

Увеличеніе обязательствъ по гарантіи въ періодъ 1866—1875 г.

Если сдѣлать переводъ металлическихъ рублей въ кредитные, по курсу 116%, то окажется, что ежегодныя обязательства, принятыя государствомъ, въ видѣ гарантіи процентовъ и погашенія на затраченные для постройки желѣзныхъ дорогъ капиталы, составляютъ 52,7 милл.

Кромѣ того, проценты на затраченный, негарантированный правительствомъ, капиталъ, считая по $5\frac{1}{10}\%$ годовыхъ, составляютъ 13,1 милл., такъ что на народномъ хозяйствѣ лежитъ бремя, равняющееся 65,8 милл. руб. кред. Въ суммѣ 13,1 милл. включены проценты, гарантированные земствами въ размѣрѣ 0,82 мил. руб.

Если сдѣлаемъ такой-же расчетъ къ концу 1865 г., то окажется всего 10,3 милл.; слѣдовательно, втеченіе 10 лѣтъ обязательства правительства и земствъ по гарантіямъ увеличились на 55,5 милл. руб., изъ которыхъ собственно на правительство падаетъ 44,2 милл. руб.

Долги желѣзныхъ дорогъ правительству по гарантіи и ссудамъ на постройку.

Съ цѣлью показать, въ какой мѣрѣ принятыя правительствомъ обязательства по уплатѣ гарантіи въ дѣйствительности обременили государственный бюджетъ и на сколько, кромѣ того, правительство принимало участія въ составленіи капиталовъ выдаваемыми ссудами для цѣлей постройки, или на развитіе движенія, составлена нами слѣдующая таблица, показывающая движеніе долговъ желѣзнодорожныхъ обществъ правительству. Цифры для этой таблицы заимствованы изъ отчетовъ государственнаго контролера за 1868—1875 г.

Цѣль таблицы долговъ желѣзныхъ дорогъ правительству.

Результаты эксплуатации желѣзныхъ дорогъ съ 1857 г. по 1875 г.

Въ заключеніе, для общаго обзора нынѣшняго финансоваго положенія русскихъ желѣзныхъ дорогъ, приводимъ таблицу, показывающую доходъ и расходъ сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ вообще и на версту дороги съ 1857 по 1875 г. Цифры за 1860 по 1874 г. заимствованы нами изъ «Общихъ свѣдѣній относительно главныхъ результатовъ эксплуатаціи рус. жел. дорогъ въ 1874 году», изданіе А. Баландина. Слѣдуетъ замѣтить, что цифры эти не согласуются съ цифрами оффиціального «Сборника», но, въ виду испытанной достоверности и заслуженнаго авторитета А. Баландина, не колеблемся дать его труду предпочтеніе. Свѣдѣнія за 1857 по 1859 г. почерпнуты изъ «Сборника свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи» 1867 года, а за 1875 годъ— изъ отчетовъ правленій.

Длина, доходъ и расходъ сѣти съ 1857 по 1875 г.

ТАБЛИЦА VIII.

Годъ.	Средняя годовая длина эксплуатируемыхъ дорогъ.	ВАЛОВОЙ ДОХОДЪ.		ВАЛОВОЙ РАСХОДЪ			ЧИСТЫЙ ДОХОДЪ.	
		Вообще рублей	На версту. рублей.	Вообще рублей.	На версту. рублей.	въ % валова- го дох.	Вообще рублей.	На версту. рублей.
1857	1064	8,6	8,082	6,6	6203	76,84	2,0	1879
1858	1177,5	9,7	8237	6,4	5435	65,62	3,3	2802
1859	1177,5	11,5	9749	8,2	6980	71,60	3,3	2769
1860	1323,5	11,9	9028	8,4	6327	70,00	3,5	2701
1861	1709	13,3	7777	9,4	5498	70,69	3,9	2279
1862	2424,5	18,0	7421	12,5	5156	69,48	5,5	2265
1863	3202	23,2	7244	13,8	4312	59,53	9,4	2932
1864	3302	24,7	7374	15,4	4584	62,16	9,3	2790
1865	3374,5	27,3	8118	16,7	4976	61,30	10,6	3142
1866	3809,5	32,0	8392	20,9	5490	65,42	11,1	2902
1867	4375,5	40,6	9289	24,4	5580	60,07	16,2	3709
1868	5205	51,7	9939	28,5	5474	55,07	23,2	4465
1869	6649	65,3	9817	35,5	5335	54,34	29,8	4482
1870	8638	78,8	9128	46,7	5411	59,27	32,1	3717
1871	10980,5	95,1	8658	60,4	5499	63,51	34,7	3159
1872	12974	102,6	7912	66,1	5093	64,38	36,5	2819
1873	14105,6	123,7	8769	72,2	5122	58,41	51,4	3647
1874	15718	141,6	9011	88,9	5657	62,80	52,7	3352
1875	17,291	145,1	8390	93,3	5390	65,58	51,8	3000
Средній выводъ съ 1860 по 1874	—	—	8695	—	5317	61,16	—	3378

Таблица результатовъ эксплуатаціи съ 1857 по 1875 годъ.

Изъ таблицы этой видно, что средній поперстный доходъ сѣти русскихъ дорогъ въ 1857 г. составлялъ 8.082 руб., а въ 1875 достигъ 8.390 руб., т. е. увеличился на 4⁰/₀; несмотря на то, что сѣть эксплуатируемыхъ

Средніе выводы дохода и расхода для всей сѣти.

дорогъ увеличилась съ 1.064 верстъ на 15.718 верстъ, т. е. болѣе, чѣмъ въ 14 разъ; расходъ же уменьшился, такъ что чистый доходъ съ 1.879 руб. возросъ до 3.000 руб., т. е. увеличился почти на 60%. Сравнивая 1875 г. съ самымъ благопріятнымъ годомъ эксплуатаціи, именно съ 1868 г., легко замѣтить, что чистый доходъ уменьшился съ 4.465 руб. на 3.000 руб., т. е. на 33%. Между тѣмъ, сѣтъ эксплуатируемыхъ дорогъ, вслѣдствіе открытія новыхъ линій, увеличилась съ 5.205 на 15.713 верстъ, т. е. свыше 300%.

Цифры эти указываютъ на прогрессъ въ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ и можно предполагать, что въ скоромъ времени, когда не будетъ столь значительнаго постояннаго увеличенія сѣти новыми, въ первое время обыкновенно малоходными, дорогами, обремененіе государственнаго бюджета приплатами по гарантіи должно будетъ значительно уменьшиться.

Описаніе графической таблицы, представляющей главные данныя относительно желѣзныхъ дорогъ.

Для изображенія болѣе нагляднымъ образомъ только что, въ цифровыхъ таблицахъ и выводахъ, представленныхъ общихъ данныхъ о сѣти русскихъ дорогъ, нами составлена прилагаемая въ концѣ настоящаго труда графическая таблица.

На таблицѣ этой фигура № 1 показываетъ, съ лѣвой стороны, постепенность открытія дорогъ для движенія въ верстахъ, съ правой же стороны—ежегодную стоимость версты открытыхъ, втеченіе года, участковъ и средней основной капиталъ сѣти построенныхъ дорогъ.

Фигура № 2 показываетъ, съ лѣвой стороны, размѣръ капиталовъ, ежегодно израсходованныхъ на постройку открытыхъ дорогъ, съ правой же стороны—итогъ израсходованныхъ капиталовъ къ концу отчетнаго года. Цифры съ лѣвой стороны заимствованы изъ графы 8 таблицы III; съ правой же стороны—изъ графы 10 той же таблицы.

Фигура № 3 представляетъ потерю на реализаціи капитала: съ лѣвой стороны на выпускахъ металлическихъ, съ правой—на выпускахъ кредитныхъ. Цифры заимствованы изъ таблицы V.

На фигурѣ № 4 показанъ, съ лѣвой стороны, валовой доходъ эксплуатаціи и валовой расходъ всей сѣти по цифрамъ таблицы VIII, съ правой же стороны—чистый доходъ, разсчитанный на версту длины эксплуатируемыхъ дорогъ, изъ той же самой таблицы.

На фигурѣ № 5 съ лѣвой стороны показано возрастаніе обязательствъ правительства и земствъ по гарантіи. Цифры заимствованы изъ таблицы VI, причемъ, для облегченія сравненія, сдѣланъ переводъ металлическихъ рублей въ кредитные, считая 1 рубль металлическій за 116 коп. Съ правой стороны представлены суммы, ежегодно уплаченныя правительствомъ въ счетъ дарованной гарантіи. Цифры съ 1868 г. заимствованы изъ таблицы VII, а до этого года изъ «Сборника» гр. Соллогуба.

Фигура № 6 показываетъ сбереженіе государства въ періодъ 1866—1875 гг. на провозѣ по желѣзнымъ дорогамъ сравнительно съ провозомъ на лошадяхъ.

Фигура № 7 показываетъ чистый доходъ, въ процентномъ отношеніи къ основному капиталу открытыхъ желѣзныхъ дорогъ.

Сравненіе рус. желѣз. дорогъ съ иностранными.

Представивъ подробныя, въ видѣ таблицы, данныя о постепенности развитія, о затраченныхъ капиталахъ и о дѣятельности сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ, сдѣлаемъ изъ этихъ свѣдѣній, пополняя ихъ другими необходимыми данными, нѣсколько выводовъ и сравнимъ сѣть нашихъ дорогъ съ иностранными, дабы этимъ, признаннымъ наиболѣе правильнымъ, путемъ дать возможность составить себѣ, по аналогіи, понятіе объ ожидаемой будущности и значеніи желѣзныхъ дорогъ для государственнаго и народнаго хозяйства.

При такомъ сравнительномъ опредѣленіи производительности затраченнаго на постройку желѣзныхъ дорогъ капитала, весьма желательно было бы прослѣдить вліяніе желѣзныхъ дорогъ на экономическій бытъ нашего отечества съ самаго начала постройки ихъ, но, къ сожалѣнію, до 1865 года данныя по этому предмету столь шатки и недостаточны, что по необходимости выводы наши ограничились періодомъ съ 1865 по 1875 годъ.

ОБЩІЯ ДАННЫЯ ДЛЯ РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Въ слѣдующей таблицѣ, на основаніи данныхъ предшествовавшихъ таблицъ, указаны нами погодно, за періодъ 1865—1875 г., длина эксплуатируемыхъ дорогъ, основной ихъ капиталъ, поверстная стоимость постройки, валовой доходъ и расходъ эксплуатаціи и приплата правительства по дарованной желѣзнымъ дорогамъ гарантіи.

Цѣль сравненія русскихъ дорогъ съ иностранными.

Общія данныя относительно эксплуатаціи русскихъ дорогъ въ періодъ 1865—1875 г.

ТАБЛИЦА IX.

Годъ эксплуатаціи.	Длина эксплуата- тируемыхъ до- рогъ.	Основной ка- питалъ 1 вер- сты.	Основной ка- питалъ экспло- атируемыхъ дорогъ.	Валовой до- ходъ эксплоа- таціи.	Валовой рас- ходъ эксплоа- таціи.	Приплаты по гарантіи, за исключеніемъ возврата отъ общества.
	версть.	руб. кред.	млн. руб.	въ млн. руб. кредитныхъ.		
1865	3374	110836	374,0	27,3	16,7	38,6**)
1866	3800	105887	403,3	32,0	20,9	
1867	4375	104028	455,1	40,6	24,4	
1868	5205	101454	528,1	51,7	28,5	
1869	6649	99793	663,5	65,3	35,5	
1870	8638	93474	807,4	78,8	46,7	15,2
1871	10980	90527	993,9	95,1	60,4	16,9
1872	12974	85115	1104,3	102,6	66,1	15,7
1873	14105	82196	1159,4	123,7	72,2	22,4
1874	15506*)	80133	1242,5	140,1	87,7	31,4
1875	17291	77403	1338,4	145,1	93,3	22,5
Итого 1866—1875	—	—	—	875,0	535,7	174,2

*) Разница между этою и показанною прежде цифрою по эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ въ 1874 г. происходитъ отъ того, что здѣсь не включена Поти-Тивелисская ж. д., но включена часть Финляндской ж. д., находящаяся въ предѣлахъ С.-Петербургской губерніи.

**) Относительно гарантіи Правительства слѣдуетъ замѣтить, что въ отчетѣ Государ-

Выводы относительно доходности дорогъ въ періодъ 1865—1875 г.

Изъ сопоставленія цифръ этой таблицы видно, прежде всего, что сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, втеченіе 10 лѣтъ, привлекло въ оборотъ капиталъ въ 1.500, милл. руб. кред., изъ числа которыхъ 964,4 милл. руб. кред. *) израсходовано собственно на постройку и 535,7 милл. руб. — на эксплуатацію построенныхъ дорогъ. Дѣлая изъ этихъ цифръ средній выводъ, окажется, что среднимъ числомъ ежегодно поступало въ оборотъ, вслѣдствіе постройки желѣзныхъ дорогъ, 96,4 милл. и вслѣдствіе эксплуатаціи ихъ 53,6 мил. руб. Такимъ образомъ, сумма ежегоднаго средняго оборота составляла 150 милл. руб.

Для достиженія такого результата, правительство вынуждено было выдавать желѣзнымъ дорогамъ авансомъ, въ видѣ гарантіи, капиталъ, который подлежитъ возврату изъ излишка чистаго дохода въ далекомъ, теперь еще трудно опредѣлимомъ, будущемъ. Изъ отчета Государственнаго Контроля видно, что къ концу 1875 г. дороги, по гарантіямъ, оставались въ долгу передъ правительствомъ на 174,2 милл. руб.; а такъ какъ къ концу 1868 г. долгъ этотъ составлялъ 38,6 милл., то оказывается, что, исключивъ оборотныя поступления, правительство дѣйствительно, втеченіе 7 лѣтъ, выдало 135,6 милл. руб. или среднимъ числомъ въ годъ 19,4 милл. Такимъ образомъ, израсходованіе этой суммы вызвало оборотъ въ 150 милл., т. е. суммы въ 7½ разъ большей.

Какая именно часть изъ этой ежегодной, израсходованной на постройку и эксплуатацію желѣзныхъ дорогъ, суммы вышла за границу и какая осталась внутри страны, будетъ показано ниже.

ПЕРЕДВИЖЕНІЕ ПАССАЖИРОВЪ И ГРУЗОВЪ ВЪ РОССИИ.

Передвиженіе пассажировъ и грузовъ въ періодъ 1865—1875 г.

На сколько сильно было вліяніе желѣзныхъ дорогъ на развитіе движенія пассажировъ и грузовъ въ государствѣ, показываетъ нижеслѣдующее сопоставленіе, въ которомъ приводится, погодно, за періодъ 1865—1875 г., **) число отправленныхъ по желѣзнымъ дорогамъ пассажировъ и товаровъ и число верстъ пробѣга тѣхъ и другихъ. Кромѣ того, въ таблицѣ показана дѣятельность сѣти желѣзныхъ дорогъ въ общихъ пудоверстахъ, считая пассажира (по тарифу) за 30 пудовъ.

Государственнаго Контролера за 1868 г. показана сумма 58,1 милл. вмѣсто 38,6. Но такъ какъ въ слѣдующихъ годахъ сбавлено съ этой суммы 19,5 милл., то для ясности эта сбавка исключена изъ суммъ приплатъ за 1868 г. Такимъ образомъ, сумма всей приплаты 174,2 милл. сходна съ такою же суммою, показанною въ Госуд. Отчетъ за 1875 годъ.

*) Разница между цифрою 964,4 милл. и показанною въ таблицѣ III въ 971,4 милл. происходитъ отъ способа исчисленія верстъ: тамъ считаны были версты открытыхъ дорогъ въ концы года, здѣсь считаются на круглой годъ эксплуатаціи. Разница, впрочемъ, для нашихъ цѣлей незначительная.

**) Цифры 1865—1872 г. заимствованы изъ «Сборника Министерства Путей Сообщенія», а за 1873—1875 г. — изъ отчетовъ правленій желѣзныхъ дорогъ.

ТАБЛИЦА X.

Годъ.	Длина дорогъ.	Число перевезенныхъ:		Число верстъ пробѣга			Дѣятельность ж. д.	Примѣчаніе.
		Пасса-жировъ	Пудовъ	Пасса-жировъ	Пудовъ товара.	Пудовъ пассаж. и тов.		
	верстъ.	въ миллион.	въ мил.	въ 1000 мил. верстъ.	въ 1000 мил. верстъ.	въ мил. пудо-верстъ.		
1865	3374	6,2	150	910	32,7	60,0	17,7	
1866	3809	7,7	263	920	49,3	76,9	20,2	
1867	4375	8,9	353	1086	72,9	105,5	24,0	
1868	5205	10,0	440	1133	89,0	139,5	26,0	
1869	6649	12,0	677	1389	120,6	162,4	24,5	
1870	8638	15,3	712	1574	137,5	184,7	21,4	
1871	10980	18,3	804	1924	170,2	227,9	20,8	
1872	12974	21,4	861	2402	174,3	246,4	19,0	
1873	14105	21,6	1135	2476	247,3	320,6	22,8	
1874	15506	24,7	1379	2812	289,3	373,6	24,1	
1875	17291	26,6	1405	2869	294,3	380,4	22,0	

Таблица передвиженія пасса-жировъ и грузовъ.

Изъ сопоставленія этого видно, что, втеченіе 10 лѣтъ, число отправленныхъ пассажировъ поднялось съ 6,2 до 26,6 миллионъ, т. е. увеличилось въ $4\frac{1}{4}$ раза; число же отправленныхъ пудовъ увеличилось съ 150 на 1.405 миллионъ, т. е. болѣе, чѣмъ въ 9 разъ. Общій пробѣгъ пассажировъ и товаровъ также увеличился и въ томъ же, почти размѣрѣ. Но слѣдуетъ замѣтить, что средній пробѣгъ пассажира уменьшился съ 148 верстъ въ 1865 г. до 114 въ 1875 г., между тѣмъ какъ средній пробѣгъ пуда товара остался почти тотъ же самый, именно 218 верстъ въ 1865 и 209 верстъ въ 1875 году. Изъ этого можно заключить, что движеніе пассажировъ увеличилось преимущественно для мѣстныхъ центровъ, между тѣмъ какъ грузы главнымъ образомъ совершаютъ транзитные пути одинаковымъ разстояніемъ. Обстоятельство это чрезвычайно важно для опредѣленія вліянія желѣзныхъ дорогъ на производительность страны, такъ какъ оно показываетъ, что пропорціонально развитію сѣти расширяются и районы производства, сбыта и потребления.

Относительно дѣятельности дорогъ, выражающейся числомъ пудоверстъ приходящихся на версту дороги, замѣтны съ года на годъ значительныя колебанія, легко, впрочемъ, объясняемая постепеннымъ открытіемъ новыхъ дорогъ, на которыхъ обыкновенно на первыхъ порахъ движеніе бываетъ незначительно. Но колебанія эти заключаются въ границахъ 17,7—26,6 милл. пудоверстъ на версту дороги (или, что все равно, столько же милл. пудовъ перевезенныхъ во всю длину дороги), и, не смотря на то, что сѣть дорогъ увеличилась съ 3.374 верстъ на 17.291, т. е. слишкомъ въ 5 разъ, дѣятельность желѣзныхъ дорогъ для общей сѣти не только не уменьшилась, но даже увеличилась съ 17,7 на 22,0, т. е. почти на $12\frac{1}{2}\%$, и по этому есть основаніе надѣяться, что въ скоромъ времени она достигнетъ суммы 26,0 милл. пудоверстъ, бывшей въ самомъ благопріятномъ 1868 г. до постройки новыхъ съ незначительнымъ движеніемъ линий.

* Дѣятельность желѣзныхъ дорогъ выражается числомъ пудоверстъ, приходящихся на версту дороги.

Выводы относительно дѣятельности дорогъ въ періодъ 1865—1875 г.

СРАВНЕНИЕ РУССКИХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГЪ СЪ ЗАГРАНИЧНЫМИ ОТНОСИТЕЛЬНО ДЛИНЫ, ДОХОДНОСТИ И ДВИЖЕНИЯ.

Основные данные для заграничныхъ дорогъ, принятые для сравненія.

Для сравненія значенія и дѣятельности нашихъ дорогъ съ заграничными, въ помѣщаемомъ ниже сопоставленіи сгруппированы данные для дорогъ Германіи, Австро-Венгріи, Великобританіи, Франціи, Бельгіи и Сѣверо-Американскихъ Штатовъ *).

ТАБЛИЦА XI.

	Россія 1874 г.	Австро-Венгрія 1874 г.	Германія 1874 г.	Франція 1869 г.	Великобританія 1874 г.	Бельгія 1871 г.	Сѣверо-Американскіе Штаты 1874 г.					
							New England St.	Middle St.	West St.	Sud St.	Pacific St.	Вообще.
1 Пространство государства въ 1000 верстъ □ . . .	4426	548	475	464	277	26	156	314	2367	1799	1045	5681
2 Народонаселеніе въ милліонахъ	73,6	35,9	41,1	36,1	31,9	4,9	3,6	10,8	14,6	11,3	9,9	41,2
3 Длина эксплуатируемыхъ дорогъ въ верстахъ . .	15506	15190	23290	15890	24670	2815	8024	21169	50995	23183	3311	106,682
4 Стоимость эксплуатируемыхъ дорогъ въ милліонахъ р.	1243	1600	2216	2114	4269	299	378	1645	2520	749	224	5516
5 Валовой доходъ эксплуатаціи	140,1	132,3	289,2	212,1	398,3	32,5	77,0	287,0	308,0	77,0	21,0	770,0
6 Валовой расходъ эксплуатаціи	87,8	70,2	184,7	96,4	221,2	16,7	56,0	182,0	203,0	49,0	9,1	499,1
7 Чистый доходъ эксплуатаціи	52,3	62,1	104,5	115,7	177,1	15,8	21,0	105,0	105,0	28,0	11,9	270,9
8 Число перевезенныхъ пассажировъ милліоновъ . .	26,1	42,2	192,2	113,7	477,8	28,3	—	—	—	—	—	—
9 Число перевезенныхъ пудовъ товара милліоновъ .	1432	2406	7344	2684	11498	1370	—	—	—	—	—	—
10 Число совершенныхъ пассажирверствъ, милліонъ .	2812	1863	5476	3941	7167	448	—	—	—	—	—	—
11 Число пудовверствъ товара въ 1000 милліоновъ	289,3	234,0	602,4	382,6	632,4	60,3	—	—	—	—	—	—
12 Число пудовверствъ пассажировъ и товаровъ (считая пассажира за 30 пудовъ) .	373,6	289,9	766,7	500,8	874,4	73,7	—	—	—	—	—	—
13 Процентъ приносимые чистыми доходами на строительный капиталъ	4,22%	3,88%	4,72%	5,47%	4,15%	5,28%	5,56%	6,38%	4,17%	3,13%	5,31%	4,91%

Сравненіе общаго протяженія сѣтей.

Изъ вышеприведенныхъ цифръ видно, что Россія обладаетъ сѣтью эксплуатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ длиннѣе только Австро-Венгріи (за исключеніемъ, конечно, Бельгіи, которую, какъ государство слишкомъ маленькое по пространству и народонаселенію, нельзя сравнивать съ Россією). Въ же прочія государства имѣютъ сѣть дорогъ длиннѣе Россіи; такъ, напр. протя-

*) Данные для Германіи и Австріи заимствованы изъ Deutsche Eisenbahn Statistik за 1874 г., для Франціи изъ Block, Statistique de la France (2 édition), для Великобританіи изъ General Report by Captain Tyler, для Бельгіи изъ Loisel, Annuaire spécial des chemins de fer, для Сѣверо-Американскихъ Штатовъ изъ Zeitschrift des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltung 1876.

женіе эксплуатируемой сѣти русскихъ дорогъ въ 1874 году составляло только 63% протяженія великобританскихъ дорогъ и только 14½% протяженія сѣверо-американской сѣти. Капиталь, затраченный на постройку эксплуатируемой сѣти въ Россіи, былъ меньше, чѣмъ во всѣхъ остальныхъ государствахъ, и составлялъ 78% капитала, употребленнаго на постройку дорогъ въ Австро-Венгрии, 29%—въ Великобританіи и только 22% капитала затраченнаго въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ.

Затѣмъ, таблица показываетъ, что валовой доходъ эксплуатаціи русскихъ дорогъ былъ больше только дохода австро-венгерской сѣти и меньше, чѣмъ на дорогахъ всѣхъ другихъ государствъ; сравнительно, наприм., съ Великобританіей, онъ составлялъ только 35%. Чистый же доходъ отъ эксплуатаціи былъ меньше дохода во всѣхъ прочихъ государствахъ и сравнительно съ Великобританіей составлялъ только 30%. Но если этотъ чистый доходъ выразить въ процентномъ отношеніи къ основному капиталу, то окажется, что Россія занимаетъ среднее мѣсто между Сѣверо-Американскими Штатами и Великобританіей, такъ что въ этомъ отношеніи русскія дороги стоятъ выше австро-венгерскихъ и великобританскихъ дорогъ.

Что касается движенія по желѣзнымъ дорогамъ, то изъ таблицы видно, что число пассажировъ, перевезенныхъ по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, было менѣе такого же числа, перевезеннаго по бельгійской сѣти, а сравнительно съ Великобританіей оно составляло только 5% числа перевезенныхъ тамъ пассажировъ. Число же пудовъ, отправленнаго по русскимъ дорогамъ, товара лишь на незначительное количество превысило такое же число товара на бельгійскихъ дорогахъ, а сравнительно съ Великобританіей оно составляло всего 12%.

Относительно числа пассажироверствъ и пудоверствъ разницы между русскими дорогами и заграничными не такъ велики. Число пассажироверствъ и пудоверствъ было больше въ Россіи, чѣмъ въ Австро-Венгрии, а сравнительно съ Великобританіей было меньше и составляло около 35%.

Приведенныя общія сравнительныя цифры не даютъ еще, однакожъ, яснаго понятія о положеніи дорогъ въ разныхъ странахъ. Чтобы представить болѣе нагляднымъ образомъ относительное значеніе какъ русскихъ, такъ и заграничныхъ дорогъ, въ помѣщаемыхъ ниже таблицахъ приведены цифровыя данныя, дающія возможность сдѣлать сравненіе дорогъ въ разныхъ государствахъ въ различныхъ отношеніяхъ.

Сравненіе общаго дохода эксплуатаціи.

Сравненіе общаго количества перевезенныхъ пассажировъ и товаровъ.

Таблицы сравненія русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ заграничными.

Сравненіе русских и за-
граничныхъ дорогъ, при-
нимаемая версту длины до-
роги за единицу сравненія.

1. Сравненіе отношенія одной версты длины эксплуатируемыхъ дорогъ къ пространству государства, къ числу населенія, къ строительному капиталу дорогъ, къ доходамъ, расходамъ и движенію.

ТАБЛИЦА XII.

На одну версту экс- плуатируемыхъ до- рогъ приходится.	Россія 1874.	Австро-Венгрія 1874.	Германія 1874.	Франція 1869.	Великобританія 1874.	Бельгія 1871.	Сѣверо-Американскіе Штаты 1874.					
							New En- gland.	Middle.	West.	Sud.	Pacific.	Вообще.
Пространств. верст. □	285	36	20	29	11	9	19	15	46	77	315	53
Жителей тысячъ . .	4,7	2,4	1,8	2,3	1,3	1,7	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4
Строительнаго капи- тала тыс. рублей .	80,1	105,3	95,2	133,0	173,0	106,2	47,1	77,7	49,4	32,3	67,6	51,6
Валоваго сбора, руб. .	9,0	8,7	12,4	13,3	16,1	11,5	9,6	13,5	6,0	3,3	6,3	7,2
Чистаго дохода, руб. .	3,4	4,1	4,5	7,3	7,2	5,6	2,6	4,9	2,1	1,2	3,6	2,5
Пассажироверсть 10 тыс. версть	17	12	23	25	29	16	—	—	—	—	—	—
Пудоверсть товара милліоновъ	18	15	26	24	25	21	—	—	—	—	—	—
Пудоверсть пассажи- ровъ и товаровъ (считая пассажира за 30 пудовъ) мил.	24	19	33	31	34	26	—	—	—	—	—	—

Выводъ относительно дли-
ны сѣти русскихъ желѣз-
ныхъ дорогъ.

Изъ этой таблицы видно, что если бы русскія желѣзныя дороги находились въ такомъ же отношеніи къ пространству государства, какъ дороги въ Бельгіи, то ихъ должно быть въ 32 разъ болѣе, чѣмъ было въ 1874 году, т. е. сѣть должна бы простираться до 500,000 версть. Но даже сравнительно съ Австріею, въ Россіи должно бы находиться дорогъ въ 8 разъ больше, чѣмъ въ настоящее время, и только Pacific States Сѣверной Америки находятся въ относительно худшемъ положеніи.

Если же взять отношеніе числа версть желѣзныхъ дорогъ къ числу народонаселенія и нормой при этомъ принять отношеніе, существующее въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, то окажется, что дорогъ въ Россіи должно быть въ 12 разъ болѣе, чѣмъ было ихъ въ 1874 г., т. е. должно бы ихъ находиться свыше 186.000 версть.

Эти цифры показываютъ, что весьма усиленное движеніе въ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, проявившееся въ Россіи въ послѣднія 10 лѣтъ, не превышало, а, напротивъ, вполнѣ соответствовало потребности государства въ желѣзныхъ дорогахъ,—потребности, которая, (не говоря о несоотвѣтствующемъ направленіи нѣкоторыхъ дорогъ), если принять за норму самыя неблагопріятныя отношенія, относительно не только пространства, но и народонаселенія, въ иностранныхъ государствахъ, не вполнѣ удовле-
творена еще и въ настоящее время.

Въ отношеніи затраты строительнаго капитала, русскія дороги дешевле дорогъ всѣхъ другихъ, показанныхъ въ таблицѣ, европейскихъ государствъ и стоимость ихъ постройки сравнительно, напр., съ великобританскими дорогами, составляетъ всего 46⁰/₀; между тѣмъ какъ, относительно ихъ дѣятельности, выраженной въ милліонахъ пудоверствъ и пассажирверствъ, перевезенныхъ на версту дороги, онѣ стоятъ выше австро-венгерскихъ и весьма близко подходятъ къ бельгійскимъ; даже сравнительно съ дорогами Великобританіи, дѣятельность русскихъ дорогъ достигаетъ 71⁰/₀.

