Г 87/51
1902 т 1

Ф 1-65
827

Къ столѣтію Комитета Министровъ.

(1802—1902)

НАША ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА

ПО ДОКУМЕНТАМЪ АРХИВА

КОМИТЕТА МИНИСТРОВЪ.

Историческій очеркъ,

составленный Начальникомъ Отдѣленія Канцеляріи Комитета Министровъ

Н. А. КИСЛИНСКИМЪ,

ПОДЪ ГЛАВНОЮ РЕДАКЦІЕЮ

Статс-Секретаря Куломзина.

Томъ первый.

Изданіе Канцеляріи Комитета Министровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1902.

Къ столѣтію Комитета Министровъ.

(1802—1902)

НАША ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА

ПО ДОКУМЕНТАМЪ АРХИВА

КОМИТЕТА МИНИСТРОВЪ.

Историческій очеркъ,

составленный Начальникомъ Отдѣленія Канцеляріи Комитета Министровъ

Н. А. КИСЛИНСКИМЪ,

ПОДЪ ГЛАВНОЮ РЕДАКЦІЕЮ

Статс-Секретаря Куломзина.

Томъ первый.

Изданіе Канцеляріи Комитета Министровъ.

МУЗЕЙ * РУМЯНЦЕВ. * БИБЛІОТЕКА

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1902.

Печатано по распоряженію Г. Управляющаго дѣлами Комитета Министровъ.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ.

2007112222

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Стр.

ПРЕДИСЛОВІЕ I

ГЛАВА ПЕРВАЯ (1835—1855 г.г.) 1

Первоначальныя предположенія о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Доводы противниковъ желѣзныхъ дорогъ. Разрѣшеніе Царскосельской линіи. Новые желѣзнодорожные проекты и отношеніе къ нимъ Правительства. Высочайшее повелѣніе о сооруженіи С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги. Дѣятельность Комитета для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ. Результаты желѣзнодорожной политики Императора Николая I.

ГЛАВА ВТОРАЯ (1855—1860 г.г.) 53

Общее направленіе нашей желѣзнодорожной политики за время царствованія Императора Николая I. Начало новаго царствованія и его отличительные признаки. Отклоненные проекты желѣзнодорожныхъ сооруженій. Утвержденіе устава Петергофской дороги. Возникновеніе Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Разрѣшеніе дорогъ Риго-Динабургской и Московско-Саратовской. Вопросъ объ Одессо-Кіевской дорогѣ. Негарантированныя дороги. Уступка Варшавско-Вѣнской дороги частному обществу. Цѣли, преслѣдовавшіяся при разработкѣ плана желѣзнодорожной сѣти.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ (1860—1865 г.г.) 97

Положеніе нашего государственнаго хозяйства въ исходѣ 50-хъ годовъ. Дѣятельность Главнаго Общества въ первые годы его существованія и измѣненіе его устава. Судьба другихъ желѣзнодорожныхъ компаній, учрежденныхъ въ 1857—59 г.г. Новыя предположенія объ осуществленіи неотстроенныхъ Главнымъ Обществомъ рельсовыхъ путей. Вступленіе Мельникова въ управленіе вѣдомствомъ Путей Сообщенія и проектъ сѣти 1862 г. Приступъ къ выполненію проекта новой сѣти. Возобновленіе постройки желѣзныхъ дорогъ на средства казны въ виду неудачъ, постигшихъ общества Севастопольской и Одессо-Кіевской дорогъ. Вопросъ о продолженіи Одессо-Балтской линіи на Кіевъ или на Харьковъ. Измѣненія, которымъ подверглась на практикѣ сѣть 1862 г., и вопросъ о желѣзной дорогѣ къ Австрійской границѣ. Разрѣшеніе Кіево-Балтской дороги и переговоры о линіи изъ Курска въ Таганрогъ. Дороги Сѣверо-Западнаго края и предположенія о соединеніи ихъ съ внутренними губерніями. Разрѣшеніе Рязанско-Козловской дороги и ея вліяніе на дальнѣйшій ходъ нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Разрѣшеніе нѣкоторыхъ дорогъ, не вошедшихъ въ проектъ сѣти.