Любопытно замѣтить, что отношеніе числа верствъ, пройденныхъ пассажирами, къ числу верствъ, пройденныхъ грузами, во всѣхъ государствахъ составляетъ около $\frac{1}{100}$, а именно:

въ Англии	0,0116
« Франціи	0,0104
« Россіи	0,0093
« Германіи	0,0088
« Австріи	0 0080
« Бельгіи	0.0076

II. Сравненіе отношенія основнаго капитала и длины дорогъ и числа перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ въ разныхъ государствахъ къ одному жителю.

ТАБЛИЦА XIII.

НА ОДНОГО ЖИТЕЛЯ ПРИХОДИТСЯ.	Россия 1874.	Австро-Венгрія 1874.	Германія 1874.	Франція 1869.	Великобританія 1874.	Бельгія 1871.	Сѣверо-Американскіе Штаты 1874.					
							New England.	Middle.	West.	Sud.	Pacific.	Вообще.
Строительнаго капитала рубл.	17	45	54	58	133	61	105	152	172	66	249	134
Длины дорогъ $\frac{1}{100.000}$ верствъ .	21	42	56	44	77	57	223	196	349	205	368	259
Пассажировъ	0,3	1,2	4,7	3,2	14,9	5,8	—	—	—	—	—	—
Пудовъ товара	18	67	178	74	360	279	—	—	—	—	—	—

Изъ цифръ приведенной таблицы видно, что относительно строительнаго капитала желѣзныхъ дорогъ, приходящагося на одного жителя, Россія занимаетъ послѣднее мѣсто. Если бы на постройку дорогъ въ Россіи употреблена была сумма въ такомъ же пропорціональномъ отношеніи къ числу народонаселенія, какъ въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, то эта сумма была бы въ 7,9 разъ болѣе той, какая употреблена на постройку дорогъ до 1874 года, т. е. основной капиталъ желѣзныхъ дорогъ могъ бы составить 9.819 милл. рублей; а такъ какъ въ 1876 г. средняя стоимость версты составляетъ (включая строящіяся дороги) 73.800 руб., то оказывается, что сумма эта была бы достаточна для постройки 133.000 верствъ. Что касается

Выводъ относительно стоимости одной версты.

Отношеніе числа верствъ, пройденныхъ пассажирами, къ числу пудовверствъ.

Сравненіе русскихъ дорогъ съ заграничными, принимая за единицу сравненія одного жителя.

Выводъ относительно длины свѣти на одного жителя.

отношенія длины сѣти желѣзныхъ дорогъ къ числу народонаселенія, то въ Россіи на одного жителя приходится длины желѣзнодорожной сѣти менѣе, чѣмъ во всѣхъ другихъ государствахъ; такъ, напримѣръ, въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ на одного жителя приходится длины сѣти въ 12 разъ больше, чѣмъ въ Россіи.

Выводъ относительно движенія по дорогамъ.

Относительно движенія на русскихъ дорогахъ изъ таблицы можно видѣть, что оно сравнительно весьма слабое. Движеніе, напримѣръ, пассажировъ находится въ слѣдующемъ отношеніи: въ Англіи на одного жителя приходится почти 15 пассажировъ, въ Россіи же только 1 пассажиръ на 3 жителя. Такая громадная разниа легко объяснится, если сравнить средній пробѣгъ пассажира и пуда груза въ разныхъ государствахъ.

Средній пробѣгъ пассажира и пуда товаровъ въ разныхъ государствахъ.

ТАБЛИЦА XIV.

Средній пробѣгъ пассажира и пуда товара.

СРЕДНІЙ ПРОБѢГЪ.	Россія 1874.	Австро-Венгрія 1874.	Германія 1874.	Франція 1869.	Велико-британія. 1874.	Бельгія 1871.
Пассажира верстъ . . .	114	44	28	35	15	19
Пуда товара > . . .	209	97	82	142	55	44

Выводъ относительно средних пробѣговъ.

Изъ этихъ цифръ видно, что средній пробѣгъ пассажира въ Россіи въ $7\frac{1}{2}$ разъ больше, чѣмъ въ Англіи, гдѣ большинство пассажировъ пробѣгаетъ лишь одну или двѣ станціи, между различными мѣстными центрами. Пробѣгъ же пуда товара въ Россіи значительно почти въ 4 раза англійскаго, въ полтора раза французскаго и въ два раза австрійскаго. Естественно, что большее вліяніе въ этомъ отношеніи оказываетъ длина отдѣльныхъ дорогъ. Поэтому, во Франціи, гдѣ, какъ извѣстно, почти вся сѣть дорогъ раздѣлена между 6-ю большими обществами, пробѣгъ пуда товара ближе всего подходитъ къ пробѣгу на русскихъ дорогахъ. Въ Германіи же, имѣющей много маленькихъ дорогъ, средній пробѣгъ товаровъ значительно меньше, чѣмъ во Франціи. Малый пробѣгъ въ Англіи объясняется тѣмъ, что главные предметы перевозки—металлы и каменный уголь дѣйствительно пробѣгаютъ лишь небольшія пространства отъ рудниковъ къ портамъ. Число пудовъ перевезеннаго по желѣзнымъ дорогамъ товара, какъ видно изъ таблицы XIII, приходится на одного жителя въ Россіи, въ $3\frac{1}{2}$ раза меньше такового же числа въ Австро-Венгріи и въ 20 разъ меньше, чѣмъ въ Великобританіи.

III. Сравненіе отношенія 1 □ версты пространства государства къ основному капиталу дорогъ и къ числу перевезенныхъ пассажировъ и грузовъ.

ТАБЛИЦА XV.

НА ОДНУ КВАДРАТНУЮ ВЕРСТУ ПРИХОДИТСЯ.	Россія 1874.	Австро-Венгрія 1874.	Германія 1874.	Франція 1869	Великобританія 1874.	Бельгія 1871.	Сѣверо-Американскіе Штаты 1874.					
							New Eng- land St.	Middle St.	West St.	Sud St.	Pacific St.	Вообще.
Основнаго капитала рублей. . .	281	2919	4665	4556	15411	11153	2423	5239	1664	416	214	971
Пассажировъ.	61	77	406	245	1724	1088	—	—	—	—	—	—
Пудовъ въ тысячахъ.	0.3	4.4	15.4	5.8	43.1	52.7	—	—	—	—	—	—
Пассажиро-версть въ сотняхъ.	6	34	115	85	259	172	—	—	—	—	—	—
Пудоверсть въ тысячахъ. . .	64	427	1.268	824	2283	2318	—	—	—	—	—	—

Сравненіе русскихъ дорогъ съ иностранными, принимая за единицу сравненія 1 кв. версту пространства.

Таблица эта показываетъ, что въ Англіи отправленныхъ пассажировъ приходилось на версту въ 285 разъ болѣе, чѣмъ въ Россіи; число же пудовъ отправленнаго товара въ Бельгіи было болѣе въ 168 разъ, чѣмъ въ Россіи. Если, однакожь, сравнить не числа пассажировъ и пудовъ, а числа пройденныхъ ими верстъ, то разницы окажутся далеко не такъ значительны, именно на 1 □ версту придется пассажироверсть въ Англіи въ 43 раза болѣе, чѣмъ въ Россіи; пудоверсть товара въ Бельгіи въ 36 разъ болѣе, чѣмъ въ Россіи. Вообще же сравненіе Россіи въ этомъ отношеніи съ другими государствами представляется для нея весьма неблагоприятнымъ, вслѣдствіе того, что она значительно обширнѣе каждаго изъ сравниваемыхъ государствъ и имѣетъ несравненно болѣе непроезжиаго пространства.

Выводы относительно движенія.

IV. Сравненіе отношенія строительнаго капитала дорогъ, ихъ дохода и расхода къ 1.000 пудоверсть.

ТАБЛИЦА XVI.

На 1000 пудоверсть товаровъ и пассажировъ (считая пассажира, по тарифу, за 30 пудовъ) приходится.	Россія 1874.	Австро-Венгрія 1874.	Германія 1874.	Франція 1869.	Великобританія. 1874.	Бельгія 1871.
Строительнаго капитала рублей.	3.33	5.52	2.89	4.22	5.04	4.06
Валоваго сбора коп.	37.4	45.3	37.7	42.3	47.0	44.1
„ расхода экспло- атации коп.	23.5	24.2	24.1	19.2	26.1	22.6

Сравненіе русскихъ дорогъ съ иностранными, принимая за единицу сравненія 1000 пудоверсть.

Выводъ относительно основнаго капитала.

Изъ сопоставленія этого видно, что капиталъ, затраченный для совершенія 1.000 пудовъ, въ одной только Германіи ниже, чѣмъ въ Россіи; во всѣхъ же прочихъ государствахъ онъ выше, именно: въ Австріи онъ составляетъ 166% русскаго расхода, который составляетъ 115% подобнаго же расхода въ Германіи.

Выводъ относительно сборовъ и стоимости перевозокъ.

Сборъ съ 1.000 пудовъ, который, какъ извѣстно, прямо пропорціоналенъ тарифамъ, въ Россіи *ниже*, чѣмъ во всѣхъ прочихъ государствахъ, и сравнительно съ Великобританіей онъ составляетъ 80%. Расходъ же на передвиженіе 1.000 пудовъ на версту, т. е. собственно стоимость провоза по желѣзнымъ дорогамъ, только въ одной Франціи ниже, во всѣхъ прочихъ государствахъ выше, чѣмъ въ Россіи. Вообще же разница въ этомъ отношеніи, за исключеніемъ Франціи, весьма незначительна, такъ какъ она выражается цифрами 23,3 коп. въ Россіи, какъ низшій размѣръ, и 26,1 к въ Великобританіи, какъ высшій размѣръ.

Общіе выводы изъ сравненія русскіхъ дорогъ съ заграничными.

Все сказанное приводитъ къ заключенію, что, сравнительно съ заграничными, русскія желѣзныя дороги отличаются:

- 1) меньшею стоимостью постройки;
- 2) низшими тарифами;
- 3) меньшими расходами по эксплуатаціи;
- 4) малымъ ихъ протяженіемъ относительно пространства и народонаселенія государства и
- 5) мало развитымъ движеніемъ.

Последнимъ пунктомъ объясняется то обстоятельство, что, несмотря на 1 и 3 изъ приведенныхъ пунктовъ, чистаго дохода отъ эксплуатаціи русскіхъ дорогъ получается менѣе, чѣмъ въ другихъ странахъ, такъ что этотъ доходъ не въ состояніи покрыть сумму, необходимую на уплату процентовъ на основной капиталъ.

Малая, сравнительно, населенность и большія пространства, при слабой производительности и отсутствіи хорошихъ подвозныхъ дорогъ, имѣютъ послѣдствіемъ малое движеніе на желѣзныхъ дорогахъ. Однакожь, принявъ въ соображеніе тѣ результаты, которыхъ уже достигли русскія дороги, и существующіе у насъ низкіе тарифы, можно положительно разсчитывать, что въ непродолжительномъ времени русскія дороги, во всѣхъ отношеніяхъ, не будутъ отставать отъ заграничныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Распределеніе желѣзныхъ дорогъ по государству.

Цѣль сравненія результатовъ эксплуатаціи по губерніямъ.

Представивъ данныя относительно стоимости сооруженія и дѣятельности всей сѣти построенныхъ желѣзныхъ дорогъ, приведемъ теперь матеріалы для изслѣдованія ихъ значенія и вліянія на отдѣльныя мѣстности государства. Для этой цѣли, прежде всего разсмотримъ, въ какой мѣрѣ каждая изъ губерній пользовалась построенными желѣзными дорогами.

Въ разсматриваемомъ нами отношеніи эксплуатаціи 1874 г., изъ

ТАБЛИЦА XVII.

Общая данные о пространствах и народонаселении, длине, основном капитале и деятельности желѣзных дорогъ, по губерніямъ.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
№ по порядку.	НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ.	Пространство губерній въ 1000 квадрат-ныхъ верстахъ.	Народонасе-леніе губер-ній въ мил-ліонахъ жи-телей.	Длина экс-плуатиро-ванныхъ же-лѣзныхъ до-рогъ въ гу-берніи въ верстахъ.	Основной ка-питалъ экс-плуатиро-ванныхъ же-лѣзныхъ до-рогъ въ мил-ліонахъ руб-лей (преж-нихъ).	Валовой до-ходъ экс-плуатан-ти желѣз-ныхъ до-рогъ въ гу-берніи въ милліонахъ руб-лей.	Валовой ка-питалъ экс-плуатан-ти желѣз-ныхъ до-рогъ въ гу-берніи въ милліонахъ руб-лей.	Сумма необ-ходимая на постройку 5/100 на основ-ной капита-лъ въ гу-берніи въ милліонахъ руб-лей.	Частый до-ходъ экс-плуатан-та ж. д. въ губерніи по покрѣтн-ности ж. д. капиталъ въ милліонахъ руб-лей.	Дефицитъ отъ эксплуата-ціи ж. д. въ губерніи на основ-ной капита-лъ въ милліонахъ руб-лей.	Число пасса-жировъ, от-правлен-ныхъ стан-ціями ж. д. въ губерніи въ тысячахъ.	Число пасса-жировъ, от-правлен-ныхъ стан-ціями ж. д. въ губерніи въ милліо-нахъ.	Число пасса-жировъ, прибывшихъ на станціи ж. д. въ гу-берніи въ милліонахъ.	Число верстъ, пройденныхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ губерніи.		Пассажиры въ милліо-нахъ.	Пассажиры въ тысячахъ, отъ 1 до 10 тысячъ (гармоника звуковъ). Въ 100 милліонахъ.
														Пассажиры въ милліо-нахъ.	Пассажиры въ тысячахъ, отъ 1 до 10 тысячъ (гармоника звуковъ). Въ 100 милліонахъ.		
1	Архангельская	754,4	0,29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Астраханская	197,2	0,61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Бессарабская обл.	32,0	1,12	138	11,7	0,59	0,47	0,60	0,48	180	7,5	4,7	23,7	710	1,39	8,97	
4	Варшавская	12,8	0,05	346	23,8	3,51	2,33	1,22	0,03	1578	41,3	63,4	118,5	5418	7,49	8,07	
5	Видеиская	37,4	1,04	398	33,4	3,49	2,98	1,70	0,79	618	21,4	21,8	79,7	5335	7,49	7,49	
6	Витебская	39,7	0,01	506	49,2	4,64	3,52	2,05	0,03	693	82,4	94,2	128,07	12807	15,10	15,10	
7	Владимирская	42,9	1,28	471	36,5	4,79	2,10	1,86	0,84	669	43,7	52,0	65,0	9963	11,91	11,91	
8	Вологодская	353,9	1,02	101	2,7	0,13	0,09	1,14	—	0,10	39	0,3	1,4	4,9	137	0,28	
9	Волынская	63,1	1,76	441	29,1	3,17	1,80	1,49	—	0,12	337	19,1	19,4	46,6	6247	7,65	
10	Воронежская	57,9	2,21	357	25,3	1,25	1,08	1,29	—	1,12	215	10,8	4,3	21,0	2892	3,52	
11	Вятская	134,5	2,45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12	Гродненская	34,1	1,03	545	38,8	2,81	2,10	1,98	—	1,27	563	25,5	30,7	64,6	5559	7,50	
13	Донская область	140,9	1,14	882	64,2	5,31	4,17	3,27	—	2,13	908	37,2	58,6	111,4	11341	14,68	
14	Екатеринославская	59,5	1,41	441	30,5	2,08	2,32	1,55	—	1,79	362	24,5	16,3	47,8	3546	4,83	
15	Казанская	55,0	1,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
16	Калининская	10,0	0,72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
17	Калужская	27,2	1,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
18	Киевская	44,8	2,25	259	17,3	2,88	1,60	0,88	0,40	—	589	30,8	31,3	86,9	4266	6,87	
19	Ковенская	35,7	1,17	472	24,4	1,44	1,32	1,24	—	1,13	402	11,4	7,5	33,2	2345	3,34	
20	Костромская	74,4	1,20	68	4,0	0,20	0,17	0,20	—	0,17	45	4,8	1,2	2,1	306	0,37	
21	Курляндская	23,9	0,63	190	9,3	0,56	0,58	0,47	—	0,49	268	5,7	8,0	15,7	884	1,36	
22	Курская	40,8	2,02	432	38,0	4,34	2,42	1,04	—	0,03	659	43,5	31,2	102,8	7028	10,11	
23	Кышинецкая	8,0	0,55	19	1,4	0,21	0,10	0,07	0,03	—	30	1,2	0,4	2,0	600	0,67	
24	Лифляндская	41,3	1,02	158	15,7	1,74	1,27	0,80	—	0,34	1042	21,5	32,7	38,8	3793	4,99	
25	Ломжинская	10,6	0,51	112	10,6	0,49	0,36	0,54	—	0,44	74	4,3	12,0	8,1	997	1,17	
26	Люблинская	14,8	0,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
27	Минская	80,3	1,22	476	24,0	1,87	1,44	1,22	—	0,80	336	10,7	9,2	45,3	4259	5,62	
28	Могилевская	42,2	0,98	374	21,5	1,89	1,34	1,09	—	0,53	149	9,9	4,2	18,6	3687	6,24	
29	Московская	29,3	1,80	591	67,1	10,99	8,08	3,42	5,49	—	3867	152,4	261,0	498,8	30542	44,61	
30	Нижегородская	45,0	1,29	72	6,4	1,23	0,49	0,35	—	0,41	101	20,3	7,3	19,8	2531	3,15	
31	Новгородская	107,5	1,02	332	57,5	7,29	3,42	2,95	1,24	—	168	38,3	36,4	87,0	18040	20,65	
32	Олонская	130,7	0,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
33	Оренбургская	168,1	0,03	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	Орловская	41,1	1,63	458	45,1	5,15	3,23	2,30	—	0,38	532	72,6	59,9	65,1	13656	15,91	
35	Пензенская	34,1	1,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
36	Пермская	291,0	2,24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
37	Петровская	10,8	0,71	240	17,6	3,06	1,56	0,90	0,60	—	810	70,1	57,0	48,4	8096	9,55	
38	Полтавская	9,6	0,49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
39	Подольская	36,9	1,09	413	33,8	3,11	2,36	1,72	—	0,96	556	40,0	27,0	72,1	5252	7,41	
40	Полтавская	45,8	2,12	214	13,2	1,49	1,10	0,68	—	0,29	271	16,1	6,8	35,1	3413	4,47	
41	Псковская	38,8	0,70	146	15,2	0,65	0,48	0,78	—	0,60	86	4,3	3,4	11,7	983	1,33	
42	Радомская	10,8	0,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
43	Рязанская	37,0	1,52	358	27,6	6,50	3,11	1,41	—	1,99	662	95,9	73,3	65,7	14704	16,68	
44	Самарская	137,0	1,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
45	С.-Петербургская	47,2	1,35	564	56,4	8,27	5,06	2,87	0,34	—	4930	58,8	94,8	309,7	11174	20,46	
46	Саратовская	74,2	1,77	320	27,4	1,69	1,51	1,49	—	1,22	193	57,2	28,7	40,3	473	4,73	
47	Сибирская	43,5	1,22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
48	Смоленская	49,2	1,16	500	34,0	3,99	2,72	1,73	—	0,48	372	32,4	44,9	53,8	12189	13,80	
49	Сурядская	11,0	0,54	80	8,3	0,91	0,66	0,43	—	0,18	62	5,4	24,8	8,6	1604	1,80	
50	Сызранская	12,6	0,53	161	11,5	1,17	0,83	0,58	—	0,25	257	13,5	5,1	27,8	1936	2,77	
51	Таврическая	55,8	0,75	321	19,8	0,14	0,29	1,01	—	1,16	45	0,4	0,6	4,8	144	0,28	
52	Тамбовская	58,5	2,23	652	51,8	5,88	4,34	2,94	—	1,10	1001	132,9	109,7	112,2	13759	17,12	
53	Тверская	57,4	1,54	478	61,1	6,60	4,08	3,12	0,50	—	343	25,5	14,0	54,9	6343	17,92	
54	Тульская	27,2	1,19	273	32,1	2,88	1,99	1,64	—	0,51	253	14,5	8,2	31,0	6234	7,10	
55	Уфимская	107,0	1,41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
56	Харьковская	47,9	1,74	422	31,7	3,37	2,34	1,61	—	0,59	544	22,7	18,0	86,1	6130	8,72	
57	Херсонская	62,6	1,92	841	64,6	6,87	5,30	3,29	—	1,82	914	44,5	68,0	122,2	13583	17,25	
58	Черниговская	46,0	1,70	379	23,4	2,37	1,29	1,19	—	0,11	294	18,2	9,7	45,9	4354	5,73	
59	Эстляндская	17,8	0,32	241	18,7	1,15	0,88	0,66	—	0,99	142	7,3	11,0	11,8	2827	3,18	
60	Ярославская	31,3	1,01	264	16,1	1,83	0,80	0,82	—	0,21	363	32,5	8,6	49,8	3450	4,83	
	Азовское море	32,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Итого для 44 губерній, имѣющихъ желѣзныя дороги.	2266,3	55,82	15506	1242,6	140,12	87,74	63,37	—	10,99	26979	1432,7	1432,7	2812,0	289,32	371,68	
	Итого для всѣхъ 60 губерній.	4425,8	73,63	15506	1242,6	140,12	87,74	63,37	—	10,99	26979	1432,7	1432,7	2812,0	289,32	371,68	

ТАБЛИЦА XVII.

Общая данная о пространствах и народонаселении, длине, основном капитале и деятельности железных дорог, по губерниям.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
№ по порядку.	НАЗВАНИЕ ГУБЕРНИЙ.	Пространство губернии в 1000 квадратных верстах.	Народонаселение в миллионах жителей.	Длина эксплуатированных железных дорог в губернии в верстах.	Основной капитал эксплуатированных железных дорог в миллионах рублей (кредитных).	Валовой доход от эксплуатации железных дорог в губернии в миллионах рублей.	Валовой расход от эксплуатации железных дорог в губернии в миллионах рублей.	Сумма потребностей на основную капитал в миллионах рублей.	Чистый доход от эксплуатации ж. д. в губернии по смете 5/10 ⁰ на основную капитал в миллионах рублей.	Дефицит от эксплуатации ж. д. в губернии по смете 5/10 ⁰ на основную капитал в миллионах рублей.	Число пассажиров, отправленных в губернии в тысячах.	Число пудов товаров, отправленных в губернии в миллионах.	Число пудов товаров, отправленных в губернии в миллионах.	Число верст, пройденных по железным дорогам в губернии.		
														Пассажиры (пассажиров) в миллионах.	Товары (пудов) в миллионах.	Пассажиры и товары на 30 пудов (тарифная пудов) в 1000 миллионов.
1	Архангельская	754,4	0,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Астраханская	197,2	0,61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Бессарабская обл.	32,0	1,12	138	11,7	0,59	0,47	0,60	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Варшавская	12,8	0,95	346	23,8	3,51	2,33	1,22	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Валенская	37,4	1,04	398	33,4	3,40	2,48	1,70	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Витебская	39,7	0,91	506	40,2	4,64	3,52	2,05	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Владимирская	42,9	1,28	471	36,5	4,79	2,10	1,86	—	—	—	—	—	—	—	—
8	Вологодская	353,9	1,02	101	2,7	0,13	0,09	1,14	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Волжская	63,1	1,76	441	29,1	3,17	1,86	1,49	—	—	—	—	—	—	—	—
10	Воронежская	57,0	2,21	357	25,3	1,25	1,08	1,29	—	—	—	—	—	—	—	—
11	Вятская	134,5	2,45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Гродненская	34,1	1,03	545	38,8	3,81	2,10	1,98	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Донская область	140,9	1,14	882	64,2	5,31	4,17	3,27	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Еваторинская	59,5	1,41	441	30,5	2,08	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Вазанская	55,9	1,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	Калишская	10,0	0,72	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Валужская	27,2	1,01	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	Киевская	44,8	2,25	259	17,3	2,88	1,60	0,88	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Ковенская	35,7	1,17	472	24,4	1,44	1,32	1,24	—	—	—	—	—	—	—	—
20	Костромская	74,4	1,20	68	4,0	0,20	0,17	0,20	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Курляндская	23,9	0,63	190	9,3	0,56	0,58	0,47	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Курская	40,8	2,02	432	38,0	4,34	2,42	1,94	—	—	—	—	—	—	—	—
23	Кышская	8,9	0,55	19	1,4	0,21	0,10	0,07	—	—	—	—	—	—	—	—
24	Лифляндская	41,3	1,02	158	15,7	1,74	1,27	0,80	—	—	—	—	—	—	—	—
25	Ломжинская	10,6	0,51	112	10,0	0,40	0,36	0,54	—	—	—	—	—	—	—	—
26	Люблинская	14,8	0,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
27	Минская	80,3	1,22	476	24,0	1,87	1,44	1,22	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Могилевская	42,2	0,98	374	21,3	1,89	1,34	1,09	—	—	—	—	—	—	—	—
29	Московская	29,3	1,80	591	67,1	16,99	8,08	3,42	—	—	—	—	—	—	—	—
30	Нижегородская	49,0	1,29	72	6,4	0,49	0,33	0,41	—	—	—	—	—	—	—	—
31	Новгородская	107,5	1,02	332	57,5	7,59	3,42	2,93	—	—	—	—	—	—	—	—
32	Одесская	130,7	0,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
33	Оренбургская	168,1	0,93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Орловская	41,1	1,63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Пензенская	34,1	1,20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36	Пермская	291,9	2,24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37	Петровская	19,8	0,71	240	17,6	3,06	1,56	0,90	—	—	—	—	—	—	—	—
38	Плоцкая	9,6	0,49	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39	Подольская	36,9	1,99	413	33,8	3,11	2,36	1,72	—	—	—	—	—	—	—	—
40	Полтавская	43,8	2,15	214	13,2	1,40	1,10	0,68	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Псковская	38,8	0,79	146	15,2	0,65	0,48	0,78	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Радомская	10,8	0,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Рязанская	37,0	1,52	358	27,6	6,50	3,11	1,41	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Самарская	137,0	1,90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
45	С.-Петербургская	47,2	1,35	564	56,4	8,27	5,06	2,87	—	—	—	—	—	—	—	—
46	Саратовская	74,2	1,77	340	27,4	1,69	1,51	1,40	—	—	—	—	—	—	—	—
47	Сибирская	43,5	1,22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48	Смоленская	49,2	1,16	500	34,0	3,66	2,72	1,73	—	—	—	—	—	—	—	—
49	Суwalkская	11,0	0,54	80	8,3	0,91	0,66	0,43	—	—	—	—	—	—	—	—
50	Сыктывкарская	12,6	0,53	161	11,5	1,17	0,83	0,58	—	—	—	—	—	—	—	—
51	Тадричская	55,8	0,75	321	19,8	9,14	0,20	1,01	—	—	—	—	—	—	—	—
52	Тамбовская	58,5	2,23	652	51,8	5,88	4,54	2,64	—	—	—	—	—	—	—	—
53	Тверская	37,4	1,54	478	61,1	6,60	2,98	3,12	—	—	—	—	—	—	—	—
54	Тульская	27,2	1,19	273	32,1	2,88	1,76	1,64	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Уфимская	107,0	1,41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	Харьковская	47,9	1,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Херсонская	62,6	1,62	841	64,6	6,87	5,39	1,61	—	—	—	—	—	—	—	—
58	Черниговская	46,0	1,70	379	23,4	2,37	1,29	1,19	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Одесская	17,8	0,32	241	18,7	1,15	0,88	0,66	—	—	—	—	—	—	—	—
60	Ярославская	31,3	1,01	264	16,1	1,83	0,80	0,82	—	—	—	—	—	—	—	—
61	Азовское море	32,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Итого для 44 губерний, имеющих железные дороги.		2266,3	55,82	15506	1242,6	140,12	87,74	63,37	—	10,99	26079	1432,7	1432,7	2812,0	280,32	373,68
Итого для всех 60 губерний.		4425,8	73,63	15506	1242,6	140,12	87,74	63,37	—	10,99	26079	1432,7	1432,7	2812,0	280,32	373,68

числа 60 губерний, составляющихъ Европейскую Россію (съ Царствомъ Польскимъ, но безъ Кавказскаго и Закавказскаго края) слѣдующія 16 губерній лишены были вовсе желѣзныхъ дорогъ: Архангельская, Астраханская, Вятская, Казанская, Калишская, Калужская, Люблинская, Олонецкая, Оренбургская, Пензенская, Пермская, Плоцкая, Радомская, Самарская, Симбирская и Уфимская. Но вслѣдствіе построенныхъ и отчасти открытыхъ уже дорогъ Рязско-Вяземской, Фастовской, Уральской, Оренбургской, Моршанско-Сызранской, Ростово-Владикавказской и Привислянской, черезъ 8 изъ показанныхъ 16 губерній или уже проходить, или въ скоромъ времени будутъ проходить желѣзныя дороги. Такимъ образомъ, въ 1877 г. желѣзныхъ дорогъ не имѣется вовсе лишь въ слѣдующихъ губерніяхъ: Архангельской, Астраханской, Вятской, Казанской, Калишской, Олонецкой, Радомской и Уфимской.

Но такъ какъ нами разсматриваются результаты эксплуатаціи въ 1874 г., то, дѣлая нижеслѣдующіе выводы, мы вынуждены принимать, что 44 губерніи пользуются желѣзными дорогами, а 16 губерній не имѣютъ ихъ.

І. ОБЩІЯ ДАННЫЯ О ПРОСТРАНСТВѢ И НАРОДОНАСЕЛЕНИИ, О ДЛИНѢ, ОСНОВНОМЪ КАПИТАЛѢ И ДѢЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ ПО ГУБЕРНІЯМЪ.

Въ таблицѣ XVII (см. въ приложеніи) для каждой губерніи, имѣвшей въ 1874 г. эксплуатируемыя желѣзныя дороги, показаны:

- въ графѣ 3—пространство губерніи въ тысячахъ квадратныхъ верстъ;
- въ графѣ 4—населеніе губерніи;
- въ графѣ 5—длина эксплуатируемыхъ въ 1874 г. жел. дорогъ;
- въ графѣ 6—основной капиталъ, соответствующій открытымъ желѣзнымъ дорогамъ;
- въ графѣ 7—валовой доходъ эксплуатаціи;
- въ графѣ 8— » расходъ »
- въ графѣ 9—сумма, необходимая на уплату $5\frac{1}{10}\%$ на затраченный для сооруженія дорогъ въ губерніи основной капиталъ;
- въ графахъ 10 и 11—излишекъ и дефицитъ, остающіеся по исключеніи изъ валоваго дохода эксплуатаціи валоваго расхода и суммы, необходимой на уплату $5\frac{1}{10}\%$ на основной капиталъ;
- въ графѣ 12—число пассажировъ, отправленныхъ станціями желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ губерніи;
- въ графѣ 13—число пудовъ груза, отправленнаго станціями желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ губерніи;
- въ графѣ 14—число пудовъ груза, прибывшаго на станціи желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ губерніи;
- въ графѣ 15—число пассажирроверствъ, совершенныхъ пассажирами въ предѣлахъ губерній;
- въ графѣ 16—число пудовверствъ, совершенныхъ грузами въ предѣлахъ губерній и, наконецъ,

Описаніе таблицы общихъ данныхъ относительно эксплуатаціи дорогъ по губерніямъ въ 1874 году.