Стр.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ (1865—1867 г.г.) 171

Назначеніе особой Коммисіи для разсмотрѣнія отчета по вѣдомству Путей Сообщенія за 1862—1863 г.г., выработанныя ею руководящія начала для дальнѣйшей желѣзнодорожной политики русскаго Правительства и результаты дѣятельности Коммисіи. Проектъ сѣти 1866 г. Приступъ къ выполненію новой сѣти. Появленіе земствъ въ роли учредителей желѣзнодорожныхъ компаній. Финансовый кризисъ 1865—1866 г.г. Разрѣшеніе Курско-Кіевской дороги и введеніе начала абсолютной гарантіи. Начало періода концессіонной горячки. Ограниченіе выдачъ концессій съ гарантіею Правительства. Линіи отклоненныя и отсроченныя. Проектъ соединенія Парижа съ Калькуттою черезъ Россію. Дальнѣйшія заботы Правительства по осуществленію сѣти 1866 г. Линіи, получившія условную гарантію.

ГЛАВА ПЯТАЯ (1867—1868 г.г.) 231

Образованіе желѣзнодорожнаго фонда. Работы по дальнѣйшему осуществленію проекта сѣти 1866 г. Линіи, гарантированныя земствами, и вопросъ о развитіи нашей желѣзнодорожной сѣти въ юго-восточномъ направленіи. Дороги Рыбинско-Бологовская и Балтійская. Завершеніе исполненія проекта сѣти 1866 г. и достройка Московско-Ярославской дороги. Нормальныя концессіи.

ГЛАВА ШЕСТАЯ (1868 г. окончаніе) 290

Итоги періода желѣзнодорожнаго строительства 1865—1868 г.г. Новыя правила для выдачи концессій. Отчужденіе Николаевской желѣзной дороги. Разрѣшеніе постройки Московско-Смоленской и Новоторжской желѣзныхъ дорогъ. Проектъ новой сѣти желѣзнодорожныхъ путей. Общій обзоръ нашей желѣзнодорожной политики со времени воцаренія Императора Александра II по 1868 г. включительно.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Карты желѣзнодорожныхъ сѣтей 1857, 1862, 1866 и 1868 годовъ.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Съ возникновеніемъ первыхъ предположеній объ устройствѣ рельсовыхъ путей въ предѣлахъ Россіи начинается и дѣятельность Комитета Министровъ по обсужденію желѣзнодорожныхъ вопросовъ. Первоначально кругъ этой дѣятельности не былъ вполнѣ точно опредѣленъ: Комитетъ Министровъ участвовалъ въ разсмотрѣніи подобнаго рода вопросовъ наравнѣ съ другими спеціальными комитетами, разновременно учреждавшимися для представленія Государю своихъ заключеній по возникавшимъ предположеніямъ о дарованіи Россіи усовершенствованныхъ путей сообщенія. Мало по малу, однако, съ помощью указаній практики и опыта, было установлено болѣе точное разграниченіе компетенціи Комитета Министровъ и высшаго совѣщательнаго при Особѣ Монарха учрежденія по спеціально желѣзнодорожнымъ дѣламъ, созданнаго въ 1858 г.—Комитета желѣзныхъ дорогъ. Въ послѣднемъ стали разсматриваться преимущественно различныя предположенія о проложеніи тѣхъ или иныхъ рельсовыхъ путей въ связи съ вопросами объ экономическомъ и обще-государственномъ ихъ значеніи; вопросы же о способахъ осуществленія желѣзнодорожныхъ предпріятій обыкновенно представлялись въ Комитетъ Министровъ, а въ особо важныхъ случаяхъ—въ Совѣтъ Министровъ, образованный въ царствованіе Императора Александра II (въ 1857 г.) и засѣдавшій подъ Личнымъ Предсѣдательствомъ Государя. Такъ продолжалось до 1874 г., когда, съ упраздненіемъ Комитета желѣзныхъ дорогъ, всѣ дѣла, подлежавшія его вѣдѣнію, были, по Высочайшему повелѣнію, переданы въ Комитетъ Министровъ, въ которомъ, такимъ образомъ, сосредоточилось разсмотрѣніе всѣхъ, касавшихся желѣзныхъ дорогъ, правительственныхъ мѣропріятій. Въ то время средства для выдачи авансовъ и покрытія расходовъ по постройкѣ новыхъ и усиленію про-