Способъ исчисленія основ-
ныхъ данныхъ.

въ графѣ 17—число пудоверствъ пассажировъ и товаровъ, совершенныхъ въ предѣлахъ губерніи, считая пассажира по тарифу за 30 пудовъ. Относительно способа опредѣленій показанныхъ цифръ слѣдуетъ замѣтить слѣдующее:

1. Пространство губерній и число народонаселенія приведены на основаніи послѣднихъ, доступныхъ намъ, свѣдѣній.

2) Длина желѣзныхъ дорогъ въ каждой губерніи опредѣлена на основаніи специальныхъ картъ губерній или же, гдѣ мы не имѣли таковыхъ, на основаніи карты желѣзныхъ дорогъ (изданія Департамента жел. дорогъ) и «Путеводителя по желѣзнымъ дорогамъ», такимъ образомъ, что выписаны станціи, лежащія внутри губерній и соотвѣтствующія имъ разстоянія, причемъ всегда брались только полныя разстоянія между станціями.

3. Для опредѣленія основнаго капитала, падающаго на дороги, находящіяся въ губерніи, число верствъ длины каждой дороги въ губерніи помножено на соотвѣтственный поперстный основной капиталъ и частные итоги сложены въ общую сумму.

4. Валовой доходъ и валовой расходъ эксплуатаціи, падающіе на губернію, были опредѣлены слѣдующимъ образомъ: исчислено сперва число пассажирверствъ и пудоверствъ, совершенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ внутри губерніи, а также средній доходъ и средній расходъ эксплуатаціи на 1.000 такихъ пудоверствъ, на каждой дорогѣ, и затѣмъ число пудоверствъ помножалось на соотвѣтственный доходъ и расходъ и, наконецъ, итоги отдѣльныхъ дорогъ въ губерніи сведены въ общую сумму. Для облегченія расчетовъ, пассажиры какъ для дохода, такъ и для расхода, превращены были въ пуды по тарифу, считая 1 пассажира за 30 пудовъ.

5. Сумма, необходимая на уплату $5\frac{1}{10}\%$ на основной капиталъ желѣзныхъ дорогъ въ губерніи, опредѣлена посредствомъ вычитанія $5\frac{1}{10}\%$ изъ суммы, исчисленной въ графѣ 6.

6. Чистый доходъ отъ эксплуатаціи, за покрытіемъ $5\frac{1}{10}\%$ на основной капиталъ, опредѣленъ посредствомъ вычитанія суммъ графъ 8 и 9 изъ валоваго дохода эксплуатаціи, вычисленнаго въ графѣ 7.

7. Число пассажировъ и пассажирверствъ, соотвѣтствующихъ предѣламъ губерніи, опредѣлено такимъ образомъ, что изъ отчетовъ желѣзныхъ дорогъ взято было число пассажировъ, отправленныхъ каждою станціею, и затѣмъ числа соотвѣтствующія станціямъ, лежащимъ въ предѣлахъ губерній, сложены въ общій итогъ. Для опредѣленія числа пассажирверствъ, число пассажировъ каждой дороги въ предѣлахъ губерніи было умножено на средній пробѣгъ пассажира по этой дорогѣ. Число пудовъ, отправленныхъ и прибывшихъ на станціи въ предѣлахъ губерніи, опредѣлено также прямо изъ отчетовъ посредствомъ сложения чиселъ, соотвѣтствующихъ отдѣльнымъ станціямъ; число же пудоверствъ опредѣлено по таблицамъ, служившимъ для составленія общаго, прилагаемаго въ отдѣльномъ атласѣ, графическаго изображенія движенія грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 году. Числа графы 17, выражающія общій итогъ пудоверствъ, соотвѣтствующи-

щих пассажирских и товарных, определены посредством сложения 30 раз вытесных чисел из графы 15 с числами графы 16.

Рассматривая таблицу, можно заметить следующее:

Пространство губерний Европейской России и Царства Польского простирается от 8.868 кв. верст *) (Калужская губерния) до 754.433 (Астраханская губерния); народонаселение же колеблется между 285 тысяч жителей (Архангельская) и 2,448 тысяч жителей (Вятская).

По длине эксплуатируемой сети железных дорог в пределах губерний, из числа 44 губерний, имеющих дороги, высшее место занимает Калужская с 19 верстами, высшее же — Земля Донского Войска с 882 верстами.

Не безынтересно заметить, что Бельгия имеет 26 тыс. кв. верст пространства, а Земля Донского Войска 140 тыс., т. е. в 5½ раза больше. Бельгия имеет железных дорог 2.815 вер.; Земля же Донского Войска 882, т. е. в 3¼ раза меньше. Таким образом, Земля Донского Войска, обладающая самым большим, сравнительно с другими губерниями, сетью дорог, имеет железных дорог почти в 20 раз меньше, чем Бельгия.

По основному капиталу вышло сужие, именно 67,1 милл. руб., приходится на Московскую, высшая же, в размах 1,4 милл., на Калужскую губернию.

Высокой доход по эксплуатации вышло 16,9 милл. руб. было в Московской губернии, высший 132 тыс. в Вологодской.

По расходу высшее место занимает также Московская губерния с 8,1 милл. руб., высшее — Вологодская с 94 тыс. руб.

Не безынтересно будет и следующее сопоставление:

	Простр. из 1.000 кв. верст.	Длина ро- дств из вер- ст.	Высокой доход из миллионов рублей.	Высокой расход из миллионов рублей.
Московская губерния.	29	591	16,9	8,1
Pacific States Северо- Восточной Америки	1.045	3.311	21,0	9,1
Бельгия	26	2.815	32,5	16,7

Относительно чистого дохода, необходимого на уплату 5½%, на основной капитал, губернии, конечно, стоит в том же самом отношении между собой, как по основному капиталу. Высшее место занимает Московская губерния с сужием 3,4 милл., высшее — Калужская с 73 тысячами.

По открытию расходов эксплуатации и уплате 5½%, на основной капитал, высшее оказывается только в 11 губерниях, в размах от 33 тысяч (в Калужской губернии) до 5,5 миллионов (в Московской губернии). В 33 губерниях оказывается дефицит, простирающийся от 26

Выводы вышесказанного пред-
ложить цифру.

Сравнение Московской гу-
бернии с Бельгией и Се-
веро-Американскими Со-
единенными Штатами.

Чистый доход и дефи-
цит эксплуатации по гу-
берниям.

*) Пространство вычислено числом кв. миль, прибавивши количество сотых частей, с округлением вышесказанной цифры; из этого же, вышесказанная таблица, не приводится полная.

щих пассажирамъ и товарамъ, опредѣлены посредствомъ сложения 30 разъ взятыхъ чиселъ изъ графы 15 съ числами графы 16.

Разсматривая таблицу, можно замѣтить слѣдующее:

Пространство губерній Европейской Россіи и Царства Польскаго простирается отъ 8.868 кв. верстъ *) (Кѣлецкая губернія) до 754.433 (Астраханская губернія); народонаселеніе же колеблется между 285 тысячъ жителей (Архангельская) и 2,448 тысячъ жителей (Вятская).

По длинѣ эксплуатируемой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ губерній, изъ числа 44 губерній, имѣющихъ дороги, низшее мѣсто занимаетъ Кѣлецкая съ 19 верстами, высшее же—Земля Донскаго Войска съ 882 верстами.

Не безынтересно замѣтить, что Бельгія имѣетъ 26 тыс. кв. верстъ пространства, а Земля Донскаго Войска 140 тыс., т. е. въ $5\frac{1}{4}$ болѣе. Бельгія имѣетъ желѣзныхъ дорогъ 2.815 вер.; Земля же Донскаго Войска 882, т. е. въ $3\frac{1}{4}$ разъ менѣе. Такимъ образомъ, Земля Донскаго Войска, обладающая самою большою, сравнительно съ другими губерніями, сѣтью дорогъ, имѣетъ желѣзныхъ дорогъ почти въ 20 разъ менѣе, чѣмъ Бельгія.

По основному капиталу высшая сумма, именно 67,1 милл. руб., приходится на Московскую, низшая же, въ размѣрѣ 1,4 милл., на Кѣleckую губернію.

Валовой доходъ по эксплуатаціи высшій 16,9 милл. руб. былъ въ Московской губерніи, низшій 132 тыс. въ Вологодской.

По расходу высшее мѣсто занимаетъ также Московская губернія съ 8,1 милл. руб., низшее — Вологодская съ 94 тыс. руб.

Не безынтересно будетъ и слѣдующее сопоставленіе:

	Простр. въ 1.000 кв. верстѣ.	Длина до- рогъ въ вер- стахъ.	Валовой доходъ въ милліонахъ рублей	Валовой расходъ въ милліонахъ рублей
Московская губернія	29	591	16,9	8,1
Pacific States Сѣверной Америки	1.045	3.311	21,0	9,1
Бельгія	26	2.815	32,5	16,7

Относительно чистаго дохода, необходимаго на уплату $5\frac{1}{10}\%$ на основной капиталъ, губерній, понятно, стоять въ томъ же самомъ отношеніи между собою, какъ по основному капиталу. Высшее мѣсто занимаетъ Московская губернія съ суммою 3,4 милл., низшее — Кѣлецкая съ 73 тысячами.

По покрытіи расходовъ эксплуатаціи и уплатѣ $5\frac{1}{10}\%$ на основной капиталъ, излишекъ оказывается только въ 11 губерніяхъ, въ размѣрѣ отъ 33 тысячъ (въ Кѣлецкой губерніи) до 5,5 милліон. (въ Московской губерніи). Въ 33 губерніяхъ оказывается дефицитъ, простирающійся отъ 26

Выводы высшихъ предѣльныхъ цифръ.

Сравненіе Московской губерніи съ Бельгіей и Сѣверо-Американскими Соединенными Штатами.

Чистый доходъ и дефицитъ эксплуатаціи по губерніямъ.

*) Приводимыя дѣляе числа во всѣхъ таблицахъ написаны сокращенно, съ округленіемъ послѣдней цифры; въ текстѣ же, полагаясь полными таблицама, мы приводимъ полныя числа.

тысяч (въ Курской губерніи) до 2,1 милліон. (въ Области Донскаго Войска).

Дефицитъ вообще, рассчитанный для всей сѣти, составлялъ 10,9 милліон. рублей.

Чистый доходъ и дефицитъ на заграничныхъ дорогахъ.

Замѣтимъ, что въ другихъ государствахъ дефицитъ для всей сѣти, рассчитанный такимъ же образомъ, простирается бы:

въ Австро-Венгріи	до	19,5 мил.
» Германіи		8,4 »
» Великобританіи		38,5 »
» Сѣверной Америкѣ		10,4 »

Излишекъ оказывался бы только:

въ Бельгіи		0,5 мил.
» Франціи		7,8 »

Выводы относительно движенія на желѣзныхъ дорогахъ по губерніямъ.

Всѣми дорогами перевезено въ 1874 г. 26 милл. пассажировъ; изъ этого числа приходится наиболѣе на С.-Петербургскую губ., именно 4 милл., наименѣе на Кѣлецкую губ., именно 30 т.

Количество грузовъ, перевезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 г., составляетъ 1432 милл. пудовъ.

Изъ этого количества наибольшая часть приходится, какъ по отправленію, такъ и по прибытію, на Московскую губернію, которую отправлено 152 милл., а получено 261 милл.; наименьшее же количество приходится по отправленію на Вологодскую губ., именно 341 т., а по прибытію на Кѣлецкую, именно 471 тыс.

Число верстъ, пройденныхъ пассажирами, составляющее въ итогѣ 2812 милл. верстъ, было наибольшее въ Московской губ. — 468 м. вер., наименьшее въ Кѣлецкой — 2 мил. вер.

Не безъинтересно сдѣлать здѣсь слѣдующее сравненіе:

Московская губ. отправила 3,9 милл. пассаж., которые проѣхали 468 м. вер.
Бельгія » 28,3 » » » » 448 » »

Эти цифры показываютъ, что движеніе пассажировъ въ наиболѣе дѣятельной губерніи Россіи и въ Бельгіи имѣть совершенно различный характеръ.

Число совершенныхъ грузами пудовъ-верстъ составило для всей Россіи 289,321 милл., наиболѣе (30,500 м.) въ Московской и наименѣе (137 м.) въ Вологодской губ.

Наконецъ, если превратить пассажировъ въ пуды, считая 1 пассажира за 30 пудовъ, то окажется, что такихъ тарифныхъ пудовъ-верстъ совершено 373,680 м.; наиболѣе (44,610 м.) въ Московской, наименѣе (282 м.) въ Вологодской губ.

Замѣтимъ, что въ Бельгіи совершено пудовъ-верстъ только 73,700 милл., такъ что въ этомъ отношеніи движеніе въ одной только Московской губерніи составляетъ 60½% цѣлаго движенія въ Бельгіи.

Вообще, можетъ быть, довольно интересно сопоставить здѣсь цифры Московской губерніи, какъ наиболѣе дѣятельной въ Россіи, съ цифрами Бельгіи.

Сравненіе желѣзныхъ дорогъ Московской губерніи съ бельгійскою сѣтью.

	Москов. губ.	Бельгiя.
Пространство въ 1,000 вер. квадр.	29	26
Народонаселенiе въ милл.	1,8	4,9
Длина желѣзн. дорогъ, верстъ	591	2815
Стоимость въ мил. руб.	67,1	299
Чистый доходъ отъ экспл. мил. руб.	8,9	15,8
Число пассажировъ милл.	3,8	28,3
> пассажироверсть милл.	468	448
> груза { отпр. милл.	152	1370
{ приб. >	261	
> пудоверсть груза въ 1000 милл.	30,5	60,3
> тариф. пудоверсть въ 1000 милл.	44,6	73,7

Для болѣе нагляднаго изображенiя результатовъ по губернiямъ и для удобнѣйшаго сравненiя таковыхъ съ другими государствами, на прилагаемой въ концѣ сего графической таблицѣ, на основанiи цифръ, относящихся къ 1874 году, представлены:

№ 1. Распредѣленiе основнаго капитала на 100,000 пудоверсть.

№ 2. Дѣятельность желѣзныхъ дорогъ, выраженная въ миллiонахъ пудовъ, перевезенныхъ на одну версту дороги.

№ 3. Валовой доходъ эксплуатацiи.

№ 4. Излишекъ чистаго дохода или дефицитъ по уплатѣ $5\frac{1}{10}$ ‰ отъ основнаго капитала.

2. СРАВНЕНИЕ НА ВЕРСТУ ДЛИНЫ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ ВЪ ГУБЕРНIЯХЪ.

Въ слѣдующей таблицѣ показаны: въ графѣ 3-й длина желѣзныхъ дорогъ, эксплуатируемыхъ въ предѣлахъ губернiи; въ графѣ 4-й основной капиталъ, падající на 1 версту эксплуатируемыхъ въ губернiи дорогъ; въ графахъ 5, 6 и 7-й валовой доходъ, валовой расходъ и чистый доходъ отъ эксплуатацiи, рассчитанный на версту желѣзныхъ дорогъ, находящихся въ предѣлахъ губернiи; наконецъ, въ графѣ 8-й дѣятельность желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ губернiи, выраженная числомъ тарифныхъ пудоверствъ, приходящихся на версту длины дорогъ.

Таблица составлена на основанiи общихъ цифръ предыдущей таблицы, а именно: цифры графы 4-й получены раздѣленiемъ цифръ графы 6-й предыдущей таблицы на число верствъ дорогъ изъ графы 3-й; такимъ же образомъ получены цифры графы 5-й изъ цифръ графы 7-й предыдущей таблицы и цифры въ графѣ 6-й изъ цифръ графы 8-й; цифры графы 7-й получаются вычисленiемъ цифръ графы 6-й изъ цифръ графы 5-й и, наконецъ, цифры графы 8-й—раздѣленiемъ цифръ графы 17-й предыдущей таблицы на число верствъ длины дорогъ изъ графы 3-й.

Описанiе таблицы, представляющей результаты сравненiя на одну версту длины дорогъ въ губернiяхъ.

Способъ составленiя таблицы.

ТАБЛИЦА XVIII.

1	2	3	4	5	6	7	8
№	НАИМЕНОВАНИЕ ГУ- БЕРНИЙ.	Длина эксплоати- руемых дорогъ.	Основной	Валовой	Валовой	Чистый до-	Длитель- ность ж. д. (число мил- лионовъ пу- доловъ на версту длины дороги, счита- тая пасса- жира за 30 пудовъ).
			капиталь на версту дороги.	доходъ эксплоата- ціи на вер- сту дороги.	расходъ эксплоата- ціи на вер- сту дороги.	ходъ отъ эксплоата- ціи на вер- сту дороги.	
1	Бессарабская . . .	138	84,7	4,2	3,3	0,9	10,1
2	Варшавская . . .	346	68,9	10,1	6,7	3,4	25,9
3	Виленская . . .	398	83,9	8,5	6,2	2,3	18,7
4	Витебская . . .	506	79,4	9,2	7,0	2,2	29,8
5	Владимірская . . .	471	77,5	10,1	4,4	5,7	25,3
6	Вологодская . . .	101	26,7	1,3	0,9	0,4	2,8
7	Волынская . . .	441	66,0	7,2	4,1	3,1	17,4
8	Воронежская . . .	357	70,7	3,5	3,0	0,5	9,9
9	Гродненская . . .	545	71,2	5,2	3,9	1,3	13,7
10	Донская область . .	882	72,8	6,0	4,7	1,3	16,6
11	Екатеринославская .	441	69,1	4,7	5,2	дефиц. 0,5	10,9
12	Кіевская . . .	259	66,9	11,1	6,2	4,9	26,5
13	Ковенская . . .	472	51,6	3,1	2,8	0,2	7,1
14	Костромская . . .	68	58,3	3,0	2,5	0,5	5,4
15	Курляндская . . .	190	48,9	2,9	3,0	дефиц. 0,1	7,1
16	Курская . . .	432	88,1	10,0	5,6	4,4	23,4
17	Кѣлецкая . . .	19	75,2	11,1	5,5	5,6	35,0
18	Лифляндская . . .	158	99,2	11,0	8,1	2,9	31,4
19	Ломжинская . . .	112	94,9	4,1	3,2	0,9	10,4
20	Минская . . .	476	50,7	3,9	3,0	0,9	11,8
21	Могилевская . . .	374	56,9	5,0	3,5	1,5	16,7
22	Московская . . .	591	113,6	28,7	13,6	15,1	77,3
23	Нижегородская . .	72	88,8	17,0	6,7	10,3	43,6
24	Новгородская . . .	332	173,2	22,9	10,3	12,6	62,4
25	Орловская . . .	458	98,5	11,2	7,0	4,2	34,7
26	Петроповская . . .	240	73,2	12,8	6,5	6,2	39,8
27	Подольская . . .	413	81,8	7,5	5,7	1,8	17,9
28	Полтавская . . .	214	61,9	7,0	5,2	1,8	20,8
29	Псковская . . .	146	104,2	4,4	3,3	1,1	9,1
30	Рязанская . . .	358	77,0	18,2	8,7	9,5	46,6
31	С.-Петербургская . .	564	99,9	14,7	9,0	5,7	36,3
32	Саратовская . . .	320	85,8	5,2	4,7	0,5	14,8
33	Смоленская . . .	500	67,9	7,9	5,4	2,5	27,6
34	Сувалкская . . .	80	104,2	11,3	8,2	3,1	23,3
35	Сѣдлецкая . . .	161	71,2	7,2	5,1	2,1	17,2
36	Таврическая . . .	321	61,7	0,4	0,9	дефиц. 0,5	0,9
37	Тамбовская . . .	652	79,4	9,0	6,6	2,4	26,3
38	Тверская . . .	478	127,9	13,8	6,2	7,6	37,6
39	Тульская . . .	273	117,6	10,5	6,4	4,1	26,2
40	Харьковская . . .	422	75,0	8,0	5,6	2,4	20,7
41	Херсонская . . .	841	76,8	8,2	6,4	1,8	20,5
42	Черниговская . . .	379	61,8	6,3	3,4	2,9	15,1
43	Эстляндская . . .	241	77,8	4,8	3,7	1,1	13,2
44	Ярославская . . .	264	61,1	6,9	3,0	3,9	18,3
Итого для 44 губерній, имѣющихъ ж. д.		15506	80,1	9,0	5,6	3,4	24,1

ТАБЛИЦА XVIII.

1	2	3	4	5	6	7	8
№	НАИМЕНОВАНИЕ ГУ- БЕРНИЙ.	Длина эксплоати- руемых дорогъ.	Основной	Валовой	Валовой	Чистый до- ходъ отъ эксплоата- ции на вер- сту дороги.	Двѣтель- ность ж. д. (число мил- ліоновъ пудо- верстъ на версту длины дороги, счи- тая пасса- жира за 30 пудовъ).
			капиталь на версту дороги.	эксплоата- ции на вер- сту дороги.	расходъ эксплоата- ции на вер- сту дороги.		
1	Бессарабская	138	84,7	4,2	3,3	0,9	10,1
2	Варшавская	346	68,9	10,1	6,7	3,4	25,9
3	Виленская	398	83,9	8,5	6,2	2,3	18,7
4	Витебская	506	79,4	9,2	7,0	2,2	20,8
5	Владимирская	471	77,5	10,1	4,4	5,7	25,3
6	Вологодская	101	26,7	1,3	0,9	0,4	2,8
7	Волянская	441	66,0	7,2	4,1	3,1	17,4
8	Воронежская	357	70,7	3,5	3,0	0,5	9,9
9	Гродненская	545	71,2	5,2	3,9	1,3	13,7
10	Донская область	882	72,8	6,0	4,7	1,3	16,6
11	Екатеринославская	441	69,1	4,7	5,2	дефиц. 0,5	10,0
12	Кіевская	259	66,9	11,1	6,2	4,9	26,5
13	Ковенская	472	51,6	3,1	2,8	0,2	7,1
14	Костромская	68	58,3	3,0	2,5	0,5	5,4
15	Курляндская	190	48,9	2,9	3,0	дефиц. 0,1	7,1
16	Курская	432	88,1	10,0	5,6	4,4	23,4
17	Кѣлецкая	10	75,2	11,1	5,5	5,6	35,0
18	Лифляндская	158	99,2	11,0	8,1	2,9	31,4
19	Ломжинская	112	94,9	4,1	3,2	0,9	10,4
20	Минская	476	50,7	3,9	3,0	0,9	11,8
21	Могилевская	374	56,9	5,0	3,5	1,5	16,7
22	Московская	591	113,6	28,7	13,6	15,1	77,3
23	Нижегородская	72	88,8	17,0	6,7	10,3	43,6
24	Новгородская	332	173,2	22,9	10,3	12,6	62,4
25	Орловская	458	98,5	11,2	7,0	4,2	34,7
26	Петровская	240	73,2	12,8	6,5	6,2	39,8
27	Подольская	413	81,8	7,5	5,7	1,8	17,9
28	Полтавская	214	61,9	7,0	5,2	1,8	20,8
29	Псковская	146	104,2	4,4	3,3	1,1	9,1
30	Рязанская	358	77,0	18,2	8,7	9,5	40,6
31	С.-Петербургская	564	99,9	14,7	9,0	5,7	36,3
32	Саратовская	320	85,8	5,2	4,7	0,5	14,8
33	Смоленская	500	67,9	7,9	5,4	2,5	27,6
34	Сувальская	80	104,2	11,3	8,2	3,1	23,3
35	Сѣдлецкая	161	71,2	7,2	5,1	2,1	17,2
36	Таврическая	321	61,7	0,4	0,9	дефиц. 0,5	0,9
37	Тамбовская	652	79,4	9,0	6,6	2,4	26,3
38	Тверская	478	127,9	13,8	6,2	7,6	37,6
39	Тульская	273	117,6	10,5	6,4	4,1	26,2
40	Харьковская	422	75,0	8,0	5,6	2,4	20,7
41	Херсонская	841	76,8	8,2	6,4	1,8	20,5
42	Черниговская	379	61,8	6,3	3,4	2,9	15,1
43	Эстляндская	241	77,8	4,8	3,7	1,1	13,2
44	Ярославская	264	61,1	6,9	3,0	3,9	18,3
Итого для 44 губерній, имѣющихъ ж. д.		15506	80,1	9,0	5,6	3,4	24,1

ТАБЛИЦА XVIII.

1	2	3	4	5	6	7	8
№	НАИМЕНОВАНИЕ ГУ- БЕРНИЙ.	Длина эксплоати- руемых дорогъ.	Основной капиталъ на версту дороги.	Валовой доходъ эксплоата- ции на вер- сту дороги.	Валовой расходъ эксплоата- ции на вер- сту дороги.	Чистый до- ходъ отъ эксплоата- ции на вер- сту дороги.	Длитель- ность ж. д. (число мил- лионовъ пудо- верстъ на версту длины дороги, считая пасса- жира за 30 пудовъ).
			въ тысячахъ рублей.				
1	Бессарабская	138	84,7	4,2	3,3	0,9	10,1
2	Варшавская	346	68,9	10,1	6,7	3,4	25,9
3	Виленская	398	83,9	8,5	6,2	2,3	18,7
4	Витебская	506	79,4	9,2	7,0	2,2	29,8
5	Владимирская	471	77,5	10,1	4,4	5,7	25,3
6	Вологодская	101	26,7	1,3	0,9	0,4	2,8
7	Волынская	441	66,0	7,2	4,1	3,1	17,4
8	Воронежская	357	70,7	3,5	3,0	0,5	9,9
9	Гродненская	545	71,2	5,2	3,9	1,3	13,7
10	Донская область . . .	882	72,8	6,0	4,7	1,3	16,6
11	Екатеринославская .	441	69,1	4,7	5,2	дефиц. 0,5	10,9
12	Киевская	259	66,9	11,1	6,2	4,9	26,5
13	Ковенская	472	51,6	3,1	2,8	0,2	7,1
14	Костромская	68	58,3	3,0	2,5	0,5	5,4
15	Курляндская	190	48,9	2,9	3,0	дефиц. 0,1	7,1
16	Курская	432	88,1	10,0	5,6	4,4	23,4
17	Кѣлецкая	19	75,2	11,1	5,5	5,6	35,0
18	Лифляндская	158	99,2	11,0	8,1	2,9	31,4
19	Ломжинская	112	94,9	4,1	3,2	0,9	10,4
20	Минская	476	50,7	3,9	3,0	0,9	11,8
21	Могилевская	374	56,9	5,0	3,5	1,5	16,7
22	Московская	591	113,6	28,7	13,6	15,1	77,3
23	Нижегородская . . .	72	88,8	17,0	6,7	10,3	43,6
24	Новгородская	332	173,2	22,9	10,3	12,6	62,4
25	Орловская	458	98,5	11,2	7,0	4,2	34,7
26	Петровская	240	73,2	12,8	6,5	6,2	39,8
27	Подольская	413	81,8	7,5	5,7	1,8	17,9
28	Полтавская	214	61,9	7,0	5,2	1,8	20,8
29	Псковская	146	104,2	4,4	3,3	1,1	9,1
30	Рязанская	358	77,0	18,2	8,7	9,5	40,6
31	С.-Петербургская . .	564	99,9	14,7	9,0	5,7	36,3
32	Саратовская	320	85,8	5,2	4,7	0,5	14,8
33	Смоленская	500	67,9	7,9	5,4	2,5	27,6
34	Сувальская	80	104,2	11,3	8,2	3,1	23,3
35	Сѣдлецкая	161	71,2	7,2	5,1	2,1	17,2
36	Таврическая	321	61,7	0,4	0,9	дефиц. 0,5	0,9
37	Тамбовская	652	79,4	9,0	6,6	2,4	26,3
38	Тверская	478	127,9	13,8	6,2	7,6	37,6
39	Тульская	273	117,6	10,5	6,4	4,1	26,2
40	Харьковская	422	75,0	8,0	5,6	2,4	20,7
41	Херсонская	841	76,8	8,2	6,4	1,8	20,5
42	Черниговская	379	61,8	6,3	3,4	2,9	15,1
43	Эстляндская	241	77,8	4,8	3,7	1,1	13,2
44	Ярославская	264	61,1	6,9	3,0	3,9	18,3
Итого для 44 губерній, имѣющихъ ж. д. . . .		15506	80,1	9,0	5,6	3,4	24,1

Рассматривая цифры таблицы, можно замѣтить слѣдующее: основной капиталъ на версту эксплуатируемыхъ дорогъ въ предѣлахъ губернии, составляющій для всей сѣти 80,134 руб. кред., заключается въ границахъ отъ 26,709 р. на версту въ Вологодской губ. (въ ней одна только узкоколейная дорога) до 173,247 р. въ Новгородской губ. Если не считать Вологодской губернии, низшій поперстный капиталъ окажется въ Курляндской губ., именно 48,869 рублей на версту.

Выводъ относительно основного капитала.

По доходу, который въ среднемъ выводѣ составлялъ 9,037 руб. на версту, высшее мѣсто занимаетъ Московская губернія съ 28,746 руб., низшее же—Таврическая съ 426 руб., а исключивъ ее, какъ губернію, въ которой эксплуатация въ 1874 г. совершалась неполный годъ, Вологодская съ 1,308 руб. поперстного дохода.

Выводъ относительно дохода и расхода эксплуатаци.

По расходу на версту дороги высшее мѣсто занимаетъ Московская губернія съ 13,671 р., низшее, не считая Таврической (911 р.), Вологодская 928 р. Въ среднемъ выводѣ, поперстный расходъ для всей сѣти въ 1874 г. былъ 5,658 р. Остатокъ отъ валового дохода, за исключеніемъ расходовъ эксплуатаци, составлялъ на версту (считая только расходы эксплуатаци, но не $5\frac{1}{10}\%$ на капиталъ) 3,379 руб. и заключался въ границахъ отъ 15,075 р. въ Московской губ. до 248 р. въ Ковенской губ. Кромѣ того, въ 3 губерніяхъ оказался дефицитъ, составлявшій на версту:

112 руб.	въ Курляндской губ.
485 »	» Таврической »
и 543 »	» Екатеринославской губ.

Число тарифныхъ пудоверствъ, приходящееся на версту дороги, было высшее въ Московской губ. 77,3 м., низшее въ Вологодской 2,79 м. пудоверствъ и составляло въ среднемъ выводѣ 24,1 м. пудоверствъ.

Въ заключеніе, мы сопоставимъ цифры Московской губ. съ такими же цифрами для Великобританіи.

Сравненіе желѣзныхъ дорогъ Московской губерніи съ великобританскою сѣтью.

На версту длины дороги приходится:

	Въ Москов- ской губ.	Въ Велико- британіи.
Пространства квадр. версть . . .	49	11
Жителей тысячъ	3.1	1.3
Основного капитала на версту тыс. рублей	113,6	173
Поверстного дохода, тыс. руб. . .	28,7	16.1
Поверстного расхода тыс. руб. . .	13.6	8,9
Чистаго дохода тыс. руб.	15,1	7,2
Тарифн. пудоверствъ, миліон. . . .	77.3	34,0

3. СРАВНЕНИЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ НА ОДНУ КВАДРАТНУЮ ВЕРСТУ ПРОСТРАНСТВА ВЪ ГУБЕРНІЯХЪ.

писаніе таблицы результатовъ сравненія на одну кв. версту пространства губерній.

Въ слѣдующей таблицѣ показаны:

Въ графѣ 3. Пространство губерній въ квадратныхъ верстахъ.

Въ графѣ 4. Число жителей, приходящееся на 1 квад. версту.

Въ графѣ 5. Длина эксплуатируемыхъ дорогъ въ губерніи, приходящихся на 1.000 квад. версть пространства губерній.

Въ графѣ 6. Основной капиталъ, соответствующій губерніи, исчисленный на 1 кв. версту пространства.

Въ графѣ 7. Число пассажировъ, отправленныхъ станціями внутри губерній, приходящееся на 10 кв. версть пространства.

Въ графахъ 8 и 9. Число отправленныхъ и прибывшихъ пудовъ груза для станцій, лежащихъ внутри губерній, рассчитанное на 1 квад. версту пространства.

Въ графахъ 10 и 11—излишекъ или дефицитъ отъ эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ, приходящійся на 1 кв. версту пространства, предполагая покрытыми расходы эксплуатаціи и $5\frac{1}{10}\%$ на основной капиталъ.

Способъ составленія таблицы.

Относительно способа опредѣленія цифръ этой таблицы, слѣдуетъ замѣтить, что всѣ онѣ получаются изъ цифръ таблицы XVII раздѣленіемъ на число версть пространства губерній, показаннаго въ графѣ 3 и заимствованнаго изъ той же таблицы. Цифры графы 4 получаются отъ раздѣленія цифръ въ графѣ 4 (табл. XVII) на $\frac{1}{1000}$ числа версть въ графѣ 3. Цифры графы 6 получаются раздѣленіемъ цифръ графы 6 изъ таблицы XVII на $\frac{1}{1000}$ числа версть пространства губерній изъ графы 3. Такимъ же образомъ цифры графы 5, 8, 9, 10 и 11 получаются раздѣленіемъ цифръ изъ графы 5, 13, 14, 10 и 11 таблицы XVII на $\frac{1}{1000}$ цифръ графы 3. Наконецъ, цифры графы 7 получаются изъ цифръ графы 12 раздѣленіемъ ихъ на $\frac{1}{10}$ числа версть пространства изъ графы 3.

ТАБЛИЦА XIX.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
№	НАИМЕНОВАНИЕ ГУБЕРНИЙ.	Пространство губернии въ 1000 квадратных верстах.	Число миль на 1 версту.	Длина эксплуатируе- мых дорогъ въ 1000 верстах.	Основной капиталъ на 1 версту, въ руб.	Число пассажировъ на 10 верстахъ простран- ства.	Число пудовъ груа на 1 версту простран- ства.	Отправлен- ныхъ стан- въ въ губерніи Привышихъ на станціи въ губерніи.	Чистый доходъ.	Децимг.
1	Бессарабская . . .	32	34,9	4,2	366	56	236	146	—	4,95
2	Варшавская . . .	13	74,2	27,0	1862	1064	3225	4955	—	2,71
3	Виленская . . .	37	27,7	10,7	894	165	573	584	—	21,04
4	Витебская . . .	40	23,0	12,8	1013	174	2075	2374	—	23,41
5	Владимирская . . .	43	29,8	11,0	850	163	1016	744	19,45	—
6	Вологодская . . .	354	2,9	0,3	8	2	1	4	—	0,28
7	Волынская . . .	63	27,9	7,0	461	53	303	307	—	1,87
8	Воронежская . . .	58	38,1	6,2	436	37	186	73	—	19,28
9	Гродненская . . .	34	30,3	15,9	1143	165	748	902	—	37,38
10	Донская Область . . .	141	8,1	6,2	456	64	263	416	—	15,11
11	Екатеринославская . . .	59	23,7	7,4	512	60	411	273	—	30,15
12	Кіевская . . .	45	50,2	5,7	387	131	687	698	8,83	—
13	Ковенская . . .	36	32,8	13,3	683	94	318	211	—	31,54
14	Костромская . . .	74	16,1	0,9	53	6	64	15	—	2,28
15	Бурляндская . . .	24	26,2	8,0	387	112	237	331	—	20,64
16	Курская . . .	41	49,5	10,6	932	161	1065	764	—	0,63
17	Бѣлѣцкая . . .	9	61,8	2,1	161	34	132	53	3,72	—
18	Лифляндская . . .	41	24,6	3,0	379	252	520	792	—	8,16
19	Ломжинская . . .	11	48,1	10,5	1001	70	407	1133	—	41,04
20	Минская . . .	80	15,2	5,9	299	41	133	114	—	19,91
21	Могилевская . . .	42	23,1	8,9	504	35	234	99	—	12,67
22	Московская . . .	29	61,6	20,2	2294	1317	5208	8918	187,46	—
23	Нижегородская . . .	45	28,7	1,6	142	36	450	161	9,17	—
24	Новгородская . . .	107	9,5	3,1	535	47	356	338	11,50	—
25	Орловская . . .	41	39,8	11,2	1099	130	1767	1458	—	9,15
26	Петровская . . .	11	65,8	22,3	1632	755	6512	5293	56,09	—
27	Подольская . . .	37	54,1	11,2	915	150	1084	730	—	26,13
28	Подтавская . . .	44	49,1	4,8	302	62	366	155	—	6,56
29	Псковская . . .	39	20,4	3,8	366	22	111	86	—	15,44
30	Рязанская . . .	37	41,2	9,7	740	189	2591	1981	53,69	—
31	С.-Петербургская . . .	47	28,7	12,0	1193	630	1243	2007	7,19	—
32	Саратовская . . .	74	23,8	4,3	370	26	770	386	—	16,50
33	Смоленская . . .	49	23,6	10,1	689	73	656	302	—	9,81
34	Сувальская . . .	11	48,7	7,2	756	56	486	2247	—	16,28
35	Сѣдлецкая . . .	13	42,4	12,9	910	205	1052	409	—	19,78
36	Таврическая . . .	56	13,4	5,7	353	8	7	10	—	20,86
37	Тамбовская . . .	58	38,2	11,2	885	171	2273	1877	—	18,80
38	Тверская . . .	57	26,9	8,3	1065	59	444	243	8,75	—
39	Тульская . . .	27	43,7	10,0	1180	93	532	299	—	18,84
40	Харьовская . . .	48	36,3	8,8	661	114	473	370	—	12,37
41	Херсонская . . .	63	25,8	13,4	1031	136	707	1085	—	28,99
42	Черниговская . . .	46	37,0	8,2	509	64	395	211	—	2,43
43	Эстляндская . . .	18	18,3	13,5	1653	79	408	618	—	38,72
44	Ярославская . . .	31	32,2	8,4	515	210	1040	276	6,83	—
	Итого для 44 губерній, имѣющихъ ж. д.	2266	24,6	6,8	548	109	632	632	—	4,85

Таблица сравненія же-
лѣзныхъ дорогъ на одну
кв. версту въ губер-
ніяхъ.

ТАБЛИЦА XIX.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		11
									Числ. дох.	Денг.	
№	НАИМЕНОВАНИЕ ГУБЕРНИЙ.	Пространство губернии въ 1000 квадратных верстах.	Число миль на 1 версту.	Длина эксплуатируе- мых дорог на 1000 верств.	Основной капиталъ на 1 версту, въ руб.	Число пассажиров на 10 верств простран- ства.	Число пудовъ груза на 1 версту простран- ства.	Отправлен- ныхъ станц. въ губерніи	Примышля- на станціи въ губерніи.	Эксплоатации ж. д. по по- критіи 5 ¹ / ₁₀ н/в на основн. ка- пит. на 1 вер., въ руб.	Денг.
2	Варшавская	13	74,2	27,0	1862	1064	3225	4955	—	2,71	
3	Виленская	37	27,7	10,7	894	165	573	584	—	21,04	
4	Витебская	40	23,0	12,8	1013	174	2075	2374	—	23,41	
5	Владимирская	43	29,8	11,0	850	163	1016	744	19,45	—	
6	Вологодская	35,4	2,9	0,3	8	2	1	4	—	0,28	
7	Волынская	63	27,9	7,0	461	53	303	307	—	1,87	
8	Воронежская	58	38,1	6,2	436	37	186	73	—	19,28	
9	Гродненская	34	30,3	15,9	1143	165	748	902	—	37,38	
10	Донская Область	141	8,1	6,2	456	64	263	416	—	15,11	
11	Екатеринославская	59	23,7	7,4	512	60	411	273	—	30,15	
12	Кіевская	45	50,2	5,7	387	131	687	698	8,83	—	
13	Ковенская	36	32,8	13,3	683	94	318	211	—	31,54	
14	Костромская	74	16,1	0,9	53	6	64	15	—	2,28	
15	Курляндская	24	26,2	8,0	387	112	237	331	—	20,64	
16	Курская	41	49,5	10,6	932	161	1065	764	—	0,63	
17	Кѣлецкая	9	61,8	2,1	161	34	132	53	3,72	—	
18	Лифляндская	41	24,6	3,9	379	252	520	792	—	8,16	
19	Ломжинская	11	48,1	10,5	1001	70	407	1133	—	41,04	
20	Минская	80	15,2	5,9	299	41	133	114	—	9,91	
21	Могилевская	42	23,1	8,9	504	35	234	99	—	12,67	
22	Московская	29	61,6	20,2	2294	1317	5208	8918	187,46	—	
23	Нижегородская	45	28,7	1,6	142	36	450	161	9,17	—	
24	Новгородская	107	9,5	3,1	535	47	356	338	11,50	—	
25	Орловская	41	39,8	11,2	1099	130	1767	1458	—	9,15	
26	Петроковская	11	65,8	22,3	1632	755	6512	5293	56,09	—	
27	Подольская	37	54,1	11,2	915	150	1084	730	—	26,13	
28	Полтавская	44	49,1	4,8	302	62	366	155	—	6,56	
29	Псковская	39	20,4	3,8	366	22	111	86	—	15,44	
30	Рязанская	37	41,2	9,7	746	189	2591	1981	53,69	—	
31	С.-Петербургская	47	28,7	12,0	1193	630	1243	2007	7,19	—	
32	Саратовская	74	23,8	4,3	370	26	770	386	—	16,50	
33	Смоленская	49	23,6	10,1	689	73	656	302	—	9,81	
34	Сувальская	11	48,7	7,2	756	56	486	2247	—	16,28	
35	Сѣдлецкая	13	42,4	12,9	910	205	1052	400	—	19,78	
36	Таврическая	56	13,4	5,7	353	8	7	10	—	20,86	
37	Тамбовская	58	38,2	11,2	885	171	2273	1877	—	18,80	
38	Тверская	57	26,9	8,3	1065	59	444	243	8,75	—	
39	Тульская	27	43,7	10,0	1180	93	532	299	—	18,84	
40	Харьовская	48	36,3	8,8	661	114	473	376	—	12,37	
41	Херсонская	63	25,8	13,4	1031	136	707	1085	—	28,99	
42	Черниговская	46	37,0	8,2	509	64	395	211	—	2,43	
43	Эстляндская	18	18,3	13,5	1053	79	408	618	—	38,72	
44	Ярославская	31	32,2	8,4	515	216	1040	276	6,83	—	
Итого для 44 губерній, имѣющихъ ж. д.		2266	24,6	6,8	548	109	632	632	—	4,85	

Таблица сравненія же-
лезныхъ дорогъ на одну
кв. версту въ губер-
ніяхъ.

Выводъ о числѣ жителей, приходящихся на одну кв. версту въ Россіи, сравнительно съ заграницей.

Разсматривая цифры таблицы, можно замѣтить слѣдующее:
Во всѣхъ 60 губерніяхъ на 1 кв. версту, среднимъ числомъ, приходится народонаселенія 16,6 чел.; въ губерніяхъ же, имѣющихъ желѣзныя дороги. — 24,6 чел.; наибольшее количество народонаселенія приходится на Варшавскую губ. — 74,2 жит., наименьшее на Вологодскую — 2,9 жит.

Въ Сѣверо-Американскихъ Штатахъ, въ среднемъ общемъ выводѣ, приходится жителей 7 человекъ на 1 кв. версту, которые распределяются такимъ образомъ:

1 чел.	въ Pacific States.
23 "	" " New-England States.
32 "	" " Middle States.

Отсюда слѣдуетъ, что въ общемъ выводѣ въ Россіи имѣется населенія на одну квадр. версту пространства вдвое болѣе, чѣмъ въ Сѣверной Америкѣ, и что средняя населенность 44 губерній, имѣющихъ желѣзныя дороги, подходит къ населенію New-England States.

Выводъ предѣльныхъ цифръ относительно длины, основнаго капитала и движенія.

Длина эксплуатируемыхъ дорогъ на 1.000 квадр. верстъ пространства губерніи составляетъ, въ среднемъ выводѣ, 6,8 верстъ и заключается въ границахъ отъ 0,3 версты для Вологодской до 27,0 вер. для Варшавской губерніи.

Основной капиталъ на 1 квадр. версту пространства 44 губерній, имѣющихъ дороги, составляетъ 548 руб., наименьшій (8 руб.) для Вологодской и наибольшій (2,294 руб.) для Московской губерніи.

Число пассажировъ, отправленныхъ станціями внутри губерніи, приходящееся на 1 кв. версту пространства 44 губерній, заключается въ границахъ 2 пасс. для Вологодской губерніи и 1.317 пасс. для Московской губерніи. Число пудовъ, отправленныхъ станціями, было на 1 кв. версту высшее въ Петроковской губерніи 6.512 пуд., низшее въ Вологодской губерніи 0,96.

Число же пудовъ, прибывшихъ на станцію, было:

высшее въ Московской губерніи	8.919	пуд.
низшее " Вологодской	"	3,9 "

Вообще, въ среднемъ выводѣ, число пудовъ, перевезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 г., было 632 на 1 кв. версту пространства 44 губерній.

Выводъ относительно доходности дорогъ.

Чистый доходъ, по покрытіи $5\frac{1}{10}\%$ на основной капиталъ, оказался только въ 11-ти губерніяхъ; рассчитанный на 1 кв. версту, онъ заключался въ границахъ:

отъ 3,72 руб.	въ Кѣлецкой губерніи
до 187,46 "	" " Московской "

Въ 33-хъ же губерніяхъ оказывается дефицитъ: наибольшій 38,72 руб. въ Эстляндской губерніи и наименьшій 0,28 руб. въ Вологодской губерніи. Вообще же дефицитъ для всей сѣти, рассчитанный на 1 кв. версту пространства 44-хъ губерній, составляетъ 4,85 рублей.

Не безинтересно будет сопоставить цифры Московской губернии съ цифрами Бельгii, такъ какъ пространства ихъ приблизительно равны: Сравненiе желѣзныхъ дорогъ Московской губернии съ бельгiйскою сѣтъю.

	Москов. губернiя.	Бельгiя.
Пространство, тысячъ кв. верстъ . .	29	26
Число жителей на 1 кв. версту . .	62	188
Основной капиталъ на 1 кв. версту .	2.294	11.158
Пассажировъ	132	1.088
Пудовъ товара тысячъ: по отправленiю	5,2	52,7
» прибытiю	8,9	

Цифры эти показываютъ, на сколько еще наиболѣе дѣятельная и наиболѣе выгодно расположенная губернiя Россii отстаетъ отъ Бельгii.

4. СРАВНЕНIЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ ВЪ ГУБЕРНIЯХЪ НА ОДНОГО ЖИТЕЛЯ.

Въ слѣдующей таблицѣ (№ XX) показаны: въ графѣ 3-й народонаселенiе губернии; въ графѣ 4 длина желѣзныхъ дорогъ въ губернии, приходящаяся на 10.000 жителей; въ графѣ 5 основной капиталъ желѣзныхъ дорогъ въ губернии, падающiй на 1 жителя губернии; въ графѣ 6 число пассажировъ, приходящееся на 1,000 жителей въ губернии, и, наконецъ, въ графахъ 7 и 8-й числа пудовъ, отправленныхъ и прибывшихъ на станци въ губернии, падающiя на 1 жителя.

Числа графы 3 заимствованы изъ таблицы XVII; цифры графы 4 получаютъ раздѣленiемъ $\frac{1}{100}$ цифръ графы 5-й таблицы XVII на числа народонаселенiя изъ графы 3. Цифры графы 6 получаютъ раздѣленiемъ цифръ изъ графы 12 таблицы XVII на цифры народонаселенiя изъ графы 3; цифры же графы 5, 7 и 8 получены раздѣленiемъ графы 6, 13 и 14 таблицы XVII на число жителей въ губернии изъ графы 3.

Описанiе таблицы результатовъ сравненiя на одного жителя въ губернiяхъ.

Способъ составленiя таблицы.

ТАБЛИЦА XX.

1	2	3	4	5	6	7		8					
						НАИМЕНОВАНИЕ ГУБЕРНИЙ.	Народо- васеленіе въ миллио- нахъ.		Длина ж. дорогъ на 10,000 жителей, въ верст.	Основной капиталь на 1-го жителя, въ руб- ляхъ.	Число пассажи- ровъ на 1000 жи- телей въ губерніи.	Число судовъ, отпра- вленныхъ и прибывшихъ на станціи въ губерніи, падающихъ на 1-го жи- теля:	
												по отпра- вленію.	по прибы- тію.
1	Бессарабская . . .	1.12	1.2	10	161	6.0	4.2						
2	Варшавская . . .	0.95	3.6	25	1434	43.4	66.7						
3	Виленская . . .	1.04	3.8	32	595	20.6	21.0						
4	Витебская . . .	0.91	5.4	44	758	90.2	103.2						
5	Владимірская . . .	1.28	3.7	28	546	34.1	24.9						
6	Вологодская . . .	1.02	1.0	3	57	0.3	1.4						
7	Волынская . . .	1.76	2.5	17	192	10.9	11.0						
8	Воронежская . . .	2.21	1.6	11	96	4.9	1.9						
9	Гродненская . . .	1.03	5.3	37	544	24.7	29.7						
10	Донская область . . .	1.14	7.7	56	794	32.5	51.3						
11	Екатеринославская . . .	1.41	3.1	23	253	17.4	11.5						
12	Кіевская . . .	2.25	1.1	8	261	13.7	13.9						
13	Ковенская . . .	1.17	4.0	21	288	9.7	6.4						
14	Костромская . . .	1.20	0.6	3	37	4.0	1.0						
15	Курляндская . . .	0.63	3.0	15	427	9.0	12.6						
16	Курская . . .	2.02	2.1	19	326	21.5	15.4						
17	Кѣлецкая . . .	0.55	0.3	3	54	2.2	0.9						
18	Лифляндская . . .	1.02	1.5	15	1023	21.2	32.2						
19	Ломжинская . . .	0.51	2.2	21	146	8.5	23.6						
20	Минская . . .	1.22	3.9	20	271	8.8	7.5						
21	Могилевская . . .	0.98	3.8	22	152	10.1	4.3						
22	Московская . . .	1.80	3.3	37	2137	84.5	144.7						
23	Нижегородская . . .	1.29	0.5	5	124	15.7	5.6						
24	Новгородская . . .	1.02	3.2	56	497	37.5	35.6						
25	Орловская . . .	1.63	2.8	28	326	44.4	36.7						
26	Петровская . . .	0.71	3.4	25	1145	99.0	80.5						
27	Подольская . . .	2.00	2.1	19	278	20.1	13.5						
28	Полтавская . . .	2.15	1.0	6	126	7.4	3.2						
29	Псковская . . .	0.79	1.8	19	108	5.4	4.2						
30	Рязанская . . .	1.52	2.3	18	459	62.9	48.1						
31	С. Петербургская . . .	1.35	4.2	42	2195	43.4	70.0						
32	Саратовская . . .	1.77	1.8	16	109	32.4	16.2						
33	Смоленская . . .	1.16	4.3	29	311	27.8	12.8						
34	Сувалкская . . .	0.54	1.5	15	115	10.0	46.1						
35	Сѣдлецкая . . .	0.53	3.0	22	484	24.8	9.6						
36	Таврическая . . .	0.75	4.3	26	60	0.6	0.8						
37	Тамбовская . . .	2.23	2.9	23	449	59.6	49.2						
38	Тверская . . .	1.55	3.1	40	221	16.5	9.0						
39	Тулъская . . .	1.19	2.3	27	212	12.2	6.9						
40	Харьковская . . .	1.74	2.4	18	313	13.0	10.4						
41	Херсонская . . .	1.62	5.2	40	528	27.4	42.0						
42	Черниговская . . .	1.70	2.2	14	173	10.6	5.7						
43	Эстляндская . . .	0.33	7.4	57	435	22.3	33.8						
44	Ярославская . . .	1.01	2.6	16	360	32.3	8.6						
Итого для 44 губер- ній, имѣющихъ ж. д.		55.8	2.8	22	442	25.7	25.7						

Изъ таблицы оказывается, что на 10,000 жителей, средним числомъ, въ губерніяхъ, имѣвшихъ эксплуатируемыя дороги, приходится ихъ 2,8 версты; наиболѣе въ Землѣ Донскаго Войска, именно 7,7 версты, и наименѣе въ Кѣлецкой—0,3 версты. Основнаго капитала на 1 жителя въ 44-хъ губерніяхъ приходится, среднимъ числомъ, 22 руб., наиболѣе въ Эстляндской губерніи—57 руб., наименѣе въ Вологодской, Кѣлецкой и Костромской губерніяхъ, по 3 руб. сер. Пассажировъ на 1.000 жителей въ 44-хъ губерніяхъ приходилось 442, наиболѣе—2,195 въ С.-Петербургской и наименѣе—37 въ Костромской губерніи.

По числу отправленныхъ пудовъ, приходящихся на 1 жителя, высшее мѣсто занимаетъ Петроковская губернія, съ 99 пуд. на 1 жителя, низшее — Вологодская, съ $\frac{1}{3}$ пуда.

По прибытію высшее мѣсто занимаетъ Московская губернія съ 145 пуд. на 1 жителя, низшее же Таврическая съ $\frac{6}{10}$ пуда.

Вообще, число пудовъ, перевезенныхъ по желѣзнымъ дорогамъ, составляло въ 1874 г. 25,7 пуда на 1 жителя въ 44-хъ губерніяхъ, имѣвшихъ эксплуатируемыя дороги.

Сопоставляемъ здѣсь числа, соответствующія Московской губерніи, съ такими же цифрами для Великобританіи:

	Москов. губернія.	Великобританія.
Жителей на 1 кв. версту	62	115
Строительнаго капитала на 1 жителя руб.	37	133
Длины желѣзныхъ дорогъ на 10.000 ж. версты	3,3	7,7
Пассажировъ на 1 жителя	2,1	14,9
Пудовъ на 1 жителя: по отправленію	84	360
» прибытію	145	

Выводы предѣльныхъ цифръ относительно капитала, затраченнаго на постройку, и движенія.

Сравненіе желѣзныхъ дорогъ Московской губерніи съ великобританскою сѣтью.

5. СРАВНЕНІЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ ПО ГУБЕРНІЯМЪ НА 1,000 ПУДОВЕРСТЪ.

Въ таблицѣ XXI показаны главнѣйшія цифры сравненія на 1,000 пудовъ, именно: въ графѣ 3—число тарифныхъ пудовъ, совершенныхъ въ предѣлахъ губерніи, въ графѣ 4—основной капиталъ на 100.000 пудовъ, въ графахъ 5 и 6—валовой доходъ и валовой расходъ эксплуатаціи, соответствующій предѣламъ губерніи.

Цифры графы 3 заимствованы изъ таблицы XVII; онѣ показываютъ число пудовъ, соответствующее движенію грузовъ и пассажировъ, считанныхъ по тарифу, т. е. по 30 пуд. Такимъ образомъ, $\frac{80}{1000}$ разъ взятый доходъ и расходъ 1.000 пудовъ показываетъ, приблизительно, средній доходъ и расходъ на передвиженіе пассажира на 1 версту.

Цифры графы 4 получены раздѣленіемъ цифръ изъ графы 6 таблицы XVII на $\frac{1}{100}$ цифръ графы 3. Цифры же графы 5 и 6 получены раздѣленіемъ цифръ графы 7 и 8 на $\frac{1}{100}$ цифръ графы 3.

Описаніе таблицы результатовъ сравненія на 1000 пудовъ.

Способъ составленія таблицы.

ТАБЛИЦА XXI.

1	2	3	4	5	6
№	НАИМЕНОВАНИЕ ГУБЕРНІЙ.	Число пудо- верствъ, со- вершенныхъ въ губерніи, въ 1000 мил- ліоновъ.	Основной капиталъ на 100000 пудо- верствъ въ руб.	Валовой до- ходъ эксплоа- таціи на 1000 пудовверствъ въ копѣй- кахъ.	Валовой ра- сходъ эксплоа- таціи на 1000 пудовверствъ въ копѣй- кахъ.
1	Бессарабская	1.39	840	42.1	33.6
2	Варшавская	8.97	265	37.8	25.9
3	Виленская	7.46	448	45.5	33.2
4	Витебская	15.10	266	30.7	23.3
5	Владимірская	11.91	306	40.2	17.6
6	Вологодская	0.28	956	46.8	33.2
7	Волынская	7.65	381	41.5	33.2
8	Воронежская	3.52	717	35.5	30.6
9	Гродненская	7.50	518	37.5	28.1
10	Донская область	14.68	437	36.2	28.4
11	Екатеринославская	4.83	631	43.0	47.9
12	Кіевская	6.87	252	41.8	23.2
13	Ковенская	3.34	729	43.1	39.6
14	Костромская	0.37	1071	55.0	46.3
15	Курляндская	1.35	685	41.1	42.6
16	Курская	10.11	376	42.9	23.9
17	Кѣлецкая	0.67	215	31.6	15.7
18	Лифляндская	4.96	316	35.0	25.7
19	Ломжинская	1.17	910	39.1	30.7
20	Минская	5.62	427	33.3	25.7
21	Могилевская	6.24	341	30.2	21.4
22	Московская	44.61	150	38.1	18.1
23	Нижегородская	3.15	203	39.0	15.5
24	Новгородская	20.65	279	36.7	16.5
25	Орловская	15.91	284	32.4	20.3
26	Петрововская	9.55	184	32.1	16.4
27	Подольская	7.42	456	42.0	31.7
28	Полтавская	4.46	297	33.4	24.7
29	Псковская	1.33	1140	48.8	35.6
30	Рязанская	16.68	165	39.0	18.7
31	С. Петербургская	20.46	275	40.4	24.7
32	Саратовская	4.75	578	35.6	31.9
33	Смоленская	11.80	288	28.7	19.7
34	Сувалкская	1.86	448	48.8	35.6
35	Сѣдлецкая	2.77	414	42.1	30.0
36	Таврическая	0.29	6881	47.6	101.5
37	Тамбовская	17.12	302	34.4	25.4
38	Тверская	17.99	340	36.7	16.6
39	Тульская	7.16	448	40.2	24.5
40	Харьковская	8.72	363	38.6	26.9
41	Херсонская	17.25	374	39.8	31.2
42	Черниговская	5.73	409	41.4	22.5
43	Эстляндская	3.19	589	36.1	27.7
44	Ярославская	4.83	334	37.9	16.5
Итого для 44 губерній, имѣ- ющихъ желѣзныя дороги.		373.68	333	37.5	23.5

Изъ таблицы видно, что средній основной капиталъ, соответствующій 100.000 пудовъ, составилъ 333 рубля. Не считая Таврической губернии, по изложенной выше причинѣ, окажется высшій капиталъ въ Псковской губернии—1.140, низшій въ Московской губернии—150 руб. Валовой доходъ эксплуатаци, въ среднемъ выводѣ, составлялъ 37,5 коп. на 1.000 пудовъ и былъ высшій въ Костромской губернии—55,0 коп. ($\frac{1}{18}$ коп. съ пуда и версты), низшій въ Смоленской губернии—28,7 коп. ($\frac{1}{35}$ коп. съ пуда и версты).

По расходу, составлявшему, въ среднемъ выводѣ, 23,5 коп. на 1.000 пудовъ, оказался высшій расходъ (не считая Таврической губернии) въ Костромской губернии—46,3 коп. на 1.000 пудовъ, низшій же въ Нижегородской—15,5 коп.

Какъ выше сказано, стоимость 1 пассажировой версты получается посредствомъ умноженія на $\frac{2}{100}$ цифры, соответствующей 1.000 пудовъ.

Такимъ образомъ, стоимость одной пассажировой версты въ 1874 году была:

по доходу	1.13 коп.
» расходу	0.70 »

Одна же пудовъ товара обходилась:

по доходу	$\frac{1}{26}$ »
» расходу	$\frac{1}{43}$ »

Съ этими цифрами можно сравнить результаты въ 1871—1873 гг., выведенные нами въ сочиненіи: «Русскія желѣзныя дороги», а именно:

	1871.	1872.	1873.
доходъ съ 1 пассажировой версты	1.26	1.27	1.26 коп.
расходъ на 1 пассажировой версту	0.98	0.90	0.88 »
доходъ съ 1 пудовъ	$\frac{1}{25}$	$\frac{1}{23}$	$\frac{1}{26}$ »
расходъ на 1 пудовъ	$\frac{1}{32}$	$\frac{1}{34}$	$\frac{1}{39}$ »

Сравнивая цифры четырехлѣтія, легко замѣтить, что расходы на передвиженіе какъ пассажировъ, такъ и грузовъ постоянно и значительно уменьшаются, именно расходъ на одну пассажировой версту, составлявшій въ 1871 году 0.98 коп., въ 1874 году упалъ до 0.70. Цифры, соответствующія товарному движенію, еще яснѣе показываютъ, какъ громадно улучшается положеніе дорогъ, ибо съ 1871 по 1874 годъ средній доходъ съ пуда и версты уменьшился лишь съ $\frac{1}{25}$ на $\frac{1}{26}$ коп., между тѣмъ какъ расходъ упалъ съ $\frac{1}{32}$ на $\frac{1}{39}$ коп. Кроме того, уменьшеніе расходовъ представляетъ, въ теченіе всего разсмотрѣннаго нами четырехлѣтія, явленіе постоянное, и есть основаніе предполагать, что оно не остановится, а будетъ продолжаться.