возоспособности существовавшихъ линій получались изъ учрежденнаго, исключительно съ этою цѣлью, въ 1868 г., спеціальнаго желѣзнодорожнаго фонда; но уже въ 1883 г. упомянутый фондъ было признано предпочтительнымъ закрыть, производившіяся же изъ него выдачи относить впредь на общія средства Государственнаго Казначейства, распоряженіе которыми, какъ извѣстно, сосредоточено въ Департаментѣ Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта. Въ виду этого часть желѣзнодорожныхъ дѣлъ отошла отъ Комитета Министровъ; въ вѣдѣніи его остались: выборъ линій, установленіе очередей ихъ сооруженія, опредѣленіе направленія новыхъ дорогъ и обсужденіе вопросовъ: о способахъ сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей, объ оставленіи уже открытыхъ для движенія желѣзныхъ дорогъ въ рукахъ частныхъ компаній или о выкупѣ ихъ въ казну и т. п. Предоставленіе же гарантіи желѣзнодорожнымъ обществамъ, назначеніе финансовыхъ средствъ на казенныя постройки, опредѣленіе условій выкупа частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій и назначеніе потребныхъ для этого суммъ было возложено на обязанности Департамента Государственной Экономіи.

При такомъ распредѣленіи занятій, нѣкоторыя дѣла по два раза представлялись на Высочайшее усмотрѣніе. Такъ, положенія Комитета Министровъ объ обращеніи желѣзныхъ дорогъ въ казну, по утвержденіи ихъ Государемъ Императоромъ, поступали въ Департаментъ Экономіи для опредѣленія условій выкупа, причемъ эти условія подлежали также утвержденію Высочайшей власти; подобнаго же порядка утвержденія требовали и нѣкоторыя другія предположенія по желѣзнодорожнымъ вопросамъ. Между тѣмъ въ большинствѣ такого рода дѣлъ всѣ части ихъ имѣютъ между собою тѣсную связь; поэтому оказывалось, что многія изъ такихъ дѣлъ, по обсужденіи ихъ въ Комитетѣ Министровъ, поступали въ Государственный Совѣтъ уже почти предрѣшенными. Для устраненія такого неудобства, въ 1891 г., по повелѣнію въ Бозѣ почившаго Императора Александра III-го, было образовано Соединенное Присутствіе изъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, существующее и понынѣ. Присутствіе это разсматриваетъ всѣ дѣла, возникающія отъ отдачи желѣзныхъ дорогъ частнымъ предпринимателямъ или обществамъ, съ правительственною гарантіею, суб-

сидіею или инымъ пожертвованіемъ изъ средствъ казны, а равно вопросы о приступѣ къ сооруженію рельсовыхъ путей на счетъ казны и о ихъ направленіи. Дѣлопроизводство этого Присутствія, на ряду съ дѣлопроизводствомъ по Комитету Министровъ, сосредоточено въ Канцеляріи Комитета Министровъ, находящейся въ завѣдываніи Управляющаго дѣлами названнаго Комитета.

Такимъ образомъ, съ самаго водворенія у насъ желѣзнодорожнаго строительства, вплоть до послѣдняго времени, Комитетъ Министровъ не переставалъ принимать дѣятельное и непосредственное участіе въ обсужденіи важнѣйшихъ вопросовъ, касающихся желѣзнодорожнаго хозяйства.

Останавливаться на выясненіи того первостепеннаго значенія, которое принадлежитъ желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ общемъ строѣ государственнаго управленія, едва ли представляется надобность: желѣзныя дороги уже давно признаны однимъ изъ наиболѣе могучихъ двигателей экономическаго и культурнаго прогресса всѣхъ странъ и народовъ. Но, говоря о рельсовыхъ сообщеніяхъ, нельзя не отмѣтить того обстоятельства, что вопросы о ихъ сооруженіи и дальнѣйшемъ существованіи составляютъ вполнѣ самостоятельный и, до извѣстной степени, обособленный кругъ дѣлъ—не только съ точки зрѣнія спеціально технической, о которой въ данномъ случаѣ не идетъ рѣчи, но и въ смыслѣ оцѣнки вліянія желѣзныхъ дорогъ на складъ политической и хозяйственной жизни страны, а также изысканія способовъ наиболѣе согласнаго съ общегосударственными выгодами пользованія этимъ крупнымъ факторомъ преуспѣянія торговли и промышленности. Поэтому и въ исторіи Комитета Министровъ обсужденіе вопросовъ подобнаго рода составляетъ особую сторону дѣятельности Комитета, имѣющую свои отличительные признаки, какъ по самымъ пріемамъ разсмотрѣнія такихъ вопросовъ, такъ и по тѣмъ руководящимъ взглядамъ, которые въ различныя эпохи служили основаніемъ для слѣдованія той или иной политикѣ въ дѣлахъ упомянутаго свойства.