Въ заключеніе, сопоставляемъ здѣсь цифры для Московской губернии съ такими же цифрами для Бельгіи. На 1000 пудовъ приходится:

	Москов. губ.	Бельгія.
строительнаго капитала	1.50	4.06 руб.
валоваго дохода	38.1	44.1 коп.
» расхода	18.1	22.6 »
чистаго дохода	20.0	21.5 »

Сравненіе желѣзныхъ дорогъ Московской губернии съ бельгійскою сѣтью.

Движеніе грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ въ губерніяхъ.

Цѣль составленія и описаніе таблицы о движеніи грузовъ въ губерніяхъ.

Показанное въ предъидущихъ таблицахъ количество прибывшихъ и отправленныхъ грузовъ получено посредствомъ обыкновенно употребляемаго способа сложенія итоговъ отдѣльныхъ дорогъ, вслѣдствіе чего происходитъ, что одинъ и тотъ же пудъ, если только прослѣдовалъ по нѣсколькимъ дорогамъ, считается нѣсколько разъ прибывшимъ и отправленнымъ. Такой способъ исчисленія, встрѣчаемый, впрочемъ, во всѣхъ статистическихъ таблицахъ о движеніяхъ по желѣзнымъ дорогамъ, а по сему, чтобы дать возможность сравненія, употребленный и нами, не даетъ возможности опредѣлить, превышаетъ ли вывозъ данной губерніи ея привозъ или обратно.

Въ виду особаго интереса, который представляетъ изслѣдованіе вопроса, какія изъ губерній и въ какомъ размѣрѣ производятъ болѣе, чѣмъ потребляютъ, въ смыслѣ желѣзнодорожнаго движенія, мы старались исправить указанный недостатокъ, сдѣлавъ, на основаніи отчетовъ, другой расчетъ количества дѣйствительно отправленныхъ и прибывшихъ пудовъ, исключивъ изъ количества отправленныхъ пудовъ каждой станціи все то, что она приняла отъ другой дороги примыкающей, а изъ количества прибывшихъ пудовъ все то, что также станція передаетъ другой примыкающей дорогѣ. Исправленные такимъ образомъ цифры вошли въ составъ таблицы XXII.

Въ графахъ 3 и 5-й этой таблицы показаны числа отправленныхъ и прибывшихъ пудовъ на станцію внутри губерніи, заимствованныя изъ таблицы XVII. Въ графахъ 4 и 6-й приведены цифры количества пудовъ, отправленныхъ и прибывшихъ, не считая пудовъ, переданныхъ или принятыхъ примыкающими желѣзными дорогами, т. е. такъ называемыхъ грузовъ прямаго сообщенія (транзитныхъ). Графы 7 и 8-я показываютъ излишекъ прибывшихъ пудовъ надъ отправленными губерніею или обратно: въ графѣ 7-й приведенъ излишекъ вывоза, а въ графѣ 8-й—излишекъ привоза.

ТАБЛИЦА XXII.

№	Наименованіе губерній.	Число пудовъ, отправлен-ныхъ станціями ж. д. вну-три губерній		Число пудовъ, прибывшихъ на станціи ж. д. внутри губерній		Разница количества пудовъ, прибывшихъ и отправлен-ныхъ станціями ж. д. въ предѣлахъ губерній.	
		включая тран-зитные грузы.	безъ транзит-ныхъ грузовъ.	включая тран-зитные грузы.	безъ транзит-ныхъ грузовъ.	Излишекъ вы-воза.	Излишекъ при-воза.
		въ милліонахъ.		въ милліонахъ.		въ милліонахъ.	
1	Бессарабская	7,55	7,55	4,67	4,67	2,87	—
2	Варшавская	41,27	20,12	63,41	38,37	—	18,25
3	Виленская	21,40	8,59	21,82	8,40	0,10	—
4	Витебская	82,37	13,84	94,22	13,87	—	0,03
5	Владимірская	43,65	37,74	31,96	26,06	11,68	—
6	Вологодская	0,34	0,34	1,38	1,38	—	1,04
7	Волинская	19,13	18,53	19,40	9,98	8,54	—
8	Воронежская	10,77	10,77	4,27	4,27	6,50	—
9	Гродненская	25,51	10,62	30,73	9,69	0,93	—
10	Донская область	37,18	33,18	58,62	54,04	—	20,86
11	Екатеринославская	24,51	16,06	16,28	6,93	9,13	—
12	Кіевская	30,79	15,71	31,29	16,15	—	0,43
13	Ковенская	11,36	10,26	7,54	6,73	3,52	—
14	Костромская	4,82	4,82	1,18	1,18	3,64	—
15	Курляндская	5,69	5,33	7,96	7,75	—	2,42
16	Курская	43,51	20,94	31,22	8,51	12,42	—
17	Кѣлецкая	1,18	1,14	0,47	0,45	0,69	—
18	Лифляндская	21,51	21,35	32,73	32,71	—	11,36
19	Ломжинская	4,33	1,57	12,04	1,58	—	0,01
20	Мннская	10,74	10,16	9,15	8,60	1,56	—
21	Могилевская	9,89	9,89	4,19	4,19	5,70	—
22	Московская	152,40	99,02	260,99	196,09	—	97,07
23	Нижегородская	20,29	20,29	7,27	7,27	13,02	—
24	Новгородская	38,29	10,05	36,41	8,16	1,80	—
25	Орловская	72,55	38,75	59,90	32,93	5,82	—
26	Петровская	70,09	34,20	56,97	18,03	16,17	—
27	Подольская	40,03	30,84	26,97	14,80	16,03	—
28	Полтавская	16,05	16,05	6,81	6,81	9,24	—
29	Псковская	4,31	4,31	3,37	3,37	0,94	—
30	Рязанская	95,88	32,84	73,32	16,21	16,63	—
31	С.-Петербургская	58,76	47,53	94,85	87,87	—	40,34
32	Саратовская	57,20	57,20	28,68	28,68	28,52	—
33	Смоленская	32,35	26,74	14,87	11,85	14,88	—
34	Сувалская	5,36	3,14	24,78	3,17	—	0,03
35	Сѣлецкая	13,26	4,28	5,12	2,58	1,70	—
36	Таврическая	0,42	0,42	0,60	0,60	—	0,18
37	Тамбовская	132,89	68,16	109,74	44,54	23,62	—
38	Тверская	25,54	19,83	13,97	11,33	8,50	—
39	Тульская	14,48	10,50	8,16	6,90	3,60	—
40	Харьковская	22,69	16,91	18,01	10,89	6,02	—
41	Херсонская	44,20	38,17	67,97	61,18	—	23,01
42	Черниговская	18,19	13,45	9,72	7,50	7,94	—
43	Эстляндская	7,26	6,60	11,00	11,01	—	4,32
44	Ярославская	32,55	10,86	8,64	5,53	5,33	—
Итого для 44 губер-ній, имѣющихъ ж. д.		1432,68	890,75	1432,68	862,83	247,26	219,34

Выводы предѣльныхъ цифръ движенія грузовъ.

Изъ таблицы видно, что вообще перевезено было по желѣзнымъ дорогамъ 1,433 милліона пудовъ; но если исключить пуды, переходящіе съ одной дороги на другую, то окажется ихъ не 1,433 мил., а

по отправленію	891 милл. пуд.
« прибытію	863 « «

28 милліоновъ пудовъ, составляющіе разницу между приведенными цифрами отправленія и прибытія, слѣдуетъ считать вышедшими за границу въ прямомъ сообщеніи, такъ какъ каждый пудъ, оставшійся внутри страны, долженъ быть показанъ прибывшимъ на какую нибудь станцію.

Далѣе изъ таблицы видно, что цифры движенія грузовъ заключаются въ границахъ: по отправкѣ 99 милл. пуд. для Московской губерніи и 341 тыс. для Вологодской, по прибытію же 196 мил. для Московской губ. и 601 тыс. для Таврической.

Вывозъ по желѣзнымъ дорогамъ превышаетъ привозъ по нимъ въ 30 губерніяхъ; въ 4 же, наоборотъ, привозъ превышаетъ вывозъ.

Излишекъ вывоза заключается въ границахъ отъ 190 тыс. для Виленской губ. до 28,5 мил. для Саратовской; излишекъ же привоза — отъ 6 тыс. для Ломжинской губ. до 97 милл. для Московской губ.

Итогъ излишковъ по отправленію составляетъ 247 милліоновъ пудовъ; итогъ же излишковъ по прибытію 219 милліоновъ; разница 28 милл., какъ выше сказано, вышла по желѣзнымъ дорогамъ за границу въ прямомъ сообщеніи.

Хотя цифрамъ этимъ, въ виду разнородности предметовъ, которые приходилось складывать, для полученія необходимыхъ для выводовъ итоговъ, нельзя придавать особенной практической важности, все-таки онѣ даютъ болѣе вѣрныя взгляды на движеніе грузовъ, чѣмъ сопоставленіе цифръ изъ графъ 3-й и 5-й.

Впрочемъ, подробное изслѣдованіе движенія грузовъ по родамъ товаровъ составляетъ предметъ отдѣльной части настоящаго нашего труда и графическихъ таблицъ, болѣе наглядно разрѣшающихъ всѣ, связанные съ этимъ предметомъ, вопросы.

Количество пудовъ, совершенныхъ главнѣйшими товарами по желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 году.

Описаніе таблицы пудовъ, совершенныхъ главнѣйшими товарами.

Въ таблицѣ XXIII (см. прилож.) въ графѣ 1-ой, показаны, въ милліонахъ, общій итогъ пудовъ, перевезенныхъ въ 1874 г. по желѣзнымъ дорогамъ, товаровъ малой скорости. Въ графѣ 2-ой показано, въ процентахъ общаго итога перевезенныхъ пудовъ (т. е. гр. 1), участіе хлѣба, льна, пеньки, льнянаго сѣмени, сала, шерсти, кожъ, лѣса и мяса въ отпускѣ за границу. Въ графахъ съ 3 по 13 приведенъ, въ процентахъ общаго итога перевезенныхъ пудовъ (т. е. графы 1), итогъ пудовъ, совершенныхъ хлѣбомъ (гр. 3), льномъ (гр. 4), пенькой (гр. 5), сѣменемъ льнянымъ (гр. 6), саломъ (гр. 7), шерстью (гр. 8), кожей (гр. 9), лѣсомъ (гр. 10), солью (гр. 11), каменнымъ углемъ (гр. 12), желѣзомъ и чугуномъ не въ

ТАБЛИЦА XXIII.

Количество пудов верет, совершенных главнейшими товарами по желѣзным дорогамъ въ 1874 году.													Отпущенъ за границу и привозъ изъ за границы главнейшихъ товаровъ, въ процентномъ отношеши къ итогу пудов верет, совершенныхъ каждымъ изъ нихъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 году.																	
№	НАИМЕНОВАНИЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.	Общій итогъ перевезеннаго пудовъ въ тысячахъ.	Въ общемъ итогѣ пудов верет, совершенныхъ главнейшими товарами по желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 году.	Въ общемъ итогѣ пудов верет, совершенныхъ всеми грузами, составленъ въ процентахъ:										Отпущенъ за границу составилъ, въ процентахъ итога пудов веретъ каждого товара:					Привозъ изъ за границы составилъ, въ процентахъ общаго итога пудов веретъ каждого товара:					№						
				Хлѣбъ.	Лѣсъ.	Пенька.	Сѣмя льняное.	Сало.	Шерсть.	Кожа.	Лѣсъ.	Сѣль.	Кашени и чуж. тукъ.	Железо и чугунокъ.	Хлѣбъ.	Лѣвъ.	Пенька.	Сѣмя льняное.	Сало.	Шерсти.	Кожа.	Лѣсъ.	Шерсти.		Сѣль.	Кашени и чуж. тукъ.	Железо и чугунокъ.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25						
1.	Балтійская	5,087	46,5	44,01	0,60	0,10	3,78	0,01	0,30	0,50	1,18	0,12	0,77	4,41	92,6	96,6	—	97,1	—	25,8	5,5	41,3	60,8	100,	90,0	82,0	Балтійская	1.		
2.	Брестъ-Гравельская	2,698	67,4	66,40	0,08	0,07	1,57	0,04	0,18	0,03	1,43	3,61	0,09	0,10	97,4	99,0	99,4	91,0	—	0,4	10,6	81,3	50,6	99,9	40,2	97,1	Брестъ-Гравельская	2.		
3.	Варшавско-Бромбергская	1,530	11,4	27,55	0,17	0,02	0,02	0,04	1,50	1,12	1,70	10,00	15,08	5,63	—	—	—	—	—	1,4	43,0	2,8	60,5	48,7	100	60,0	68,8	Варшавско-Бромбергская	3.	
4.	Варшавско-Висльская	11,687	15,1	14,32	1,36	0,10	0,60	0,14	0,26	0,18	8,56	2,15	49,42	2,51	40,7	80,2	67,1	—	—	0,5	24,0	4,1	92,6	32,2	100	55,0	85,5	Варшавско-Висльская	4.	
5.	Варшавско-Тереспольская	3,009	15,8	53,87	0,29	0,48	0,15	0,75	1,07	0,69	1,44	0,00	0,68	2,41	28,3	7,1	8,2	—	—	—	43,5	0,0	2,0	—	99,9	96,7	98,1	Варшавско-Тереспольская	5.	
6.	Волга-Донская	881	—	1,47	0,00	0,08	—	—	—	0,00	0,19	0,03	71,85	0,00	3,68	0,64	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Волга-Донская	6.	
7.	Грязь-Паршицкая	7,338	14,2	20,40	—	—	3,82	0,21	1,07	0,42	2,70	24,50	0,01	1,11	53,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Грязь-Паршицкая	7.	
8.	Диабурго-Витебская	9,096	75,7	26,90	0,01	7,14	2,79	0,15	0,06	0,20	0,02	1,53	4,06	2,30	80,2	83,42	98,6	94,0	—	—	23,1	—	—	—	—	—	—	Диабурго-Витебская	8.	
9.	Віево-Брестская	11,762	50,2	72,04	0,02	0,00	2,34	0,51	0,24	0,28	5,68	4,05	0,09	0,01	78,9	18,32	4,8	—	—	—	0,0	0,4	0,4	43,4	20,6	99,9	99,9	84,9	Віево-Брестская	9.
10.	Константинопольская	9,883	10,4	42,05	0,15	0,00	5,80	0,35	0,65	0,95	2,04	1,12	32,26	0,55	11,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Константинопольская	10.	
11.	Курскъ-Кіевская	31	9,4	9,77	—	—	—	0,13	0,25	0,05	9,73	0,00	53,60	0,80	96,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Курскъ-Кіевская	11.	
12.	Курскъ-Харьковъ-Азовская	6,188	39,57	39,57	0,01	0,89	0,08	0,17	0,15	0,36	0,81	1,89	0,46	1,24	82,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Курскъ-Харьковъ-Азовская	12.	
13.	Лидварно-Ровенская	10,960	27,2	45,15	0,14	0,17	1,25	0,31	3,25	1,00	7,41	3,59	31,50	1,05	75,0	—	—	—	—	—	99,3	38,1	8,7	0,1	23,2	—	—	—	Лидварно-Ровенская	13.
14.	Львовская	5,662	35,7	70,98	0,49	3,38	1,79	0,13	0,12	0,08	1,42	2,40	0,08	0,10	44,7	33,0	28,6	66,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Львовская	14.
15.	Лодзинская фабричная	1,324	0,1	54,93	5,17	0,09	2,32	0,00	0,06	0,28	1,00	5,74	0,01	0,59	89,9	63,1	50,2	73,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Лодзинская фабричная	15.
16.	Лозно-Севастопольская	229	—	4,09	0,02	0,02	—	—	—	0,15	0,62	0,08	1,18	2,15	34,24	0,48	2,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Лозно-Севастопольская	16.
17.	Митавская	694	—	32,26	0,22	—	1,64	1,23	3,85	0,37	13,27	2,47	—	1,83	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Митавская	17.
18.	Московско-Брестская	248	46,2	46,45	3,77	0,06	4,47	0,09	0,05	0,70	1,91	3,02	0,39	2,77	95,5	61,6	28,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Московско-Брестская	18.
19.	Московско-Курскъ	13,887	9,5	38,62	0,57	0,47	0,71	0,45	1,24	0,34	1,12	2,33	4,25	0,81	21,4	20,6	20,3	85,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Московско-Курскъ	19.
20.	Московско-Нижегородская	18,028	3,6	19,05	0,04	1,00	0,20	0,07	1,81	0,15	3,60	1,02	3,36	0,80	19,4	17,5	81,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Московско-Нижегородская	20.
21.	Московско-Рязанская	13,491	7,4	10,24	0,26	0,05	0,43	0,10	0,41	1,05	3,31	6,00	0,00	8,40	41,2	84,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Московско-Рязанская	21.
22.	Московско-Ирландская	13,101	25,7	39,37	0,03	0,17	4,86	0,09	0,51	0,20	1,01	0,02	0,07	0,88	61,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Московско-Ирландская	22.
23.	Николаевская	3,797	0,3	12,77	1,85	0,10	0,09	0,13	0,18	0,23	13,28	1,85	0,21	2,05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Николаевская	23.
24.	Новгородская	45,172	134	46,94	1,62	1,04	4,93	0,05	0,41	0,30	14,21	0,03	0,20	1,05	66,6	65,1	61,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Новгородская	24.
25.	Одесская	195	36,3	47,05	0,85	0,11	1,22	3,03	—	0,04	1,03	1,24	0,04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Одесская	25.
26.	Орловско-Витебская	15,348	37,2	63,28	—	0,01	0,25	0,15	0,06	0,43	2,44	7,68	0,69	0,87	55,8	96,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Орловско-Витебская	26.
27.	Орловско-Грязьская	12,183	53,9	52,84	0,11	6,31	2,17	0,40	0,12	0,13	3,99	0,75	0,91	3,38	89,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Орловско-Грязьская	27.
28.	Рига-Диабурговская	5,670	28,1	52,04	0,09	0,33	1,57	0,49	0,03	0,09	0,18	9,34	0,20	0,41	70,1	18,6	82,1	77,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рига-Диабурговская	28.
29.	Рязанско-Моршанская	1,038	51,2	45,09	4,10	3,03	4,10	0,19	0,14	0,18	0,88	4,50	5,33	3,83	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рязанско-Моршанская	29.
30.	Рязанско-Вологодская	14,597	10,3	58,18	0,98	0,74	2,24	0,73	0,08	0,28	2,13	0,02	—	—	99,1	99,4	93,1	94,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рязанско-Вологодская	30.
31.	Рибинско-Вологодская	222	48,1	61,71	0,04	0,08	4,20	0,45	0,49	0,18	0,35	0,19	24,24	0,55	17,7	81,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рибинско-Вологодская	31.
32.	Петербургско-Варшавская	7,130	48,1	79,25	1,05	0,03	2,63	0,02	0,06	0,39	0,02	0,54	0,21	0,41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Петербургско-Варшавская	32.
33.	Тамбово-Волгодонская	1,513	30,0	46,77	0,40	4,07	2,63	0,47	0,10	1,02	1,22	1,71	0,14	2,63	46,0	44,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Тамбово-Волгодонская	33.
34.	Тамбово-Саратовская	4,386	41,1	66,72	0,01	0,02	11,06	0,10	0,43	0,48	0,22	1,25	2,30	0,26	98,1	94,5	78,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Тамбово-Саратовская	34.
35.	Харьковско-Николаевская	8,490	44,7	51,33	0,03	0,01	5,32	0,38	0,22	0,18	4,07	5,46	0,17	0,21	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Харьковско-Николаевская	35.
36.	Шуйско-Николаевская	843	—	44,83	0,07	0,00	1,84	0,16	0,05	0,30	5,35	0,13	14,78	0,44	74,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Шуйско-Николаевская	36.
37.	Ярославско-Вологодская	301	—	24,05	—	—	0,29	0,24	0,34	1,00	3,93	1,57	—	1,03	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ярославско-Вологодская	37.
Итого	287,660	32,9	44,77	1,06	1,35	2,60	0,27	0,62	0,51	5,14	2,90	5,30	1,98	61,8	76,9	78,6	81,7	7,0	19,9	4,5	12,6	6,4	17,8	32,5	38,9	Итого				

Итого 287,660

Итого 38,9

Количество пудов верст, совершенных главнейшими товарами по желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 году.

Отпускъ за границу и привозъ итогу пудов верст, совершенных

№	НАИМЕНОВАНИЕ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.	Общій итогъ перевезенныхъ пудов верст въ милліонѣхъ.	Количество пудов верст отпуща: хлѣба, льна, пеньки, льняного сѣмена, сала, шерсти, кожи, мяса, слота и мяса въ процентахъ общаго итога пудов верст (гр. 1) всѣхъ грузовъ.	Въ общемъ итогѣ пудов верст, совершенныхъ всѣми грузами, составленъ въ процентахъ:										Отпускъ за границу и привозъ итогу пудов верст, совершенных					
				Хлѣбъ.	Ленъ.	Пенька.	Сѣмя льняное.	Сало.	Шерсть.	Кожи.	Лѣсъ.	Соль.	Каменный уголь.	Желѣзо и чугуны не въ дѣлѣ.	Хлѣба.	Льна.	Пеньки.	Сѣмени льняного.	Сала.
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1.	Балтійская	5,687	46,5	44,91	0,60	0,10	3,78	0,01	0,39	0,50	1,18	0,12	0,77	2,41	92,6	96,6	—	97,1	—
2.	Бресто-Граевская	2,698	67,4	66,40	0,08	0,07	1,37	0,04	0,18	0,03	1,43	3,61	0,09	0,19	97,4	99,0	99,4	91,0	—
3.	Варшавско-Бромбергская	1,530	11,4	27,55	0,17	0,02	0,02	0,94	1,59	1,12	1,76	10,00	13,98	5,63	57,3	—	21,1	—	1,4
4.	Варшавско-Вѣнская	11,087	16,1	14,32	1,30	0,10	0,06	0,14	0,26	0,18	8,56	2,15	49,42	2,51	49,2	80,2	67,1	—	0,5
5.	Варшавско-Тереспольская	3,009	15,8	53,87	0,29	0,48	0,15	0,75	1,07	0,69	1,44	0,00	0,08	2,41	28,3	7,1	8,2	—	—
6.	Волго-Донская	883	—	1,47	0,00	0,08	—	0,00	0,19	0,03	71,85	0,00	3,68	6,64	—	—	—	—	—
7.	Грязе-Царицынская	7,338	14,2	20,49	—	—	3,82	0,21	1,07	0,42	2,70	24,30	0,03	1,11	53,0	—	—	99,9	—
8.	Динабургско-Витебская	9,006	72,7	56,90	0,01	7,14	2,79	0,15	0,06	0,20	0,02	1,53	4,06	2,30	89,2	83,42	98,6	94,9	—
9.	Кіево-Брестская	11,762	58,2	72,94	0,02	0,00	2,34	0,51	0,24	0,28	5,68	4,05	0,09	0,91	78,9	18,32	4,8	—	0,0
10.	Козлово-Ворон.-Ростовская	9,883	10,4	42,95	0,13	0,00	5,80	0,35	0,65	0,95	2,64	1,42	22,26	0,55	11,1	—	—	85,5	34,6
11.	Константиновская	331	9,4	9,77	—	—	—	0,13	0,25	0,05	9,73	0,06	53,60	0,80	96,7	—	—	—	—
12.	Курско-Кіевская	6,188	32,7	39,37	0,01	0,89	0,08	0,47	0,15	0,36	0,81	1,89	0,46	1,24	82,8	—	14,7	—	—
13.	Курско-Харьково-Азовская	10,960	37,2	45,15	0,14	0,17	1,25	0,31	3,26	1,00	7,41	3,59	31,50	1,05	75,0	—	—	99,3	38,0
14.	Ландварово-Роменская	5,962	33,7	70,98	0,49	3,38	1,79	0,13	0,12	0,08	1,42	2,40	0,08	0,46	44,7	33,0	28,6	60,2	—
15.	Либавская	1,324	62,8	54,93	5,17	0,09	2,32	0,00	0,06	0,28	1,06	5,74	0,01	0,59	89,9	63,1	50,2	75,7	—
16.	Лодзинская фабричная	229	0,1	4,09	0,02	0,02	—	0,15	0,62	0,08	1,18	2,15	54,24	0,48	2,7	—	—	—	—
17.	Лозово-Севастопольская	694	—	32,26	0,22	—	1,64	1,23	3,85	0,37	13,27	2,47	—	1,83	—	—	—	5,3	—
18.	Митавская	248	46,2	46,45	3,77	0,06	4,42	0,09	0,05	0,76	1,91	3,02	0,39	2,27	95,5	61,6	28,6	—	—
19.	Московско-Брестская	13,087	9,5	38,62	0,57	0,47	0,71	0,45	1,34	0,34	1,12	2,33	4,25	0,81	21,4	20,6	20,3	83,2	—
20.	Московско-Курская	15,026	5,6	19,05	0,04	1,96	0,20	0,07	1,81	0,15	3,60	1,62	3,36	6,50	19,4	17,5	81,9	—	—
21.	Московско-Нижегородская	13,491	7,4	16,54	0,26	0,05	0,43	0,16	0,41	1,65	3,31	6,60	0,00	8,40	41,2	84,6	—	85,2	—
22.	Московско-Рязанская	13,601	25,7	36,27	0,03	0,17	4,86	0,69	0,51	0,20	1,01	0,02	0,97	0,58	61,6	82,3	35,7	67,6	—
23.	Московско-Ярославская	3,767	0,5	12,77	1,85	0,10	0,09	0,13	0,18	0,23	15,28	1,85	0,21	2,26	—	27,6	—	—	80,6
24.	Николаевская	45,172	37,3	46,04	1,62	1,04	4,93	0,05	0,41	0,39	14,21	0,03	0,29	1,75	66,6	65,1	91,2	93,7	—
25.	Новгородская	134	6,1	27,80	0,85	0,01	1,76	—	0,02	0,56	0,00	0,44	0,17	1,00	22,0	—	—	—	—
26.	Новоторжская	195	36,3	41,95	8,15	1,22	5,03	—	0,04	1,03	1,24	0,04	—	1,25	56,5	96,3	—	94,3	—
27.	Одесская	15,548	37,3	63,28	—	0,01	0,25	0,15	0,06	0,43	2,41	7,68	0,09	0,57	55,8	—	19,2	82,9	26,7
28.	Орловско-Витебская	17,183	53,9	52,84	0,11	6,31	2,17	0,40	0,12	0,13	3,99	0,75	0,94	2,38	89,0	18,6	82,1	77,9	—
29.	Орловско-Рязанская	5,676	38,1	52,24	0,00	0,33	1,57	0,49	0,03	0,09	0,18	9,34	0,20	0,21	70,1	—	0,9	92,4	—
30.	Риго-Динабургская	6,546	53,7	45,69	4,10	3,93	4,16	0,19	0,14	0,18	0,88	4,50	5,33	2,53	90,1	99,4	93,1	94,0	9,3
31.	Рязанско-Моршанская	1,658	16,3	58,18	0,08	0,08	2,24	0,73	0,08	0,28	2,13	0,02	—	0,55	17,7	81,89	—	—	—
32.	Рязанско-Козловская	12,597	22,2	63,71	0,04	0,08	4,26	0,35	0,40	0,18	0,35	0,19	24,24	0,55	37,2	—	—	82,4	—
33.	Рязанско-Вологодская	7,136	48,1	76,25	1,65	0,03	2,63	0,02	0,06	0,29	0,02	0,34	0,21	0,41	46,9	—	—	98,3	—
34.	Петербургско-Варшавская	13,086	44,8	42,77	9,26	4,97	2,63	0,47	0,10	1,02	1,22	1,71	0,14	2,63	68,1	94,5	78,3	94,3	0,1
35.	Тамбово-Козловская	1,515	50,6	66,72	0,01	0,02	11,06	0,66	0,43	0,48	0,22	1,25	2,30	0,76	66,8	—	—	48,3	—
36.	Тамбово-Саратовская	4,389	41,1	51,33	0,03	0,01	5,52	0,58	0,22	0,18	4,97	5,46	0,17	0,73	74,9	—	—	48,8	—
37.	Харьково-Николаевская	8,490	44,7	46,83	0,07	0,00	1,84	0,16	0,95	0,36	5,35	0,33	14,78	0,24	88,5	—	—	95,7	—
38.	Шуйско-Ивановская	822	—	24,05	—	—	0,29	—	0,24	1,00	3,93	1,57	—	1,02	—	—	—	—	—
39.	Ярославско-Вологодская	301	—	35,59	5,72	0,60	—	—	0,06	0,03	—	—	—	3,74	—	—	—	—	—
Итого		287,660	32,9	44,77	1,06	1,35	2,60	0,27	0,62	0,51	5,14	2,90	5,30	1,98	61,8	76,9	78,6	81,7	7,0

по желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 году.

Отпускъ за границу и привозъ изъ за границы главнѣйшихъ товаровъ, въ процентномъ отношеніи къ итогу пудоверствъ, совершенныхъ каждымъ изъ нихъ по желѣзнымъ дорогамъ въ 1874 году.

Отпускъ за границу составялъ, въ процентахъ итога пудоверствъ, совершенныхъ всеми грузами, составивши въ процентахъ:

Отпускъ за границу составлялъ, въ процентахъ итога пудоверствъ каждого товара:

Привозъ изъ за границы составлялъ, въ процентахъ общаго итога пудоверствъ каждого товара:

Сѣмя льняное.	Сало.	Шерсть.	Кож.	Лѣсъ.	Соль.	Каменный уголь.	Жѣлѣза и чугуна не въ дѣлѣ.	Хлѣба.	Льна.	Пеньки.	Сѣмени льняного.	Сала.	Шерсти.	Кож.	Лѣса.	Шерсти.	Солн.	Каменного угля.	Жѣлѣза и чугуна не въ дѣлѣ.	Наименованіе желѣзныхъ дорогъ.	№
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		
3,78	0,91	0,39	0,50	1,18	0,12	0,77	2,41	92,6	96,6	—	97,1	—	25,8	5,5	41,3	60,8	100,	90,0	82,0	Балтійская	1.
1,37	0,94	0,18	0,03	1,43	3,61	0,09	0,10	97,4	99,0	99,4	91,0	—	0,4	10,6	81,3	50,6	99,9	40,2	97,1	Бресто-Гравеская	2.
0,02	0,94	1,50	1,12	1,76	10,00	15,98	5,63	57,3	—	21,1	—	1,4	42,0	2,8	90,5	48,7	100	60,0	68,8	Варшавско-Бромбергская	3.
0,06	0,14	0,26	0,18	8,56	2,15	49,42	2,51	49,2	80,2	67,1	—	0,5	24,0	4,1	92,6	32,2	100	55,0	85,5	Варшавско-Вѣнская	4.
0,15	0,75	1,07	0,69	1,44	0,00	0,68	2,41	28,3	7,1	8,2	—	—	42,5	0,0	2,0	—	99,9	96,7	98,1	Варшавско-Тереспольская	5.
—	0,00	0,19	0,03	71,85	0,00	3,68	0,04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Волго-Донская	6.
3,82	0,21	1,07	0,42	2,70	24,30	0,03	1,11	53,0	—	—	90,9	—	—	—	—	—	—	—	—	Грязе-Царицынская	7.
2,79	0,15	0,06	0,20	0,02	1,53	4,06	2,50	89,2	83,42	98,6	94,9	—	—	23,1	42,4	26,6	99,9	99,9	84,0	Дивабурго-Витебская	8.
2,34	0,51	0,24	0,28	5,68	4,05	0,09	0,91	78,9	18,32	4,8	—	0,0	0,4	0,4	10,8	20,9	0,08	90,3	65,6	Кіево-Брестская	9.
5,80	0,35	0,65	0,95	2,64	1,42	22,26	0,55	11,1	—	—	85,5	—	—	—	—	—	—	—	3,4	Козлово-Ворон.-Ростовская	10.
—	0,13	0,25	0,05	9,73	0,06	53,60	0,80	96,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Константиновская	11.
0,08	0,47	0,15	0,36	0,81	1,89	0,46	1,24	82,8	—	14,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.
1,25	0,31	3,26	1,00	7,41	3,59	31,50	1,05	75,0	—	—	99,3	—	—	—	—	—	—	—	—	28,6	Курско-Кіевская
1,79	0,13	0,12	0,08	1,42	2,40	0,08	0,46	44,7	33,0	28,6	66,2	—	—	—	—	—	—	—	—	44,0	Курско-Харьково-Азовская
2,32	0,09	0,06	0,28	1,06	5,74	0,01	0,59	89,9	63,1	50,2	75,7	—	—	—	—	—	—	90,1	100,0	72,6	Ландварово-Роменская
—	0,15	0,62	0,08	1,18	2,15	54,24	0,48	2,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99,2	93,4	73,9	Либавская
1,64	1,23	3,85	0,37	13,27	2,47	—	1,83	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76,5	—	98,6	Лодзинская фабричная
4,42	0,09	0,05	0,76	1,91	3,02	0,39	2,27	95,5	61,6	28,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16.
0,71	0,45	1,34	0,34	1,12	2,33	4,25	0,81	21,4	20,6	20,3	83,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17.
0,20	0,07	1,81	0,15	3,60	1,62	3,36	0,50	19,4	17,5	81,9	—	—	31,2	2,9	0,7	—	17,3	99,6	53,7	—	18.
0,43	0,16	0,41	1,65	3,31	6,60	0,00	0,40	41,2	84,6	—	85,2	—	—	—	—	—	—	—	—	7,3	Московско-Брестская
4,86	0,69	0,51	0,20	1,01	0,02	0,97	0,58	61,6	82,3	35,7	67,6	—	—	—	—	—	—	—	—	6,2	Московско-Курская
0,09	0,13	0,18	0,23	12,28	1,85	0,21	2,26	—	27,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20.
4,93	0,05	0,41	0,39	14,21	0,03	0,29	1,75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21.
1,76	—	0,02	0,56	0,00	0,44	0,17	1,00	66,6	65,1	91,2	93,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.
5,63	—	0,04	1,03	1,24	0,04	—	1,25	22,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23.
0,25	0,15	0,06	0,43	2,41	7,68	0,69	0,57	56,5	96,3	—	94,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24.
2,17	0,40	0,12	0,13	3,99	0,75	0,94	2,38	55,8	—	19,2	82,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25.
1,57	0,49	0,03	0,09	6,18	9,34	0,20	0,21	89,0	18,6	82,1	77,9	26,7	—	—	—	—	—	—	—	—	26.
4,16	0,19	0,14	0,18	0,88	4,50	5,33	3,53	70,1	—	0,9	92,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27.
2,24	0,73	0,98	0,28	2,13	0,02	—	—	99,1	99,4	93,1	94,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28.
4,26	0,35	0,40	0,18	0,35	0,19	24,24	0,55	17,7	81,89	—	—	9,3	0,8	37,3	94,9	14,3	99,9	100,0	93,3	—	29.
2,63	0,02	0,06	0,39	0,02	0,54	0,21	0,41	37,2	—	—	82,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.
2,63	0,47	0,10	1,02	1,22	1,71	0,14	0,63	49,9	44,9	—	98,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31.
11,06	0,66	0,43	0,48	0,22	1,25	2,30	0,76	68,1	94,5	78,3	94,3	0,1	—	—	—	—	—	—	—	—	32.
5,52	0,58	0,22	0,18	4,97	5,46	0,17	0,73	66,8	—	—	94,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33.
1,84	0,16	0,95	0,36	5,35	0,33	14,78	0,24	74,9	—	—	48,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34.
0,29	0,24	0,54	1,00	3,93	1,57	—	—	88,5	—	—	48,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35.
—	0,06	0,63	—	0,21	0,86	—	—	—	—	—	95,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39.
2,60	0,27	0,62	0,51	5,14	2,90	5,30	1,98	61,8	76,9	78,6	81,7	7,0	19,9	4,5	12,6	6,4	17,8	32,5	38,9	Итого	

Въ общемъ итогъ пудоверствъ, совершенныхъ всеми грузами, составленъ въ процентахъ:													Отпускъ за границу составлять, въ процентахъ итога пудоверствъ каждого товара:						Привозъ изъ за границъ:				
Хлѣбъ.	Ленъ	Пенька.	Сѣмя льняное.	Сала.	Шерсть	Кожи.	Лѣсъ.	Соль.	Каменный уголь.	Железо и чугунокъ не въ дѣлѣ.	Хлѣба.	Льна.	Пеньки	Сѣмени льняного.	Сала.	Шерсти.	Кожи.	Лѣса.	Шерсти.	Солн.	Каменный уголь.		
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
46,5	44,91	0,60	0,10	3,78	0,01	0,39	0,50	1,18	0,12	0,77	2,41	92,6	96,6	—	97,1	—	25,8	5,5	41,3	60,8	100,	90,	
67,4	66,40	0,08	0,07	1,37	0,04	0,18	0,03	1,43	3,61	0,09	0,19	97,4	99,0	99,4	91,0	—	0,4	10,6	81,3	50,6	99,9	40,	
11,4	27,55	0,17	0,02	0,02	0,94	1,59	1,12	1,76	10,00	15,98	5,63	57,3	—	—	—	1,4	42,0	2,8	90,5	48,7	100	60,	
16,1	14,32	1,30	0,10	0,06	0,14	0,26	0,18	8,56	2,15	49,42	2,51	49,2	80,2	67,1	—	0,5	24,0	4,1	92,6	32,2	100	55,	
15,8	53,87	0,29	0,48	0,15	0,75	1,07	0,69	1,44	0,00	0,08	2,41	28,3	7,1	8,2	—	—	42,5	0,0	2,0	—	—	99,9	96,
—	1,47	0,00	0,08	—	0,00	0,19	0,03	71,85	0,00	3,68	0,04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14,2	20,49	—	—	3,82	0,21	1,07	0,42	2,70	24,30	0,03	1,11	53,0	—	—	90,9	—	—	—	—	—	—	—	—
72,7	56,90	0,01	7,14	2,79	0,15	0,06	0,20	0,02	1,53	4,06	2,30	80,2	83,42	98,6	94,9	—	—	—	23,1	42,4	26,6	99,9	99,
58,2	72,94	0,02	0,00	2,34	0,51	0,24	0,28	5,68	4,05	0,09	0,01	78,9	18,32	4,8	—	0,0	0,4	0,4	10,8	20,9	0,08	99,	
10,4	42,95	0,13	0,00	5,80	0,35	0,65	0,95	2,64	1,42	22,26	0,55	11,1	—	—	85,5	34,6	18,2	—	17,3	—	—	90,	
9,4	9,77	—	—	—	0,13	0,25	0,05	9,73	0,06	53,60	0,80	96,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32,7	39,37	0,01	0,89	0,08	0,47	0,15	0,36	0,81	0,46	1,24	1,24	82,8	—	14,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37,2	45,15	0,14	0,17	1,25	0,31	3,26	1,00	7,41	3,59	31,50	1,05	75,0	—	—	99,3	38,1	8,7	—	—	—	—	—	—
33,7	70,98	0,49	3,38	1,79	0,13	0,12	0,08	1,42	2,40	0,08	0,46	44,7	33,0	28,6	66,2	—	—	—	4,3	—	—	—	—
62,8	54,93	5,17	0,09	2,32	0,00	0,06	0,28	1,06	5,74	0,01	0,59	89,9	63,1	50,2	75,7	—	—	—	1,5	83,0	—	90,1	100,
0,1	4,09	0,02	0,02	—	0,15	0,62	0,08	1,18	2,15	54,24	0,48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	32,26	0,22	—	1,64	1,23	3,85	0,37	13,27	2,47	—	1,83	—	—	—	5,3	—	—	—	—	—	—	—	—
46,2	46,45	3,77	0,06	4,42	0,00	0,05	0,76	1,91	3,02	0,30	2,27	95,5	61,6	28,6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9,5	38,62	0,57	0,47	0,71	0,45	1,34	0,34	1,12	2,33	4,25	0,81	21,4	20,6	20,3	83,2	—	—	25,9	88,5	—	100	100,	
5,6	19,05	0,04	1,96	0,20	0,07	1,81	0,15	3,60	1,62	3,36	6,50	19,4	17,5	81,9	—	—	31,2	2,9	0,7	—	—	17,3	99,
7,4	16,54	0,26	0,05	0,43	0,16	0,41	1,65	3,31	6,60	0,00	8,40	41,2	84,6	—	85,2	—	—	15,5	1,1	—	—	—	—
25,7	36,27	0,03	0,17	4,86	0,69	0,51	0,20	1,01	0,02	0,97	0,58	61,6	82,3	35,7	67,6	—	—	1,3	2,7	—	—	—	—
0,5	12,77	1,85	0,10	0,09	0,13	0,18	0,23	15,28	1,85	0,21	2,26	—	—	—	—	—	—	4,6	1,0	—	—	—	—
37,3	46,04	1,62	1,04	4,93	0,05	0,41	0,30	14,21	0,03	0,29	1,75	—	27,6	—	—	80,6	—	—	2,1	—	—	—	—
6,1	27,80	0,85	0,01	1,76	—	0,02	0,56	0,00	0,44	0,17	1,00	66,6	65,1	91,2	93,7	—	—	51,1	11,8	0,2	3,0	56,5	93,
36,3	41,95	8,15	1,22	5,03	—	0,04	1,03	1,24	0,04	—	1,25	22,0	—	—	—	—	—	—	4,3	—	—	99,9	100,
37,3	63,28	—	0,01	0,25	0,15	0,06	0,43	2,41	7,68	0,69	0,57	56,5	96,3	—	—	—	—	—	2,0	—	—	—	—
53,9	52,84	0,11	6,31	2,17	0,40	0,12	0,13	3,99	0,75	0,94	2,38	55,8	—	19,2	82,9	26,7	—	—	8,6	40,5	58,3	1,7	52,
38,1	52,24	0,00	0,33	1,57	0,49	0,03	0,09	6,18	9,34	0,20	0,21	89,0	18,6	82,1	77,9	—	—	—	0,1	—	—	13,3	99,
53,7	45,69	4,10	3,93	4,16	0,19	0,14	0,18	0,88	4,50	5,33	2,53	70,1	—	0,9	92,4	—	—	—	—	—	—	—	—
10,3	58,18	0,08	0,74	2,24	0,73	0,08	0,28	2,13	0,02	—	—	90,1	99,4	93,1	94,6	9,3	0,8	37,3	94,9	14,3	99,9	100,	
22,2	63,71	0,04	0,08	4,26	0,35	0,40	0,18	0,35	0,19	24,24	0,55	17,7	81,89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
48,1	70,25	1,65	0,03	2,63	0,02	0,06	0,39	0,02	0,54	0,21	0,41	37,2	—	—	82,4	—	—	4,6	—	—	—	—	—
44,8	42,77	9,26	4,97	2,63	0,47	0,10	1,02	1,22	1,71	0,14	2,63	46,9	44,9	—	98,3	—	—	9,3	9,5	—	—	—	100,
50,0	66,72	0,01	0,02	11,06	0,66	0,43	0,48	0,22	1,25	2,30	0,75	68,1	94,5	78,3	94,3	0,1	4,3	8,4	36,4	27,1	100	100,	
41,1	51,33	0,03	0,01	5,52	0,58	0,22	0,18	4,07	5,46	0,17	0,73	66,8	—	—	48,3	—	—	3,3	—	—	—	—	—
44,7	46,83	0,07	0,00	1,84	0,16	0,95	0,36	5,35	0,33	14,78	0,24	74,9	—	—	48,8	—	—	0,7	—	—	—	—	0,0
—	24,05	—	—	0,29	0,24	0,54	1,00	3,93	1,57	—	1,92	88,5	—	—	95,7	—	—	15,0	—	—	—	—	—
—	35,59	5,72	0,60	—	0,06	0,03	—	0,21	0,80	—	3,74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32,9	44,77	1,06	1,35	2,60	0,27	0,62	0,51	5,14	2,90	5,30	1,98	61,8	76,9	78,6	81,7	7,0	19,9	4,5	12,6	6,4	17,8	32,5	—

ТАБЛИЦА XXIII.

Количество худороды, осеверенных главбидных товаров по железным дорогам за 1874 году.														Отпуск за границу и привоз из за границы главбидных товаров, из предшествующих отпущенных из этого худороды, осеверенных главных бидных товаров, из железных дорог за 1874 году.																
№	НАИМЕНОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТОВАРА	Общий отпуск худороды и осеверенных главных бидных товаров	Всего отпуск худороды, осеверенных главных бидных товаров, составленный из:											Всего в т. ч. из за г. д.	Отпуск за границу составленный, из процентных этого худороды каждого товара:											Привоз из за границы составленный, из процентных этого худороды каждого товара:				№
			Льва	Льв	Новая	Угол лав-ное	Сам.	Шерст.	Каш.	Льв.	Сам.	Каше-ный тил.	Льва		Льв	Новая	Угол лавного	Сам.	Шерст.	Каш.	Льв.	Шерст.	Сам.	Каше-ный тил.	Льва в т. ч. из за г. д.	Всего привозимых железных дорог				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25						
Балтийская	5,06	46,5	44,0	0,00	0,10	3,58	0,01	0,30	0,50	1,18	0,12	0,77	24	92,0	96,6	—	97,1	—	25,8	5,5	41,5	60,8	100	90,0	82,0	Балтийская				
Брест-Грушанская	2,56	77,4	66,0	0,08	0,07	1,57	0,04	0,18	0,05	1,43	3,60	0,09	0,09	97,4	99,0	99,4	91,0	—	25,8	5,5	41,5	60,8	100	90,0	82,0	Брест-Грушанская				
Варшавско-Брестская	1,50	11,4	10,5	0,17	0,02	0,02	0,04	1,50	1,12	1,70	10,00	15,00	1,05	37,3	—	21,1	—	1,4	4,0	2,8	81,3	30,0	99,0	40,1	97,1	Варшавско-Брестская				
Варшавско-Гродненская	1,07	46,1	14,3	1,30	0,30	0,00	0,14	0,20	0,18	8,50	2,12	49,0	2,1	40,2	80,2	67,1	—	0,5	24,0	4,1	124,0	40,7	100	55,0	85,4	Варшавско-Гродненская				
Вильно-Витебская	881	—	1,47	0,00	0,08	—	0,00	0,10	0,05	21,00	0,00	0,00	2,1	28,1	7,1	8,2	—	—	42,5	0,0	2,0	—	99,0	98,7	98,1	Вильно-Витебская				
Гомель-Смоленская	1,330	14,7	20,0	—	—	3,82	0,21	1,07	0,42	2,70	24,30	3,00	0,4	5,0	—	99,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Гомель-Смоленская				
Ивангород-Витебская	3,000	77,2	76,00	0,00	2,14	1,70	0,15	0,00	0,00	0,00	1,53	0,00	0,11	80,2	83,42	98,6	94,0	—	—	—	—	—	—	—	—	Ивангород-Витебская				
Киево-Ворон-Городская	11,000	50,2	71,00	0,00	0,00	2,54	0,51	0,24	0,28	5,08	4,05	1,42	22,00	78,0	18,70	4,8	—	0,0	0,4	21,1	42,4	20,0	99,0	99,0	84,0	Киево-Ворон-Городская				
Костантовская	3,881	11,4	42,05	0,15	0,00	2,80	0,55	0,05	0,05	2,64	1,42	22,00	0,55	11,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Костантовская				
Курск-Белгородская	3,0	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Курск-Белгородская				
Курск-Харьков-Азовская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Курск-Харьков-Азовская				
Львово-Городская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Львово-Городская				
Львовская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Львовская				
Львово-Севастопольская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Львово-Севастопольская				
Минская	2,0	46,1	45,15	3,77	0,06	4,42	0,00	0,05	0,05	1,01	2,02	2,47	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Минская				
Минско-Брестская	13,000	4,5	30,05	0,57	0,47	0,71	0,45	1,24	0,74	1,12	2,73	4,77	0,50	21,4	20,0	20,3	83,2	—	25,0	88,5	—	100	100,0	94,1	100,0	Минско-Брестская				
Минско-Витебская	1,000	1,0	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Минско-Витебская			
Минско-Гродненская	1,000	1,0	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Минско-Гродненская			
Минско-Брестская	1,000	1,0	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Минско-Брестская			
Новгородская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Новгородская			
Новороссийская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Новороссийская			
Орловская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Орловская			
Орловско-Витебская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Орловско-Витебская			
Орловско-Городская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Орловско-Городская			
Рязань-Владимирская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рязань-Владимирская			
Рязань-Муромская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рязань-Муромская			
Рязань-Белгородская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рязань-Белгородская			
Рязань-Владимирская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Рязань-Владимирская			
Тамбово-Саратовская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Тамбово-Саратовская			
Тамбово-Владимирская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Тамбово-Владимирская			
Тамбово-Саратовская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Тамбово-Саратовская			
Харьков-Владимирская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Харьков-Владимирская			
Харьков-Владимирская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Харьков-Владимирская			
Шушань-Владимирская	0,000	34,7	30,7	—	—	0,13	0,15	0,05	0,05	0,75	0,00	53,00	0,30	0,7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Шушань-Владимирская			
Витязь	297,600	32,9	41,77	1,00	1,35	2,50	0,27	0,62	0,51	5,14	2,90	5,30	1,8	61,8	76,9	78,6	81,7	7,0	19,9	4,3	12,6	6,4	17,8	32,5	38,9	Витязь				

Всего, всего в т. ч. из за г. д.

дѣль (гр. 13). Въ графахъ съ 14 по 21 показано количество пудоверсть, составляющее отпускъ за границу 8 товаровъ, и въ графахъ съ 22 по 25—количество пудоверсть привоза изъ за границы 4-хъ товаровъ, въ процентахъ общаго итога пудоверсть, совершенныхъ каждымъ изъ соответствующихъ товаровъ; такимъ образомъ, цифры графы 14-ой (хлѣбъ) представляютъ проценты цифръ графы 3-й, цифры графы 15-ой (ленъ)— проценты графы 4 и такъ далѣе.

Количество общаго итога перевезенныхъ пудоверсть, показанное въ графѣ 1, определено по отчетамъ желѣзнодорожныхъ обществъ (за исключеніемъ багажа и товара большой скорости).

Количество пудоверсть, совершенныхъ каждымъ изъ одиннадцати главныхшихъ товаровъ, показанное въ графахъ съ 3 по 13, исчислено по грузовымъ вѣдомостямъ, доставляемымъ желѣзными дорогами въ министерство путей сообщенія.

Изъ таблицы видно, что въ составленіи общаго итога пудоверсть въсѣхъ грузовъ участвовали. Выводы изъ таблицы.

	Милліоны пудоверсть.	Въ процентахъ общаго итога пудоверсть.
Хлѣбъ	128.814	44.77%
Ленъ	3.055	1.06%
Пенька	3.887	1.35%
Сѣмя льняное	7.474	2.60%
Сало	782	0.27%
Шерсть	1.797	0.62%
Кожѣ	1.480	0.51%
Лѣсъ	14 776	5.14%
Соль	8.360	2.90%
Каменный уголь	15.246	5.30%
Желѣзо и чугуны не въ дѣлѣ	5.717	1.98%
Итого	191.388	66.50%

Въ графѣ 2 показано, въ процентахъ общаго итога пудоверсть, совершенныхъ всѣми грузами (графа 1), количество пудоверсть отпуска хлѣба, льна, пеньки, льнянаго сѣмени, сала, шерсти, кожъ, скота и мяса.

Исчисленія пудоверсть для графъ отпуска и для графъ ввоза сдѣланы нами на основаніи вѣдомостей примыкающихъ къ границамъ дорогъ. Изъ приведенныхъ въ нихъ данныхъ по прямымъ сообщеніямъ видно, что въ отпускѣ за границу, въ милліонахъ пудоверсть и въ процентахъ общаго итога передвиженія каждаго товара (графы 3—10), участвовали:

	Пудоверсты въ милліонахъ.	
Хлѣбъ	79.699	или 61.8% графы 3.
Ленъ	2.352	» 76.9% » 4.
Пенька	3.047	» 78.6% » 5.
Льняное сѣмя	6.104	» 81.7% » 6.
Сало	55	» 7.0% » 7.
Шерсть	358	» 19.9% » 8.
Кожѣ	65	» 4.5% » 9.
Лѣсъ	1.876	» 12.6% » 10.

дѣль (гр. 13). Въ графахъ съ 14 по 21 показано количество пудоверсть, составляющее отпускъ за границу 8 товаровъ, и въ графахъ съ 22 по 25—количество пудоверсть привоза изъ за границы 4-хъ товаровъ, въ процентахъ общаго итога пудоверсть, совершенныхъ каждымъ изъ соответствующихъ товаровъ; такимъ образомъ, цифры графы 14-ой (хлѣбъ) представляютъ проценты цифръ графы 3-й, цифры графы 15-ой (ленъ)— проценты графы 4 и такъ далѣе.

Количество общаго итога перевезенныхъ пудоверсть, показанное въ графѣ 1, определено по отчетамъ желѣзнодорожныхъ обществъ (за исключеніемъ багажа и товара большой скорости).

Количество пудоверсть, совершенныхъ каждымъ изъ одиннадцати главнѣйшихъ товаровъ, показанное въ графахъ съ 3 по 13, исчислено по грузовымъ вѣдомостямъ, доставляемымъ желѣзными дорогами въ министерство путей сообщенія.

Изъ таблицы видно, что въ составленіи общаго итога пудоверсть всѣхъ грузовъ участвовали.

Выводы изъ таблицы.

	Милліоны пудоверсть.	Въ процентахъ общаго итога пудоверсть.
Хлѣбъ	128.814	44.77 ⁰ / ₀
Ленъ	3.055	1.06 ⁰ / ₀
Пенька	3.887	1.35 ⁰ / ₀
Сѣмя льняное	7.474	2.60 ⁰ / ₀
Сало	782	0.27 ⁰ / ₀
Шерсть	1.797	0.62 ⁰ / ₀
Кожки	1.480	0.51 ⁰ / ₀
Лѣсъ	14 776	5.14 ⁰ / ₀
Соль	8.360	2.90 ⁰ / ₀
Каменный уголь	15.246	5.30 ⁰ / ₀
Желѣзо и чугунъ не въ дѣль	5.717	1.98 ⁰ / ₀
Итого	191.388	66.50 ⁰ / ₀

Въ графѣ 2 показано, въ процентахъ общаго итога пудоверсть, совершенныхъ всѣми грузами (графа 1), количество пудоверсть отпуска хлѣба, льна, пеньки, льнянаго сѣмени, сала, шерсти, кожъ, скота и мяса.

Исчисленія пудоверсть для графъ отпуска и для графъ ввоза сдѣланы нами на основаніи вѣдомостей примыкающихъ къ границамъ дорогъ. Изъ приведенныхъ въ нихъ данныхъ по прямымъ сообщеніямъ видно, что въ отпускѣ за границу, въ милліонахъ пудоверсть и въ процентахъ общаго итога передвиженія каждаго товара (графы 3—10), участвовали:

	Пудоверсты въ милліонахъ.	или	или
Хлѣбъ	79.699	или	61.8 ⁰ / ₀ графы 3.
Ленъ	2.352	"	76.9 ⁰ / ₀ " 4.
Пенька	3.047	"	78.6 ⁰ / ₀ " 5.
Льняное сѣмя	6.104	"	81.7 ⁰ / ₀ " 6.
Сало	55	"	7.0 ⁰ / ₀ " 7.
Шерсть	358	"	19.9 ⁰ / ₀ " 8.
Кожки	65	"	4.5 ⁰ / ₀ " 9.
Лѣсъ	1.876	"	12.6 ⁰ / ₀ " 10.

Въ привозѣ же участвовали:

	Пудоверсты въ милліонахъ.	
Шерсть	115	или 6.4% графы 8.
Соль	1.494	" 17.8% " 11.
Каменный уголь	4.961	" 32.5% " 12.
Желѣзо и чугуны не въ дѣлѣ	2.225	" 38.9% " 13.

Стоимость провоза на лошадяхъ и сбереженіе вслѣд- ствіе провоза по желѣзнымъ дорогамъ.

Способъ опредѣленія сто-
имости перевозки на ло-
шадяхъ.

Для опредѣленія стоимости провоза на лошадяхъ, мы воспользовались предоставленными намъ, съ полною готовностію служить общему дѣлу, фактурами провозовъ общества „Двигатель“. На основаніи этихъ данныхъ, исчислены нами среднія суммы, уплачиваемыя отдѣльными агентствами (по губерніямъ), за перевозку 1.000 пудовъ на версту. Для губерній, для которыхъ не было данныхъ въ дѣлахъ „Двигателя“, числа приняты нами приблизительныя, примѣнительно къ сосѣднимъ губерніямъ.

Въ общемъ выводѣ, для Россіи мы получили 0,159 коп. съ пуда и версты. Относительно же пассажировъ мы приняли, что передвиженіе 1 пассажира на версту обходится въ 15 разъ болѣе, т. е. 2,29 коп.

Сравненіе результатовъ съ
заграничными.

Для сравненія этихъ цифръ, мы можемъ привести, что, по Rohr «Handbuch des Eisenbahn-Dienstes», въ 1874 г. перевозка на лошадяхъ въ Пруссіи стоила:

1 центнера на 1 килом.	1.4 пфен.
1 пассажира » 1 »	5,0 »

что соотвѣтствуетъ, по курсу 35 коп. за 1 марку,

2.00 коп. съ пассажира и версты
0,187 » » пуда и версты.

По Прудону, въ 1855 году во Франціи передвиженіе 1 тонны на 1 километръ стоило 18—25 сантим., что соотвѣтствуетъ 0,09—0,125 коп. съ пуда и версты, а передвиженіе 1 пассажира стоитъ столько же, сколько $\frac{1}{3}$ тонны, т. е. 12 пудовъ.

Такимъ образомъ, перевозка 1 пассажира за границу равняется перевозкѣ 11—12 пудовъ. Мы же приняли для Россіи 15 пуд. по той причинѣ, что, при малозначительности пассажирскаго движенія въ Россіи, оно должно обходиться дороже и что почта взымаетъ $2\frac{1}{2}$ —3 коп. съ версты въ пассажирскихъ каретахъ, такъ что полученныя 2,29 коп. еще не много меньше этого тарифа.

Способъ исчисленія сбере-
женія на провозѣ по же-
лѣзнымъ дорогамъ сравни-
тельно съ провозомъ на
лошадяхъ.

Для опредѣленія сбереженія, умножено число пудоверствъ, совершенныхъ въ губерніи, считая при томъ 1 пассажирроверсту за 15 пудоверствъ, на стоимость провоза 1 пуда на 1 версту и изъ суммы этой исключены валовой сборъ эксплуатаціи. Результаты этихъ вычисленій представляетъ таблица XXIV.

ТАБЛИЦА XXIV.