Въ силу изложенныхъ соображеній, при разработкѣ проекта объ ознаменованіи исполняющагося въ 1902 г. столѣтія существованія Комитета Министровъ изданіемъ историческаго очерка, посвященнаго обозрѣнію дѣятельности упомянутаго государственнаго учрежденія, было предположено вы-

дѣлить въ особый трудъ очеркъ исторіи дѣятельности Комитета Министровъ по вопросамъ спеціально желѣзнодорожной политики. О такомъ предположеніи было доложено Государю Императору Г. Предсѣдателемъ Комитета Министровъ Статсъ-Секретаремъ Дурново, 24 Мая 1899 г., причемъ Его Величеству угодно было одобрить означенное предположеніе.

Предлагаемый трудъ не преслѣдуетъ цѣли подробнаго перечисленія всѣхъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, бывшихъ когда либо на разсмотрѣніи Комитета Министровъ, или изложенія состоявшихся по каждому изъ такихъ дѣлъ сужденій. Задача эта можетъ считаться уже въ значительной мѣрѣ исполненною со времени изданія Министерствомъ Путей Сообщенія «Краткаго историческаго очерка начала и распространенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи по 1897 г. включительно» (Спб. 1898). Въ означенномъ очеркѣ собранъ обильный фактическій матеріалъ по исторіи развитія нашей желѣзнодорожной сѣти, причемъ по каждой отдѣльной дорогѣ приведены извлеченія изъ сужденій высшихъ государственныхъ учрежденій, разсматривавшихъ вопросъ о ея осуществленіи или дальнѣйшей эксплоатаціи—въ томъ числѣ, конечно, многія сужденія Комитета Министровъ. То же можно сказать и о монографіи В. В. Салова: «Начало желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи», составленной на основаніи обнародованныхъ въ упомянутомъ изданіи Министерства Путей Сообщенія матеріаловъ (изъ эпохи царствованія Императора Николая I), съ прибавленіемъ нѣкоторыхъ новыхъ извлеченій изъ архивовъ того же Министерства. Настоящій историческій очеркъ представляетъ попытку прослѣдить не столько отдѣльные фазисы развитія нашего желѣзнодорожнаго строительства въ тѣсномъ смыслѣ слова, сколько главнѣйшія теченія, обозначавшіяся въ нашей желѣзнодорожной политикѣ со времени первоначальнаго возникновенія въ Россіи вопроса о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ до нашихъ дней. То или иное направленіе желѣзнодорожной политики каждаго государства опредѣляется сложнымъ взаимодѣйствіемъ цѣлаго ряда факторовъ, съ которыми приходится считаться всякому правительству. Руководящіе взгляды, положенные въ основаніе общей системы государственнаго управленія, экономическія и культурныя потребности населенія, политическіе виды, преслѣдуемые каждою отдѣльною страною, наконецъ, состояніе бюджетныхъ средствъ правительства—всѣ

эти пружины государственнаго механизма оказываютъ въ разной мѣрѣ вліяніе на ходъ желѣзнодорожнаго дѣла. А такъ какъ жизнь каждаго государственнаго организма въ своемъ поступательномъ развитіи проходитъ рядъ эволюціонныхъ стадій, совокупность которыхъ и составляетъ исторію политически обособленнаго существованія каждаго отдѣльнаго государства,— то естественно, что и желѣзнодорожная политика, нося на себѣ отпечатокъ каждой данной эпохи, переживаетъ различные фазисы, типическія черты которыхъ мѣняются въ зависимости отъ видоизмѣненія основъ политики обще-государственной. Настоящее изслѣдованіе ставитъ себѣ задачею отмѣтить именно такія типическія черты и, наряду съ этимъ, охарактеризовать, преимущественно на основаніи оффиціальныхъ источниковъ, отношеніе руководящихъ государственныхъ дѣятелей, въ каждую данную эпоху, къ вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Въ заключеніе необходимо замѣтить, что въ настоящемъ очеркѣ читатель не найдетъ свѣдѣній, относящихся до исторіи сооруженія Великой Сибирской дороги. Во вниманіе къ тому совершенно обособленному положенію, которое названной магистрали суждено занять въ исторіи не только отечественной, но и міровой торговли и культуры, Сибирской дорогѣ, въ связи съ дорогами, являющимися ея началомъ въ предѣлахъ Европейской Россіи, посвящается особое изслѣдованіе, составленное, какъ и настоящій очеркъ, на основаніи документовъ архива Комитета Министровъ.