№	НАЗВАНІЕ ГУБЕРНІЙ.	Число пудо- верствъ, со- вершенныхъ въ губерніи, считая пас- сажира за 15 пудовъ, въ милліонахъ.	Перевозка на лошадахъ стоила бы:		Перевозка по желѣз- нымъ доро- гамъ стоила (валовой до- ходъ экспло- атаціи.)	Сбереже- ніе, вслѣд- ствіе про- воза по же- лѣзнымъ дорогамъ.
			по тарифу за 1000 пу- доверствъ, въ копѣйкахъ.	ИТОГО.		
1	Бессарабская	1051	132	1,39	0,59	0,80
2	Варшавская	7196	200	14,39	3,51	10,88
3	Виленская	6396	160	10,23	3,40	6,83
4	Витебская	13956	145	20,24	4,64	15,60
5	Владимірская	10938	140	15,31	4,79	10,52
6	Вологодская	209	100	0,36	0,13	0,23
7	Волынская	6946	181	12,57	3,17	9,40
8	Воронежская	3207	140	4,49	1,25	3,24
9	Гродненская	6528	176	11,49	2,81	8,68
10	Донская область	13012	176	22,91	5,31	17,60
11	Екатеринославская	4188	135	5,65	2,08	3,57
12	Кіевская	5569	132	7,35	2,88	4,47
13	Ковенская	2843	291	8,27	1,44	6,83
14	Костромская	338	148	0,50	0,20	0,30
15	Курляндская	1120	279	3,12	0,56	2,56
16	Курская	8570	139	11,91	4,34	7,57
17	Бѣлецкая	635	200	1,27	0,21	1,06
18	Лифляндская	4374	180	7,87	1,74	6,13
19	Ломжинская	1037	200	2,07	0,46	1,61
20	Минская	4939	138	6,82	1,87	4,95
21	Могилевская	5966	135	8,05	1,89	6,16
22	Московская	37544	200	75,15	16,99	58,16
23	Нижегородская	2848	90	2,56	1,23	1,33
24	Новгородская	19344	120	23,21	7,59	15,62
25	Орловская	14932	82	12,24	5,15	7,09
26	Петровская	8821	200	17,64	3,06	14,58
27	Подольская	6334	169	10,71	3,11	7,60
28	Полтавская	3939	113	4,45	1,49	2,96
29	Псковская	1159	156	1,71	0,65	1,05
30	Рязанская	15690	140	21,96	6,50	15,46
31	С.-Петербургская	15819	180	28,47	8,27	20,20
32	Саратовская	4390	127	5,57	1,69	3,89
33	Смоленская	12996	151	19,62	3,96	15,66
34	Сувальская	1732	200	3,46	0,91	2,55
35	Сѣдлецкая	2353	200	4,71	1,17	3,54
36	Таврическая	216	133	0,29	0,14	0,15
37	Тамбовская	15442	148	22,85	5,88	16,97
38	Тверская	17166	200	34,33	6,60	27,73
39	Тульская	6699	131	8,78	2,88	5,89
40	Харьковская	7431	113	8,40	3,37	5,03
41	Херсонская	15417	143	22,05	6,87	15,18
42	Черниговская	5042	121	6,10	2,37	3,73
43	Эстляндская	3003	180	5,41	1,15	4,26
44	Ярославская	4132	255	10,53	1,83	8,70
Итого для 44 губерній, и мѣющихъ жет. дор .		331,501	159	526,51	140,12	386,39

Выводъ предѣльныхъ цифръ сбереженій.

Изъ таблицы видно, что стоимость перевозки 1000 пудовъ на версту на лошадяхъ простиралась отъ 82 коп. (въ Орловской губ.) до 270 коп. (въ Курляндской губ.). Вообще, за перевозку на лошадяхъ всего количества пудовъ и пассажировъ, считая пассажира за 15 пудовъ, нужно было бы заплатить 526,5 милл. руб.; а такъ какъ желѣзныя дороги въ 1874 г. за эту работу выручили только 140,1 мил. руб., то, слѣдовательно, государство за одинъ только 1874 годъ сберегло 386,4 мил. руб. Сбереженіе это распределяется по губерніямъ неравномѣрно: низшее, именно 150 т. р., падаетъ на Таврическую губ., а высшее—58,2 мил. руб. приходится на Московскую губернію.

Сбереженіе Правительства на перевозкѣ воинскихъ чиновъ, арестантовъ и почтовой корреспонденціи по желѣзнымъ дорогамъ.

Оспособъ исчисленія сбереженія правительства на провозѣ воинскихъ чиновъ, арестантовъ и почтъ.

Таблица XXV показываетъ суммы, уплаченныя правительствомъ за провозъ почтъ, воинскихъ чиновъ и арестантовъ въ періодъ 1866—1875 г. Свѣдѣнія по 1872 годъ заимствованы изъ «Сборника Министерства Путей Сообщенія», а за 1873—1875 г.—изъ отчетовъ желѣзныхъ дорогъ.

Изъ подробнаго сопоставленія за 1874 годъ мы нашли, что правительствомъ уплачено въ среднемъ выводѣ:

за 1 версту пробѣга воинскихъ чиновъ и арестантовъ	0,411 к.
» » » пуда воинскихъ тяжестей . . .	$\frac{1}{12}$ »
» » » почтового вагона	2,93 »

И потому, сравнительно съ обязательными тарифами для частныхъ лицъ, правительство уплачиваетъ *меньше*:

на 1 р. пробѣга воинскихъ чиновъ.	$\frac{1,250}{0,411} = 3,04$ раза.
» » » » тяжестей.	$\frac{1}{\frac{1}{12}} = 2,00$ »
» » » почтового вагона..	$\frac{15}{2,93} = 5,17$ »

Такимъ образомъ, сбереженіе правительства составило ежегодно: 2,04 раза сумму, уплаченную за провозъ воинскихъ чиновъ и арестантовъ,

1,00 » сумму, уплаченную за провозъ воинскихъ тяжестей, и
4,17 » » » за провозъ почтовой корреспонденціи.

На основаніи этихъ чиселъ, составлена таблица XXV.

ТАБЛИЦА XXV.

Годъ.	Суммы, уплаченныя правительствомъ за перевозку по желѣзнымъ дорогамъ.			Сбереженіе при воинскихъ и почтовыхъ перевозкахъ противъ обязательнаго для частныхъ лицъ тарифа.			
	Войска и арестантовъ.	Воинскихъ тяжестей.	Почтовой корреспонденціи.	Войско и арестанты.	Воинскіе тяжести.	Почтовая корреспонденція.	Всего.
	въ милліонахъ рублей			въ милліонахъ рублей.			
1866	0,65	0,10	0,20	1,32	0,10	0,84	2,26
1867	0,63	0,10	0,22	1,28	0,10	0,94	2,32
1868	0,63	0,12	0,31	1,27	0,12	1,27	2,66
1869	0,77	0,13	0,37	1,60	0,13	1,55	3,28
1870	1,20	0,14	0,37	2,45	0,14	1,54	4,13
1871	1,60	0,15	0,40	3,27	0,15	1,69	5,11
1872	2,35	0,14	0,41	4,80	0,14	1,70	6,64
1873	2,16	0,22	0,37	4,41	0,22	1,54	6,17
1874	1,98	0,40	0,33	4,03	0,40	1,39	5,82
1875	1,78	0,51	0,34	3,62	0,51	1,40	5,53
Итого.	13,75	2,01	3,32	28,05	2,01	13,86	43,92

Таблица сбереженій правительства въ періодъ 1866—1875 г. на провозѣ.

Изъ таблицы видно, что въ течение 10 лѣтъ, съ 1866 г. по 1875 г., правительство сберегло:

на перевозкѣ войскъ и арестантовъ. 28,0 мил. руб.
 » » воинскихъ тяжестей 2,0 » »
 » » почтовой корреспонденціи. 13,9 » »

Всего 43,9 мил. руб.

Самое большое сбереженіе было въ 1872 году, именно 6,6 мил. руб.

Выводы предѣльных цифръ сбереженій.

Распредѣленіе издержекъ на устройство русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Къ 30 Августа 1876 г. находилось въ эксплуатаціи 17658 верстъ *). Цѣль болѣе подробнаго распредѣленія капитала, употребленнаго на постройку желѣзныхъ дорогъ.

Основной капиталъ для этихъ 17658 верстъ составлялъ (считая 1 р. металлическій за 116 копѣекъ кредитныхъ) 1.366.776.308 руб.; а если взять въ расчетъ строящіяся желѣзныя дороги, то можно принять, что число открытыхъ желѣзныхъ дорогъ въ скоромъ времени достигнетъ 20.000 вер., а основной капиталъ—1,544,0 милл. руб. кред.

*) «Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи», 1870—1872.

Громадное вліяніє, какое имѣло на государство израсходование столь значительной суммы, не подлежитъ никакому сомнѣнію; но оно было весьма различно, смотря по тому, сколько сдѣлано было изъ строительнаго капитала расходовъ за границу, для приобрѣтенія необходимыхъ при сооруженіи матеріаловъ, подвижнаго состава и пр., и сколько распространилось внутри страны. Дѣйствіе капитала, израсходованнаго внутри страны, было также различно, смотря по тому, какая часть израсходована за матеріалы и какая за трудъ низшій и высшій. Относительно матеріаловъ, нужно различать матеріалы, имѣвшіе и до постройки желѣзныхъ дорогъ международную цѣнность, т. е. такіе, которые могли быть, посредствомъ вывоза, обращены въ денежный капиталъ (напримѣръ лѣсъ, расположенный вблизи рѣкъ и т. п.), и такіе матеріалы, которые до того времени, или по натурѣ своей, или по причинѣ слишкомъ дорогаго транспорта, не имѣли никакой цѣнности (напримѣръ: песокъ, глина, известь, пустопорожниа мѣста, бездоходные лѣса и т. п.). Относительно же труда нужно различать вознагражденіе физическаго труда простаго рабочаго и умственнаго труда инженеровъ, строителей, подрядчиковъ, техниковъ, надсмотрщиковъ и т. п. Вопросы эти имѣютъ важное значеніе, во-первыхъ, для того, чтобы узнать, насколько капиталы отъ постройки желѣзныхъ дорогъ способствовали созданію новыхъ цѣнностей въ государствѣ, посредствомъ утилизаціи матеріаловъ, до того времени не имѣвшихъ цѣны, и во-вторыхъ, для того, чтобы найти ихъ вліяніе на народное хозяйство, такъ какъ суммы, израсходованныя на рабочихъ, ремесленниковъ и вообще низшіе классы нашего общества, имѣли совершенно другое вліяніе, чѣмъ доставшіяся высшимъ классамъ общества.

Трудности распредѣленія основныхъ капиталовъ.

Опредѣлить относительное значеніе каждой изъ вышеупомянутыхъ категорій расходовъ не было бы столь затруднительно, если бы имѣлись подробныя свѣдѣнія о дѣйствительной стоимости и способахъ сооруженія дорогъ, или по крайней мѣрѣ раздѣлочныя вѣдомости, составленныя по установленнымъ въ последнее время, министерствомъ путей сообщенія, формамъ, т. е. указывающія подробно количество работъ и опредѣляющія часть матеріаловъ и подвижнаго состава, которыя могутъ быть приобрѣтены за границей.

Счетъ дѣйствительно израсходованнаго капитала на постройку желѣзныхъ дорогъ имѣется только для нѣкоторыхъ линій; раздѣлочныя же вѣдомости по вышеуказанной формѣ существуютъ лишь для новѣйшихъ дорогъ. Для построенныхъ до этого времени имѣются только общія свѣдѣнія о количествѣ работъ, уложенныхъ путей, количествѣ подвижнаго состава и т. п., а для дорогъ, построенныхъ не по оптовымъ контрактамъ, въ отчетахъ обществъ имѣются болѣе или менѣе подробныя данныя объ употребленіи строительныхъ капиталовъ.

Вслѣдствіе всего вышеизложеннаго, точное распредѣленіе затраченныхъ капиталовъ на постройку желѣзныхъ дорогъ представляется дѣломъ недостижимымъ.

ТАБЛИЦА XXVI.

Распределение издержекъ на устройство желѣзныхъ дорогъ.

1	2	3	4		6															17	18	19
					Издержки на устройство дорогъ первоначально и къ 31 Декабри 1871 года.																	
					Распределение общаго расхода по его главнымъ статьямъ.																	
					Расходъ по устройству дорогъ.		Управление и общія издержки.			Путь и его принадлежности.			Станція и постройки на дорогѣ.			Подвижной составъ.						
							Расходъ.		Расходъ.		Расходъ.		Расходъ.									
Вообще въ милл. руб.		На версту въ тысячахъ руб.		Вообще милл.		На версту тыс.		Описание его къ основному клингу.		Вообще милл.		На версту тыс.		Описание его къ основному клингу.		Вообще милл.		На версту тыс.		Описание его къ основному клингу.		
				Р.	Р.	Р.	Р.	%	Р.	Р.	%	Р.	Р.	%	Р.	Р.	%	Р.	Р.	%		
	НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ И ВРЕМЯ ИХЪ ОТКРЫТІЯ.	Данна дорогъ.			Дороги принадлежащія частнымъ обществомъ.																	
1	Царскосельская . . . 1869	25	1,05	42,0	2,51	100,2	0,32	12,7	12,6	0,79	31,6	31,5	0,65	26,1	26,0	0,75	30,0	29,9				
2	С.-Петербурго-Варш. 1872	1207	256,79 м	115,6 м.	125,77	104,2	26,06	21,6	20,7	74,30	61,6	59,1	13,32	12,7	12,2	10,10	8,4	8,0				
3	Московско-Нижегор. 1872	410			36,40	88,8	7,55	18,4	20,7	20,15	49,1	55,4	4,53	11,0	12,5	4,18	10,2	11,5				
4	Николаевская . . . 1872	604			92,13	152,5	7,62	12,6	8,3	52,15	86,3	56,6	15,68	26,9	17,0	16,68	27,6	18,1				
5	Варшавско-Вѣнская 1872	325			12,59	75,2	21,87	67,3	3,27	10,1	15,0	8,44	26,0	38,6	2,46	7,6	11,2	7,70	23,6	35,2		
6	" Бромберг. 1872	138	6,71	48,6	0,31	45,7	1,01	7,3	16,1	3,34	24,3	53,0	0,85	6,2	13,5	1,10	7,9	17,4				
7	Ряго-Динбургская . 1872	214	13,60 м.	84,2	14,25	66,6	2,27	10,6	15,9	7,41	34,6	52,0	1,91	8,9	13,4	2,67	12,5	18,7				
8	Волго-Донская . . . 1872	73	2,56	65,7	4,80	63,2	0,14	1,9	3,0	3,12	42,8	67,7	0,73	10,0	15,8	0,62	8,5	13,5				
9	Московско-Ярослав. 1872	276	12,00 м.	67,3	17,56	63,5	5,64	20,4	32,1	7,21	26,1	41,1	2,31	8,3	13,1	2,40	8,7	13,7				
10	" Рязанск. 1872	242	4,34	65,5	10,00	78,4	2,98	12,3	15,6	10,72	44,1	56,3	2,54	10,4	13,3	2,81	11,6	14,8				
11	Балто-Елисаветград. 1868	244	5,00	84,7	7,32	9,86	40,3	1,06	4,3	10,7	6,21	25,4	6,30	1,19	4,9	12,1	1,40	5,7	14,2			
12	Варшаво-Тереспол. 1872	193	11,52	58,6 м.	10,29	9,40	48,6	1,88	9,9	5,52	28,5	58,7	0,96	4,9	10,1	1,05	5,4	11,2				
13	Рязанско-Козловск. 1872	198	14,92 м.	75,3	18,86	95,1	3,21	16,2	17,0	10,15	51,2	53,8	2,18	11,9	11,6	3,32	16,7	17,6				
14	Лодзинская 1872	26	1,27 м.	49,0 м.	1,10	42,3	0,11	4,4	10,3	0,71	27,5	64,9	0,11	4,4	10,4	0,16	6,1	14,4				
15	Рязско-Моршанская 1871	121	7,02	58,0 м.	7,19	39,2	2,50	20,6	34,8	3,03	22,0	42,2	0,82	0,8	11,4	0,83	6,9	11,6				
16	Козлово-Воронежская 1868	167	12,40	74,2	12,35	73,9	4,12	24,7	33,4	5,72	34,2	46,3	1,03	6,2	8,4	1,47	6,8	11,9				
17	Курско-Кіевская . . 1872	439	28,39 м.	64,6 м.	25,21	57,4	5,17	11,8	20,5	13,18	30,0	52,3	3,52	8,0	14,0	3,34	7,6	13,2				
18	Елецко-Грязскій уч. 1868	103	2,37	84,2	7,05	68,4	2,56	24,9	36,3	3,33	32,4	47,3	0,41	4,0	5,9	0,74	7,2	10,5				
19	Орлово-Витебская . . 1872	488	37,50	76,8 м.	40,82	83,6	15,28	31,3	37,5	15,00	30,7	36,7	4,20	8,6	10,3	6,73	13,0	15,5				
20	Шуйско-Ивановская 1872	171	8,59 м.	50,3 м.	8,27	48,4	2,68	15,7	32,4	3,95	23,1	47,8	0,45	4,4	9,0	0,90	5,3	10,8				
21	Ряго-Митавская . . . 1872	39	2,65 м.	68,0 м.	2,65	68,0	0,67	17,2	25,2	0,87	22,4	32,9	0,73	18,8	27,7	0,38	9,6	14,2				
22	Курско-Харьк.-Азов. 1869	763	51,85 м.	68,0 м.	23,84	44,4	4,63	6,1	13,7	20,92	27,4	61,8	3,56	4,7	10,5	4,73	6,2	14,0				
23	Козлово-Тамбовская 1869	68	5,10 м.	75,6 м.	5,78	85,0	2,07	30,5	39,8	2,23	32,8	38,0	0,70	10,3	12,2	0,78	11,4	13,4				
24	Балт. съ вѣт. до К. С. 1859	39	3,41 м.	67,0 м.	3,29	82,8	0,26	6,5	7,9	1,24	31,3	37,7	1,28	32,3	39,0	0,51	12,7	15,4				
25	" съ уч. до Оран. 1864	50	4,72 м.	67,0 м.	4,72	92,7	0,32	6,4	6,9	2,08	40,9	44,1	1,61	31,6	34,1	0,71	13,9	14,9				
26	Тамбовско-Саратов. 1872	354	27,73 м.	78,3 м.	27,04	76,4	5,87	10,6	21,7	15,37	43,4	56,8	0,19	5,8	10,9	0,25	7,5	14,1				
27	Новоторжская . . . 1871	32	1,76	54,7	1,76	53,4	0,71	21,5	40,3	0,61	18,5	34,7	0,19	5,6	8,2	2,56	8,7	20,0				
28	Либвская 1871	294	12,79 м.	49,5 м.	12,79	43,5	3,81	12,9	29,8	5,37	18,3	42,0	1,95	3,6	8,2	0,24	3,5	14,2				
29	Новгородская (узкож.) 1871	68	1,95	28,7	1,68	24,7	0,53	7,6	31,5	0,68	10,0	40,5	0,23	3,4	13,8	0,24	3,5	14,2				
30	Сводняско-Ражск. уч. 1871	43	1,58	36,8 м.	1,58	36,8	0,23	5,4	14,8	0,70	16,3	44,2	0,23	5,3	14,3	0,42	9,8	26,7				
	Итого . . .	7414	531,32 м.		575,71	77,7	114,56	15,5	16,7	304,53	41,1	44,4	74,58	10,1	10,9	82,1	11,1	12,0				
			69,31 мр.																			
	изъ по курсу 116		685,17 мр.	92,5 мр.																		

ТАБЛИЦА XXVI.

Распределение издержекъ на устройство желѣзныхъ дорогъ.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19																			
																			Издержки на устройство дорогъ первоначально и къ 31 Декабря 1871 года.																		
																			НАЗВАНІЕ ДОРОГЪ И ВРЕМЯ ИХЪ ОТКРЫТІЯ.	Основной и дополни- тельный капиталъ.	Расходъ по устройству дорогъ.	Распределение общаго расхода по его главнымъ статьямъ.															
																						Управление и об- щія издержки.			Путь и его прина- длежности.			Станціи и построй- ки на дорогъ.			Подвижной составъ.						
																						Расходъ.			Расходъ.			Расходъ.			Расходъ.						
Вообще въ милл. руб.	На вереву въ тысячахъ руб.	Вообще милл. На вереву тыс.	Вообще милл. На вереву тыс.	Отношеніе его къ основ- ному капит.	Вообще милл. На вереву тыс.	Отношеніе его къ основ- ному капит.	Вообще милл. На вереву тыс.	Отношеніе его къ основ- ному капит.	Вообще милл. На вереву тыс.	Отношеніе его къ основ- ному капит.	Вообще милл. На вереву тыс.	Отношеніе его къ основ- ному капит.	Вообще милл. На вереву тыс.	Отношеніе его къ основ- ному капит.																							
Дороги принадлежащія частнымъ обще- ствомъ.																																					
1	Царскосельская . . 1869	25	1,05	42,0	2,51	100,2	0,32	12,7	12,6	0,79	31,5	31,5	0,65	26,1	26,0	0,75	30,0	29,9																			
2	С.-Петербургско-Варш. 1872	1207	256,79 м	115,6 м.	125,77	104,2	26,06	21,6	20,7	74,30	61,5	59,1	13,32	12,7	12,2	10,10	8,4	8,0																			
3	Московско-Нижегор. 1872	410																	36,40	88,8	7,55	18,4	20,7	20,15	40,1	55,4	4,53	11,0	12,5	4,18	14,2	11,5					
4	Николаевская . . . 1872	604																	92,13	152,5	7,62	12,6	8,3	52,15	80,3	56,6	13,68	20,9	17,0	16,68	27,6	18,1					
5	Варшавско-Виенская 1872	325																	12,50	75,2	21,87	67,3	3,27	10,1	15,0	8,44	26,0	38,6	2,46	7,5	11,2	7,70	23,6	35,2			
6	„ Бромберг. 1872	138																	6,71	48,5	6,31	45,7	1,01	7,3	16,1	3,34	24,3	53,0	0,85	6,2	13,5	1,10	7,9	17,4			
7	Ряго-Динабургская . 1872	214																	13,60	84,2	14,25	66,5	2,27	10,6	15,9	7,41	34,6	52,0	1,91	8,9	13,4	2,67	12,5	18,7			
8	Волго-Донская . . . 1872	73																	2,56	65,7	4,61	63,2	0,14	1,9	3,9	3,12	42,8	67,7	0,73	10,0	15,8	0,62	8,5	13,5			
9	Московско-Ярослав. 1872	276																	12,00	67,3	17,56	63,5	5,64	20,4	32,1	7,21	26,1	41,1	2,31	8,3	13,1	2,40	8,7	13,7			
10	„ Рязанск. 1872	242																	4,31	65,5	19,06	78,4	2,98	12,3	15,6	10,72	44,1	56,3	2,54	10,4	13,3	2,81	11,6	14,8			
11	Валто-Елисаветград. 1868	244																	7,32	84,7	9,86	40,3	1,06	4,3	10,7	6,21	25,4	63,0	1,19	4,9	12,1	1,40	5,7	14,2			
12	Варшаво-Тересполь. 1872	103	11,52	58,5	9,40	48,6	1,88	9,9	20,9	5,52	28,5	58,7	0,96	4,9	10,1	1,05	5,4	11,2																			
13	Рязанско-Козловск. 1872	198	14,92	75,3	18,86	95,1	3,21	10,2	17,9	10,15	51,2	53,8	2,18	11,0	11,6	3,21	16,7	17,6																			
14	Лодзинская 1872	26	1,27	40,0	1,10	42,3	0,11	4,4	10,3	0,71	27,5	64,9	0,11	4,4	10,4	0,16	6,1	12,4																			
15	Рязанско-Моршанская 1871	121	7,02	58,0	7,19	59,2	2,50	20,0	32,8	3,03	25,0	42,2	0,82	0,8	11,4	0,83	8,9	11,6																			
16	Козлово-Воронежская 1868	167	12,40	74,2	12,35	73,9	4,12	24,7	33,4	5,72	34,2	46,3	1,03	6,2	8,4	1,47	6,8	11,9																			
17	Курско-Кіевская . . 1872	439	28,39	64,6	25,21	57,4	5,17	11,8	20,3	13,18	30,0	52,3	3,52	8,0	14,0	3,34	7,5	13,2																			
18	Елецко-Грязскій уч. 1868	103	2,37	84,2	7,05	68,4	2,56	24,9	36,3	3,33	32,4	47,3	0,41	4,0	5,9	0,74	7,2	10,5																			
19	Орлово-Витебская . . 1872	488	5,04	76,8	40,82	83,6	15,28	51,3	37,5	15,00	30,7	36,7	4,20	8,6	10,3	6,73	13,9	15,5																			
20	Шуйско-Ивановская 1872	171	8,59	50,3	8,27	48,4	2,68	15,7	32,4	3,95	23,1	47,8	0,45	4,4	9,0	0,90	5,3	10,8																			
21	Ряго-Митавская . . 1872	39	2,65	68,0	2,65	68,0	0,67	17,2	25,2	0,87	22,4	32,9	0,73	18,5	27,7	0,38	9,6	14,2																			
22	Курско-Харьк.-Азов. 1869	763	51,88	68,0	33,84	44,4	4,63	0,1	13,7	20,92	27,4	61,8	3,56	4,7	10,3	4,73	6,2	14,0																			
23	Козлово-Тамбовская 1869	68	5,10	75,6	3,78	85,0	2,07	30,5	35,8	2,23	32,8	38,6	0,70	2,8	3,9	0,51	12,7	14,9																			
24	Валт. съ вѣт. до К. С. 1859	39	5,61	67,0	3,29	82,8	0,26	6,5	7,9	1,24	31,3	37,7	1,28	22,3	30,0	0,71	13,9	14,9																			
25	„ съ уч. до Оран. 1864	50	3,41	67,0	4,72	92,7	0,32	6,4	6,9	2,08	40,9	44,1	1,61	31,6	34,1	2,96	8,4	11,0																			
26	Тамбовско-Саратов. 1872	354	27,73	78,3	27,04	79,4	5,87	16,0	21,7	15,37	43,4	56,8	2,85	8,0	10,9	2,56	7,5	14,1																			
27	Новоторжская . . . 1871	32	1,76	44,7	1,76	52,4	0,71	21,3	40,4	0,61	18,5	34,7	0,19	5,8	8,2	2,56	8,7	20,0																			
28	Либавская 1871	294	12,79	49,3	12,79	43,3	3,81	12,9	20,8	5,37	18,3	42,0	1,05	3,6	8,2	0,24	8,5	14,2																			
29	Новгородская (указ.) 1871	68	1,95	28,7	1,98	24,7	0,53	7,8	31,5	0,68	10,0	40,5	0,23	3,4	5,8	0,24	3,5	14,2																			
30	Смоленско-Рязанск. уч. 1871	43	1,58	36,8	1,58	36,8	0,23	3,4	14,8	0,70	10,3	44,2	0,23	5,3	14,3	0,42	9,8	20,7																			
Итого		7414	531,32 м.		575,74	77,7	114,56	15,5	16,7	304,53	41,1	44,4	74,58	10,1	10,9	82,1	11,1	12,0																			
или по вереву 116			69,31 вр.																																		
			685,17 вр.	92,3 вр.																																	

Но такъ какъ для цѣли настоящаго изслѣдованія экономическаго вліянія капиталовъ постройки можно довольствоваться и приблизительнымъ распределеніемъ расходованія капиталовъ по главнѣйшимъ категоріямъ, то таковое и сдѣлано: для желѣзныхъ дорогъ, для которыхъ имѣются точные счета, или раздѣлочныя вѣдомости, на основаніи таковыхъ; для остальныхъ же служили намъ матеріалами: 1) сообщенные при отчетахъ балансы; 2) оцѣнки работъ и поставокъ, а также и техническія описанія, имѣющіяся въ министерствѣ путей сообщенія и сообщенія, въ значительной части, въ «Сборникѣ свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ», и 3) свѣдѣнія о количествахъ и происхожденіи путей и принадлежностей къ таковымъ, а также подвижнаго состава, сообщенныхъ въ «Сборникѣ свѣдѣній по вопросамъ о снабженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами, подвижнымъ составомъ и прочими принадлежностями», изданномъ подъ редакцію А. Бушена.

Источники, служившіе основаніемъ при распределеніи капитала.

Подраздѣленіе же дѣйствительной стоимости работъ на ихъ элементы, а именно: на отношеніе матеріаловъ, труда низшаго и высшаго, техническаго и административнаго, барышей, общихъ расходовъ и т. п., сдѣлано или путемъ анализа, или на основаніи подробныхъ расчетовъ, смѣтъ и вообще опыта, вынесеннаго нами изъ постройки дорогъ, въ которыхъ мы принимали участіе.

Расчетъ сдѣланъ нами въ предположеніи, что сѣтъ русскихъ дорогъ достигла 20 тысячъ верстъ, что, въ виду выданныхъ въ періодъ 1872—1873 г. концессій, весьма близко къ истинѣ.

По «Сборнику свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ» 1870—1872 г., основной капиталъ на версту дороги составляетъ 77.237 руб. кред., и эту стоимость мы принимаемъ за основаніе нижеслѣдующихъ расчетовъ.

Мы постараемся опредѣлить, какая часть изъ этой суммы падаетъ на разныя статьи раздѣлочной вѣдомости и сколько слѣдуетъ отнести на рабочую силу и матеріалы и, наконецъ, какая часть изъ послѣднихъ суммъ осталась въ странѣ или вышла за границу. При этомъ будемъ придерживаться, на сколько возможно, таблицы II-й упомянутого «Сборника». (См. въ приложеніи таблицу XXVI).

Изъ таблицы XXVI, составленной на основаніи упомянутой таблицы II-й «Сборника», оказывается, что для показанныхъ въ таблицѣ 7414 верстъ желѣзныхъ дорогъ основной капиталъ на версту составлялъ ¹⁾ 92.551 руб. кред., расходъ же на устройство дороги—77.655 руб.

Такимъ образомъ, мы въ правѣ полагать, что разница между приведенными цифрами, т. е. 14886 р. или 16,10%, представляетъ потерю при реализаціи капитала. Остальные 83,90% т. е. 77.655 распределяются слѣдующимъ образомъ:

Распределеніе поверстаннаго основнаго капитала на 4 главныя части.

¹⁾ По курсу мет. 1 руб. = 116 коп. кред. Цифры таблицы напечатаны сокращеннымъ образомъ.

управленіе и общія издержки	15.451 руб.	или 16,69 ^o / _o	основнаго капитала.
путь и его принадлежности	41 075	" "	44,38 ^o / _o
станціи и постройки на дорогѣ	10.060	" "	10,87 ^o / _o
подвижной составъ	11.066	" "	11,96 ^o / _o
	<u>77.655</u>	" "	<u>83,90^o/_o</u>

Распределение основнаго капитала всей сѣти.

Принимая же вышеприведенную цифру основнаго капитала на версту дороги, именно 77,2 тыс. руб. кред., найдемъ, что для всей сѣти, которую принимаемъ въ 20.000 верстъ, основной капиталъ составляеть: $20.000 \times 77,2$ тыс. = 1,544 милл. руб. кред.

Изъ этой суммы израсходовано:

1. на потери при реализаціи 248.6 мил. руб.
2. » управленіе и общіе расходы 257.7 " "
3. » устройство пути и принадлежностей. 685.4 " "
4. » станціи и постройки на дорогѣ . . . 167.7 " "
5. » подвижной составъ 184.6 " "

Итого какъ выше 1.544.0 мил. руб.

Такимъ образомъ, составляютъ на версту:

Потеря при реализаціи капитала.

1. Потеря при реализаціи капитала

$0.161 \times 77,237 = 12435$ руб. кред.;

Управленіе и общіе расходы.

2. Управленіе и общіе расходы

$0.1669 \times 77,237 = 12891$ руб. кред.