Труды по собиранію матеріаловъ для выпускаемаго изданія были возложены на причисленныхъ къ Канцеляріи Комитета Министровъ: П. Ю. Левинсона-Лессинга, К. А. Никитина, В. Н. Писарева и Графа А. Д. Гендрикова. Задача ихъ— въ той части ея, которая не касалась оффиціальныхъ документовъ,—была значительно облегчена благодаря данному Ген. Лейт. Шильдеромъ согласію на допущеніе названныхъ лицъ къ занятіямъ въ Русскомъ Отдѣлѣ Императорской Публичной Библіотеки, гдѣ имъ неоднократно оказывалъ существенное содѣйствіе завѣдующій этимъ Отдѣломъ В. П. Ламбинъ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

(1835—1855 г. г.).

Важнѣйшимъ актомъ желѣзнодорожной политики русскаго Правительства за время царствованія Императора Николая I-го несомнѣнно слѣдуетъ признать Высочайшее повелѣніе о сооруженіи рельсоваго пути между С.-Петербургомъ и Москвою. Принятое Государемъ въ этомъ дѣлѣ рѣшеніе имѣло первостепенное значеніе для всего дальнѣйшаго хода желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. До обнародованія упомянутаго Высочайшаго повелѣнія, состоявшагося 1-го Февраля 1842 г., у насъ была открыта для движенія только одна желѣзнодорожная линія—Царскосельская (съ продолженіемъ до Павловска) *),—разрѣшенная къ постройкѣ исключительно въ видѣ опыта, съ цѣлью испробовать, насколько наши климатическія условія допускаютъ вообще возможность сооруженія у насъ рельсовыхъ путей. Несмотря, однако, на то, что опытъ первыхъ же лѣтъ эксплоатаціи Царскосельской дороги наглядно доказалъ возможность безпрепятственнаго движенія по ней во всякое время года,—все же установленіе желѣзнодорожнаго сообщенія между С.-Петербургомъ и Павловскомъ оказалось безсильнымъ разсѣять укоренившееся въ нѣкоторыхъ кругахъ Правительства и общества того времени предубѣжденіе противъ желѣзныхъ дорогъ. Сомнѣнія въ этомъ отношеніи высказывались преимущественно лицами, принадлежавшими къ заинтересованнымъ въ разсматриваемомъ дѣлѣ правительственнымъ вѣдомствамъ, и основывались главнымъ образомъ на соображеніяхъ экономическихъ; между тѣмъ Царскосельская дорога

*) Варшавско-Вѣнская линія хотя и была въ то время начата постройкою, но не была еще завершена.

ни по протяженію своему (25 верстъ), ни по положенію связываемыхъ ею конечныхъ пунктовъ пути не могла имѣть сколько нибудь серьезнаго торгово-промышленнаго значенія, и, слѣдовательно, была не въ состояніи, даже послѣ открытія по ней движенія, ни подтвердить безусловно ходячее мнѣніе о безполезности желѣзнодорожныхъ сообщеній для развитія производительныхъ силъ нашего отечества, ни опровергнуть это мнѣніе на практикѣ.

Такимъ образомъ, вопросъ о степени пригодности желѣзныхъ дорогъ для Россіи оставался открытымъ до тѣхъ поръ, пока Державная воля Императора Николая Павловича не положила предѣла всякимъ колебаніямъ путемъ изданія Высочайшаго повелѣнія отъ 1 Февраля 1842 г., объявившаго о признаніи Монархомъ важнаго обще-государственнаго значенія рельсовыхъ сообщеній и о приступѣ къ постройкѣ, на средства казны, С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги.

Въ зависимости отъ изложеннаго хода событій, дѣятельность высшихъ государственныхъ учрежденій, призванныхъ за время царствованія Императора Николая I-го къ обсужденію желѣзнодорожныхъ вопросовъ, можно раздѣлить на два періода: первый начинается съ 1835 года, — времени первоначальнаго возникновенія у насъ, въ оффиціальномъ порядкѣ, вопроса о цѣлесообразности проложенія рельсовыхъ путей между различными пунктами Имперіи, — и заканчивается признаніемъ за желѣзными дорогами значенія одного изъ важнѣйшихъ факторовъ въ дѣлѣ развитія экономической жизни Государства (1842 г.); второй простирается отъ 1842 г. до кончины Императора Николая Павловича и представляетъ собою эпоху сосредоточеннаго труда надъ выработкою главнѣйшихъ основаній, на которыхъ Правительство считало въ то время возможнымъ допустить сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

Первоначальныя предположенія о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