Распределение суммъ, затраченныхъ на устройство пути.

3. Устройство пути

$0.4438 \times 77,237 = 34277$ руб. кред.

Такъ какъ въ сумму 34,277 руб. включены расходы:

- 1) на отчужденіе земель,
- 2) » земляныя работы,
- 3) » искусственныя сооруженія,
- 4) » верхнее строеніе,
- 5) » принадлежности пути, включая стрѣлки и телеграфъ,

то необходимо обозначить, какая часть общей суммы падаетъ на каждую изъ указанныхъ частей.

Расходъ на отчужденіе земель.

1. *Отчужденіе земель.* По имѣвшимся у насъ расцѣпнымъ вѣдомостямъ, подъ желѣзныя дороги среднимъ числомъ отчуждено земли: на версту 6,8 десятинъ, что составило бы для 20000 верстъ 136.000 десятинъ. Средняя стоимость одной десятины оказалась по 185 руб. мет., что, по курсу 116 коп. кр. за 1 руб. мет. составило бы 214 руб. кр. Положимъ круглымъ числомъ 250. Такимъ образомъ, отчужденіе земли на версту дороги для всей сѣти можно положить $6,8 \times 250 = 1,700$ кред. руб. съ версты.

Расходъ на земляныя работы.

2. *Земляныя работы.* Количество произведенныхъ земляныхъ работъ, къ которымъ отнесены также рубка лѣсовъ и укрѣпленіе откосовъ, оказалось на версту 3.832 куб. саж., по цѣнѣ за 1 куб. саж. земляной работы 2 р. 64 коп. кред.

Однакожъ, въ виду того, что при этомъ выводѣ не были приняты въ расчетъ нѣсколько дорогъ, построенныхъ въ прежнее время и имѣвшихъ самыя большія работы, мы для общей сѣти положимъ 4300 куб. саж. на версту по 2.90 коп. и того 12.470 р.

3. *Искусственныя сооруженія.* Согласно таблицѣ III «Сборника свѣдѣній» за 1870—1872 г., на 11.623 версты желѣзныхъ дорогъ приходится:

Количество искусственныхъ сооруженій на 11.623 версты.

чугунныхъ трубъ	2.049 шт. длиною	22.003,90 саж.	
каменныхъ трубъ:			
малыхъ	1.803 » »	1612,69 »	
большихъ	10 » »	143,85 »	
мостовъ съ деревянными фермами:			
малыхъ	1.012 » »	760,78 »	
большихъ	79 » »	1592,58 »	
мостовъ съ желѣзными фермами:			
малыхъ	1,048 » »	2065,21 »	
большихъ	414 » »	8426,12 »	

Такимъ образомъ, на 1 версту дороги приходится:

чугунныхъ трубъ	1,894 пог. саж.	
каменныхъ трубъ малыхъ	0 138 » »	
или 0,155 шт. при среднемъ отверстіи	0,894 » »	
каменныхъ трубъ большихъ	0,012 » »	
или 0,0008 шт. при среднемъ отверстіи	14,39 » »	
мостовъ съ деревянными фермами малыхъ	0,065 » »	
или 0,087 шт. при среднемъ отверстіи	0,75 » »	
такихъ же мостовъ большихъ	0,142 » »	
или 0,007 шт. при среднемъ отверстіи	20,159 » »	
мостовъ съ желѣзными балками малыхъ	0,177 » »	
или 0,090 шт. при среднемъ отверстіи	1,971 » »	
такихъ же мостовъ большихъ	0,725 » »	
или 0,035 шт. при среднемъ отверстіи	20,353 » »	

Количество искусственныхъ сооруженій, приходящихся на версту дороги-

Для опредѣленія расхода на эти искусственныя сооруженія, мы приняли, на основаніи выводовъ изъ среднихъ расходовъ:

Приблизительная стоимость искусственныхъ сооруженій.

1 погон. саж. чугунной трубы съ укладкою	200 р. пр.
1 малая каменная труба 0,90 с. отвѣр.	1.000 » »
1 каменный мостъ 14,4 » »	20.000 » »
1 малый мостикъ съ дерев. фермами	7.000 » »
въ томъ числѣ на устои	6.800 » »
1 большой мостъ съ дерев. ферм. 20 с. отв.	30.000 » »
въ томъ числѣ на устои	20.000 » »
1 малый желѣзный мостъ	15.000 » »
въ томъ числѣ на устои	14.000 » »
1 большой желѣзный мостъ 20 с. отв.	65.000 » »
въ томъ числѣ на устои	40.000 » »

Такимъ образомъ, принять можно, что на версту дороги обходилось:

Стоимость сооруженій на версту дороги.	на чугунныя трубы	$1,894 \times 200 =$	378 р.
	каменные трубы малыя	$0,155 \times 1,000 =$	155
	» » большія	$0,0008 \times 20,000 =$	16 171 »
	мосты съ деревян. фермами малыя	$0,087 \times 7,000 =$	609
	» » » большіе	$0,007 \times 30,000 =$	210 819 »
	мосты съ желѣзн. фермами малыя	$0,090 \times 15,000 =$	1,350
	» » » большіе	$0,035 \times 65,000 =$	2,275 3,625 »
		Итого	4,993 р.

Основываясь на предыдущихъ расчетахъ и предположеніяхъ, мы находимъ, что изъ суммы, израсходованной на искусственныя сооруженія употреблено:

на кладку каменную (включая фундаменты) руб.	3 562
» деревянные пролеты	» 88
» желѣзныя фермы	» 965
» чугунныя трубы (съ укладкою)	» 378

Итого руб. 4,993

Расходъ на устройство верхняго строенія.

4. *Верхнее строеніе.* По «Сборнику свѣдѣній по вопросамъ о снабженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами, подвижнымъ составомъ и прочими принадлежностями» (1876), на 17,030 верстъ главныхъ путей, открытыхъ къ 1 января 1875 г., было запасныхъ путей 4,990 верстъ или 29%, и потому мы, дѣлая расчетъ, принимаемъ это отношеніе.

Расходъ на балласть.

а) *Балласть.* На версту приходится балласта 225 куб. саж.
Прибавляя же на запасные пути 29%. 65 » »

Итого 290 куб. саж.

Средняя цѣна 1 куб. саж. разсматриваемыхъ нами дорогъ составляла:
за поставку 1 куб. саж. балласта 8 р. 32 к. кр.
» разсыпку 1 » » 1 » 28 » »

Итого 9 р. 60 к. кр.

Хотя эта цифра довольно высока, но въ виду того, что на многихъ дорогахъ нужно было прибѣгать къ употребленію щебня, цѣною свыше 30 руб. съ 1 куб. саж., мы полагаемъ, что для общаго вывода цѣна эта вовсе не преувеличена, и считаемъ:

за 290 куб. саж. на версту руб. кр. 2,784.

б) *Поперечины.* На версту приходится 1,350 шт.
Прибавляя 29% на запасные пути 390 »

Итого 1,740 шт.

Для всей сѣти среднюю цѣну 1 шпала можно принять въ 78 коп., и такимъ образомъ стоимость шпалъ на версту дороги $1,740 \times 0,78 = 1,357$ руб.

с) *Рельсы.* На версту считается среднимъ числомъ 4,500 пуд.
Прибавляя 29% на запасные пути 1,305 »

Итого 5,805 »

Въ виду того, что на многихъ дорогахъ употребляются рельсы рус-

Расходъ на поперечины.

Расходъ на рельсы.

скіе, которые дороже выписываемыхъ изъ-за границы (средняя стоимость которыхъ была безъ развозки по линіи 1 р. 24 к.), мы принимаемъ 1 р. 57 к., включая въ эту сумму и развозку по линіи.

Такимъ образомъ, стоимость рельсовъ на версту дороги составитъ:
 $5805 \times 1.57 = 9102$ руб. кред.

д) Скрѣпленія. На версту пути считаемъ	280 пуд.	
Прибавляя 29% на запасные пути	81 »	
Итого	361 пуд.	

Расходъ на скрѣпленія.

Стоимость скрѣпленій можно положить:

за 1 пудъ скрѣпленій	2 р. 40 к. кр.
за развозку по линіи съ 1 пуда	— 30 » »
Итого	2 р. 70 к. кр.

Такимъ образомъ, за скрѣпленія считаемъ на версту $361 \times 2,70 = 974$ руб.

е) *На укладку пути* и содержаніе его въ исправности до открытія эксплуатаціи обыкновенно считается круглымъ числомъ руб. 250. Расходъ на укладку пути.

Такимъ образомъ, стоимость верхняго строенія на 1 версту дороги составитъ:

балласть	2,784 руб.
поперечины	1,357 »
рельсы	9,102 »
скрѣпленія	974 »
укладка и содержаніе	250 »
итого	14,467 »

Б. *Принадлежности пути.* Въ эту статью включенъ расходъ по устройству стрѣлокъ и крестовинъ, верстовыхъ столбовъ и указателей уклоновъ и электрической телеграфа.

Расходъ на принадлежности пути.

Стрѣлокъ приходится среднимъ числомъ одна на версту дороги; среднюю цѣну 1 стрѣлки мы приняли 400 рублей.

Стоимость верстовыхъ столбовъ и указателей уклоновъ можно принять на версту круглымъ числомъ въ 60 руб.

Устройство электрическаго телеграфа круглымъ числомъ 187 рублей на версту.

Такимъ образомъ, стоимость принадлежностей пути составитъ на версту:

стрѣлки и крестовины	400 р.
указатели уклоновъ и верстовые столбы	60 »
устройство телеграфа	187 »
итого	647 р.

Весь же расходъ на устройство пути съ принадлежностями составитъ:

1. Отчужденіе земли	1,700 р. кр.
2. Земляная работы	12,470 » »
3. Искусственные сооруженія	4,993 » »

Общій поворотный расходъ на устройство верхняго строенія.

скіе, которые дороже выписываемыхъ изъ-за границы (средняя стоимость которыхъ была безъ развозки по линіи 1 р. 24 к.), мы принимаемъ 1 р. 57 к., включая въ эту сумму и развозку по линіи.

Такимъ образомъ, стоимость рельсовъ на версту дороги составитъ:
 $5805 \times 1.57 = 9102$ руб. кред.

д) Скрѣпленія. На версту пути считаемъ	280 пуд.	
Прибавляя 29% на запасные пути	81 »	
Итого	361 пуд.	

Расходъ на скрѣпленія.

Стоимость скрѣпленій можно положить:

за 1 пудъ скрѣпленій	2 р. 40 к. кр.
за развозку по линіи съ 1 пуда	— 30 » »
Итого	2 р. 70 к. кр.

Такимъ образомъ, за скрѣпленія считаемъ на версту $361 \times 2,70 = 974$ руб.

е) *На укладку пути* и содержаніе его въ исправности до открытія эксплуатаціи обыкновенно считается круглымъ числомъ руб. 250. Расходъ на укладку пути.

Такимъ образомъ, стоимость верхняго строенія на 1 версту дороги составитъ:

балласть	2,784 руб.
поперечины	1,357 »
рельсы	9,102 »
скрѣпленія	974 »
укладка и содержаніе	250 »
итого	14,467 »

5. *Принадлежности пути.* Въ эту статью включенъ расходъ по устройству стрѣлокъ и крестовинъ, верстовыхъ столбовъ и указателей уклоновъ и электрической телеграфъ. Расходъ на принадлежно-сти пути.

Стрѣлокъ приходится среднимъ числомъ одна на версту дороги; среднюю цѣну 1 стрѣлки мы приняли 400 рублей.

Стоимость верстовыхъ столбовъ и указателей уклоновъ можно принять на версту круглымъ числомъ въ 60 руб.

Устройство электрическаго телеграфа круглымъ числомъ 187 рублей на версту.

Такимъ образомъ, стоимость принадлежностей пути составитъ на версту:

стрѣлки и крестовины ;	400 р.
указатели уклоновъ и верстовые столбы	60 »
устройство телеграфа	187 »
итого	647 р.

Весь же расходъ на устройство пути съ принадлежностями составитъ:

1. Отчужденіе земли	1,700 р. кр.
2. Земляныя работы	12,470 » »
3. Искусственныя сооруженія	4,993 » »

Общій повертный расходъ на устройство верхняго строенія.

4. Верхнее строеніе	14.467 руб. кр.
5. Принадлежности пути	647 " "
Итого	34.277 руб. кр.

4. Станціи и постройки на дорогѣ. Сумма, подлежащая распределенію, составляет $0,1087 \times 77,237 = 8.395$ руб.

Количество станцій, приходящихся на версту дороги.

Согласно указаніямъ таблицы III «Сборника свѣдѣній о русскихъ желѣзныхъ дорогахъ» за 1870—1872 годы, въ общемъ выводѣ на версту дороги приходится:

Станціи I класса	0,005	} всего 0,072
» II " "	0,010	
» III " "	0,014	
» IV и V " "	0,043	

Приблизительная стоимость станціонныхъ построекъ.

Цѣны построекъ можно принять слѣдующія:

Пассажирское зданіе:	
I класса каменное	122,000
II " "	80,000
III " деревянное	13,500
IV и V " "	11,500
Пассажирской платформы 50 саж. длины	1,500
Товарныхъ платформъ:	
10 саж. длины открытых	2,000
» " " крытыхъ	4,000
1 каменнаго товарнаго магазина на станціи I и II класса	10,000
Водоёмнаго и водоподъёмнаго зданія	6,000
Жилаго деревяннаго дома для служащихъ	6,000
Отхожихъ мѣстъ, ледниковъ, колодезь, службъ и проч. на каждую станцію	2,000
Заборы на I станцію	2,000
Мощеніе дворовъ на I станціи	2,600
1 поворотный кругъ	4,500
Фундаментъ къ нему	1,500
1 приборъ для водоснабженія съ насосомъ и водопроводными трубами	7,500
1 стойло для паровозовъ въ каменномъ зданіи	5,000
1 большая мастерская на станціяхъ I кл.	100,000
Оборудованіе таковой	100,000
1 второстепенная мастерская на ст. II кл.	18,300
Оборудованіе таковой	23,400
Прочія принадлежности станцій: диски, будки для стрѣлочниковъ, подъемные краны, освѣтительные приборы и пр. на I станцію	
1 сторожевая будка деревянная	600

I дорожная казарна	2,400
I переводы на уронный пункт Мобильных станций, включая проверку стан- ционной службы:	2,000
I классом	1,000
II классом	3,000
III классом	3,000
IV и V классом	2,000

Наиболее, наконец, что по сравнению с другими о состоянии рус-
ских железных дорог railways, подвижным составом и проч., на
переступ приходится ОУИ паровоз и, следовательно, почти столько же единиц
построено для них.

Таким образом, расходы на 8,395 р. распределяются по следующим распе-
дам следующим образом:

а) Каменные постройки.

Пассажирское здание:

I классом	0,008 X 122,000	610
II " " " " " "	0,010 X 80,000	800
Товари. магазин I и II классом	0,015 X 10,000	150
Водяное здание	0,012 X 6,000	432
Паровозное " "	0,021 X 5,000	1,050
Большая мастерская I классом	0,005 X 100,000	500
Малая мастерская II классом	0,010 X 18,300	183
Фундам. поворотн. кругов	0,010 X 1,500	150

3,752

Поворотный расход на
устройство каменных
зданий

б) Деревянные постройки.

Пассажирское здание:

III классом	0,014 X 13,500	189
IV " " " " " "	0,043 X 11,500	493
Здания для служащих	0,072 X 6,000	432
Отопительн. здания, машин и пр.	0,072 X 2,000	144
Отпорожельн. будки	0,07 X 600	402
Дорожная казарна	0,072 X 2,400	173
Забора	0,072 X 2,000	144

1,977

Расход на деревянные
здания

в) Платформы.

Пассажирские	0,072 X 1,000	108
Товарные крытые	0,072 X 4,000	288
открытые	0,072 X 2,000	144

Расход на устройство
платформ.

г) Мобильные станции и малые подвижные составы

I классом	0,008 X 7,000	56
II " " " " " "	0,010 X 5,000	50

Расход на устройство
станций.

1 дорожная казарма	2,400
1 переѣздъ въ уровнѣ пути	250
Меблировка станцій, включая приборы стан-	
ціонной службы:	
I класса	7,000
II класса	5,000
III класса	3,000
IV и V класса	2,000

Замѣтимъ, наконецъ, что по «Оборнику свѣдѣній о снабженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами, подвижнымъ составомъ и проч.», на верету приходится 0,21 паровоза и, слѣдовательно, почти столько же стойлъ построено для нихъ.

Такимъ образомъ, расходъ въ 8,395 р. приблизительно можно распре- дѣлять слѣдующимъ образомъ:

а) *Каменные постройки.*

Пассажи́рское здание:

I класса	$0,005 \times 122,000 =$	610
II »	$0,010 \times 80,000 =$	800
Товари. магазинъ: I и II класса	$0,015 \times 10,000 =$	150
Водоемное здание	$0,072 \times 6,000 =$	432
Паровозное »	$0,21 \times 5,000 =$	1,050
Большая мастерская I класса	$0,005 \times 100,000 =$	500
Малая мастерская II класса .	$0,010 \times 18,300 =$	183
Фундам. повороти. круговъ .	$0,015 \times 1,500 =$	27

3,752

Поверстный расходъ на устройство каменныхъ зданій.

б) *Деревянные постройки.*

Пассажи́рское здание:

III класса	$0,014 \times 13,500 =$	189
IV »	$0,043 \times 11,500 =$	493
Жилой домъ для служащихъ.	$0,072 \times 6,000 =$	432
Отхожія мѣста, ледники и пр.	$0,072 \times 2,000 =$	144
Сторожевыя будки	$0,67 \times 600 =$	402
Дорожная казарма	$0,072 \times 2,400 =$	173
Заборы	$0,072 \times 2,000 =$	144

1,977

Расходъ на деревянные зданія.

в) *Платформы.*

Пассажи́рскія	$0,072 \times 1,500 =$	108
Товари́ныя крытыя	$0,072 \times 4,000 =$	288
» открытыя	$0,072 \times 2,000 =$	144

540

Расходъ на устройство платформъ.

г) *Меблировка станцій и мелкія принадлежности.*

I класса	$0,005 \times 7,000 =$	35
II »	$0,010 \times 5,000 =$	50

Расходъ на меблировку станцій.

III класса	0,014 × 3,000 =	42
IV »	0,043 × 2,000 =	86

213

Расходъ на металлическія принадлежности станцій.

е) *Металлическія принадлежности станцій.*

Водоснабженіе	0,072 × 7,500 =	540
Оборудов. больш. мастерск.	0,005 × 100,000 =	500
» малыхъ »	0,010 × 23,400 =	234
Поворотные круги	0,015 × 4,500 =	68
Диски, краны и проч.	0,072 × 700 =	50

1.392

Расходъ на устройство переездовъ и мощеніе дворовъ.

f) <i>Переезды въ уровень рельсовъ</i>	1,34 × 250 =	335
g) <i>Мощеніе станціон. дворовъ</i>	0,072 × 2,600 =	186

Итого . 8.395

5. *Подвижной составъ.* Подлежитъ распредѣленію $0,1196 \times 77.237 =$

9,239 руб.

Количество подвижнаго состава на версту.

По «Сборнику свѣдѣній о снабженіи рус. жел. дор. рельсами, подвижнымъ составомъ и проч.» было на версту: *),

	При по- стройкѣ.	Въ концу 1875 г.	Мы положили пріобрѣтеннымъ изъ строят. кап.
паровозовъ	0,15	0,21	0,18
пассажирскихъ вагоновъ	0,26	0,32	0,29
товарныхъ вагоновъ крытыхъ	1,70	2,90	2,30
платформъ	1,00	1,23	1,12

Стоимость 1 штуки (со включеніемъ запасныхъ частей) принята:

1 паровоза	23.000
1 пассажирскаго вагона	4.000
1 товарнаго вагона крытаго	1.200
1 платформы	1.000

Такимъ образомъ, получимъ на версту:

на паровозы	$0,18 \times 23\,000 =$	4.140
» пассаж. вагоны	$0,29 \times 4\,000 =$	1.160
» товарн. ваг. крытые	$2,30 \times 1\,200 =$	2.760
» платформы	$1,12 \times 1\,000 =$	1.120
» вагончики, дрезины и проч.		59

Итого . 9.239

Приблизительная стоимость подвижнаго состава.

Расходъ на каждый изъ видовъ подвижнаго состава на версту.

Таблица распредѣленія капитала одной версты дороги на расходы, сдѣланные внутри страны и за границую.

Въ слѣдующей таблицѣ сдѣланъ приблизительный опытъ подраздѣленія показанныхъ расходовъ на расходы, произведенные внутри государства и за границую, на матеріалы и рабочую силу.

*) Суммы, заимствованныя изъ «Сборника», раздѣлены на 17,681

ТАБЛИЦА XXVII.

Распределение основного капитала 1 версты желѣзныхъ дорогъ на расходы, сдѣланные внутри страны и за границую, съ подраздѣленіемъ таковыхъ на матеріалы, трудъ и барыши, а также проценты на капиталъ.

Сумма подлежащая распределенію.	ИЗРАСХОДОВАНО					
	За границую.			Внутри страны.		
	За матеріалы.	За рабочую силу.		За матеріалы.	За рабочую силу.	
		Администр. и проц.	Иной трудъ.		Администр. и проц.	Иной трудъ.
I. Потеря при реализаціи капитала.	12435	—	—	—	—	—
По „Сборнику свидѣній о р. ж. д.“, въ 1872 г. облигаціонный капиталъ относился къ акціонерному, какъ 36:64; но такъ какъ это отношеніе постоянно уменьшается, т. отношеніе для всей сѣти можно принять, какъ 1:2. Въ выводахъ указано **, что $\frac{3}{4}$ облигаціоннаго и $\frac{1}{2}$ акціонернаго капитала позаимствованы отъ заграничныхъ капиталистовъ. Потеря на реализаціи капитала, какъ видно изъ таблицы V, составляетъ очень близко на акціяхъ $\frac{3}{10}$, а на облигаціяхъ $\frac{7}{10}$ всей потери. Такимъ образомъ, потеря 12 435 рублей распределяется слѣдующимъ образомъ	—	—	8393	—	4042	—
II. Управленіе и общіе расходы.						
Изъ расходовъ общихъ и на управленіе, составляющихъ 12891 руб., истрачено: а) на проценты во время постройки, за 2 $\frac{1}{2}$ года, съ суммы 77237 руб. по 5% годовыхъ.	9654	—	—	—	—	—
Изъ суммы этой $\frac{2}{3}$ падаетъ на облигаціонный капиталъ и $\frac{1}{3}$ на акціонерный, а такъ какъ, какъ выше принято, $\frac{3}{4}$ облигацій и $\frac{1}{2}$ акцій помѣщены за границую, то, слѣдовательно	—	—	6436	—	3218	—
в) Оставшіеся 3154 руб. съ версты израсходованы на содержаніе администраціи центральной и на линіи, на содержаніе Правительственной Инспекціи и проч. расходы, сдѣланные внутри страны.	3237	—	—	—	3237	—
Транспортъ	25326	—	14829	—	10497	—

*) «Сб. свид. о рус. жел. дор.» 1872 г. Таблица I.

**) См. часть V настоящаго труда.

	Сумма подлежащая распределению.	ИЗРАСХОДОВАНО					
		За границею.			Внутри страны.		
		За материалы.	За рабочую силу.		За материалы.	За рабочую силу.	
			Администр. и проц.	Низший трудъ.		Администр. и проц.	Низший трудъ.
Переносъ	25326	—	14829	—	—	10497	—
III. Устройство и принадлежности пути.							
Отчужденіе земель.							
Весь расходъ	1700	—	—	—	—	—	—
Изъ суммы этой падаетъ: на администрацію и барыши агентовъ по отчужденію 10 ⁰ / ₀	—	—	—	—	—	170	—
за отошедшія подъ желѣзныя дороги земли 60 ⁰ / ₀	—	—	—	—	1020	—	—
на вознагражденіе владѣльцевъ за убытки 30 ⁰ / ₀	—	—	—	—	—	510	—
Земляныя работы.							
Весь расходъ составлялъ	12470	—	—	—	—	—	—
Изъ этой суммы приходится: на барыши строителей и подрядчиковъ 10 ⁰ / ₀	—	—	—	—	—	1247	—
на администрацію на мѣстѣ производства работъ 10 ⁰ / ₀	—	—	—	—	—	1247	—
на материалы при работахъ 10 ⁰ / ₀ , изъ коихъ $\frac{1}{3}$ на металлическія части изъ-за границы	—	416	—	—	831	—	—
рабочимъ 70 ⁰ / ₀	—	—	—	—	—	—	8729
Искусственныя сооруженія.							
1) Изъ суммы на каменную кладку	3562	—	—	—	—	—	—
приходится: на барышъ строителей и подрядчиковъ 10 ⁰ / ₀	—	—	—	—	—	356	—
стоимость камня 35 ⁰ / ₀	—	—	—	—	1246	—	—
извести и цемента 25 ⁰ / ₀ , изъ которыхъ $\frac{1}{2}$ изъ-за границы	—	446	—	—	446	—	—
на плату каменщикамъ 20 ⁰ / ₀	—	—	—	—	—	—	712
на фундаменты, подмостки и пр. 10 ⁰ / ₀ , изъ которыхъ $\frac{1}{3}$ на материалъ	—	—	—	—	119	237	—
2) Изъ суммы на деревянные пролеты падаетъ 10 ⁰ / ₀ на барыши строителей	88	—	—	—	—	8	—
60 ⁰ / ₀ на материалы	—	—	—	—	54	—	—
Транспортъ	43146	862	14829	—	3716	14272	9441

	Сумма подлежащая распределению.	ИЗРАСХОДОВАНО					
		За границу.			Внутри страны.		
		За материалы.	За рабочую силу.		За материалы.	За рабочую силу.	
			Администр. и проц.	Низший труд.		Администр. и проц.	Низший труд.
Переносъ . . .	43146	862	14829	—	3716	14272	9441
30% на рабочую силу	—	—	—	—	—	—	26
3) Изъ суммы на желѣзныя фермы . . .	965	—	—	—	—	—	—
10% на барышъ строителей въ предположеніи, что $\frac{1}{2}$ заказовъ была сдѣлана за границею	—	—	48	—	—	48	—
30% на матеріалъ, почти весь заграничнаго происхожденія	—	288	—	—	—	—	—
50% на рабочую силу, изъ которой $\frac{1}{3}$ изъ заграницы	—	—	—	161	—	—	322
10% на подмосты и окраску, по ровну на матеріалъ и рабочую силу	—	—	—	—	49	49	—
4) Изъ суммы на чугуныя трубы	378	—	—	—	—	—	—
10% на барышъ подрядчиковъ	—	—	—	—	—	38	—
60% на матеріалъ (весь изъ заграницы). . .	—	227	—	—	—	—	—
30% на рабочую силу	—	—	—	—	—	—	113
Верхнее строеніе.							
а) Балластъ	2784	—	—	—	—	—	—
10% на барышъ строителей и подрядчиковъ	—	—	—	—	—	278	—
10% на матеріалы	—	—	—	—	278	—	—
80% на рабочую силу	—	—	—	—	—	—	2228
б) Поперечины	1357	—	—	—	—	—	—
10% на барыши строителей и подрядчиковъ	—	—	—	—	—	136	—
20% на рабочую силу	—	—	—	—	—	—	271
70% на матеріалъ	—	—	—	—	950	—	—
в) Рельсы	9102	—	—	—	—	—	—
По „Сб. свѣд. о рельсахъ и подвижн. составѣ“ (1876 г.), изъ общаго количества рельсовъ привезено изъ-за границы 86,6 мил. пуд. и только 6,4 мил. пуд. поставлено русскими заводами, что составляетъ только 6,9% всего количества употребленныхъ рельсовъ. Расходъ на рельсы можно распределить приблизительно слѣдующимъ образомъ: 10% на барышъ строителей и подрядчиковъ	—	—	910	—	—	—	—
20% на издержки по перевозкѣ къ мѣстамъ укладки	—	—	—	—	—	—	1820
Транспортъ	57732	1377	15787	161	4993	14821	14221

	Сумма подлежащая распределению.	ИЗРАСХОДОВАНО					
		За границу.			Внутри страны.		
		За материалы.	За рабочую силу.		За материалы.	За рабочую силу.	
			Администр. и проц.	Низший труд.		Администр. и проц.	Низший труд.
Перевозъ.	57732	1377	15787	161	4993	14821	14221
10% на матеріалъ	—	5932	—	—	440	—	—
d. Скрѣпленія	974	—	—	—	—	—	—
Почти весь матеріалъ для скрѣпленій привезенъ изъ-за границы, работа же произведена въ значительнѣйшей части внутри края. Такимъ образомъ, сумма 974 руб. распределяется:							
10% барышъ строителей и подрядчиковъ	—	—	49	—	—	49	—
15% издержки на перевозку по линіи	—	—	—	—	—	—	146
25% рабочая сила	—	—	—	—	—	—	244
50% матеріалъ	—	486	—	—	—	—	—
e) Укладка пути	250	—	—	—	—	—	—
10% на барышъ строителей и подрядчиковъ	—	—	—	—	—	25	—
80% рабочая сила	—	—	—	—	—	—	200
10% инструменты	—	—	—	—	25	—	—
Принадлежности пути.							
a) Стрѣлки и крестовины	400	—	—	—	—	—	—
10% барышъ строителей и подрядчиковъ	—	—	20	—	—	20	—
15% укладка на линіи	—	—	—	—	—	—	60
30% рабочая сила	—	—	—	—	—	—	120
45% матеріалъ	—	180	—	—	—	—	—
б) Указатели уклоновъ и верстовые столбы	60	—	—	—	—	—	—
10% барышъ строителей и подрядчиковъ	—	—	—	—	—	—	6
15% матеріалъ	—	—	—	—	9	—	—
85% рабочая сила	—	—	—	—	—	—	45
в) Телеграфъ	187	—	—	—	—	—	—
10% барышъ строителей и подрядчиковъ	—	—	9	—	—	9	—
45% аппараты и проволока	—	85	—	—	—	—	—
25% столбы	—	—	—	—	—	—	—
20% рабочая сила	—	—	—	—	47	—	37
IV. Станціи и постройки на дорогѣ.							
a) Каменные постройки	3752	—	—	—	—	—	—
10% барышъ строителей и подрядчиковъ	—	—	—	—	—	375	—
54% матеріалы	—	—	—	—	2027	—	—
36% рабочая сила	—	—	—	—	—	—	1350
Транспортъ.	63355	8060	15865	161	7541	15299	16429