1835 годъ открываетъ собою періодъ непосредственнаго участія правительственныхъ учрежденій въ обсужденіи дѣлъ, касавшихся желѣзнодорожнаго строительства. Въ началѣ этого года профессоръ Вѣнскаго политехническаго института Францъ Антонъ фонъ-Герстнеръ, находившійся тогда въ Россіи, подалъ Императору Николаю Павловичу особую

записку, въ которой возбуждалъ вопросъ о желательности сооруженія цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Русской Имперіи. Герстнеръ былъ извѣстенъ за границею не только какъ профессоръ математическихъ наукъ, но и какъ концессіонеръ первой желѣзной дороги на европейскомъ материкѣ, между Матгаузеномъ и Будвейсомъ въ Австріи, осуществленной на первомъ ея участкѣ въ 1827 году, а затѣмъ отстроенной, съ нѣкоторымъ измѣненіемъ направленія, въ 1833 г. Онъ былъ приглашенъ въ Россію въ 1834 г. тогдашнимъ начальникомъ штаба корпуса горныхъ инженеровъ — впослѣдствіи Главноуправляющимъ Путями Сообщенія—К. В. Чевкинымъ, причемъ, однако, главная цѣль его посѣщенія не имѣла непосредственнаго отношенія къ желѣзнодорожному дѣлу: онъ пріѣхалъ собственно для ознакомленія съ дѣятельностью нашихъ металлургическихъ заводовъ на Уралѣ *). Пораженный естественными богатствами края, который ему пришлось посѣтить, Герстнеръ совершилъ затѣмъ большое путешествіе по Россіи, результатомъ котораго и явилась записка, представленная Государю. Въ ней Герстнеръ выражалъ убѣжденіе, что такая обильная природными богатствами страна, какъ Россія, можетъ использовать свои производительныя силы не иначе, какъ при помощи обширной сѣти рельсовыхъ сообщеній, изъ которыхъ наиболѣе необходимыми представлялись Герстнеру линіи отъ Москвы на Петербургъ, Нижній Новгородъ и Казань. Герстнеръ, будучи самъ причастенъ къ желѣзнодорожному дѣлу, и, кромѣ того, какъ европейскій ученый, находясь въ центрѣ возникшаго на западѣ въ 30-хъ годахъ движенія въ пользу теоретическаго и практическаго изученія вопроса о будущности рельсовыхъ путей, усердно стремился убѣдить и русское Правительство въ справедливости тѣхъ взглядовъ, окончательное усвоеніе которыхъ всѣми европейскими государствами, несмотря на протесты отдѣльныхъ — нерѣдко весьма авторитетныхъ—лицъ, все же, по убѣжденію Герстнера, могло составлять лишь вопросъ времени. Въ началѣ 30-хъ годовъ изъ европейскихъ державъ только Англія и Франція—да отчасти Бельгія и Нидерланды — уже вступили на путь правильнаго развитія рельсовой сѣти, введя въ дѣйствіе паровые

*) В. Саловъ. Начало желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Вѣстникъ Европы, Мартъ—Май 1899 г.

двигатели *); другія государства (Австрія, Баварія) хотя и дѣлали попытки проложенія рельсовыхъ путей, однако не измѣняли еще первоначально принятаго, по примѣру той же Англіи, способа движенія по нимъ—съ помощью конной тяги; тѣмъ не менѣе, въ виду успѣховъ, которыми сопровождались первые опыты примѣненія паровыхъ двигателей, не оставалось сомнѣнія, что будущее принадлежитъ этимъ послѣднимъ.

Наше Правительство, для котораго и конножелѣзныя дороги были тогда еще новостью **), отнеслось къ проекту Герстнера съ особою осторожностью. Первоначально этотъ проектъ былъ разсмотрѣнъ Коммисіею, образованною по Высочайшему повелѣнію 14 Января 1835 г., при Главномъ Управленіи Путями Сообщенія подъ предсѣдательствомъ директора Института инженеровъ путей сообщенія Генералъ-Лейтенанта Потье; въ числѣ членовъ Коммисіи состоялъ между прочимъ и будущій Министръ Путей Сообщенія, въ то время еще подполковникъ, Мельниковъ. Коммисія признала, что предложеніе Герстнера, ходатайствовавшаго о дарованіи ему 20-тилѣтней привилегіи на устройство желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, не можетъ быть принято, какъ невыгодное для Правительства; относительно же принципіальнаго вопроса о пригодности вообще желѣзныхъ дорогъ для нашего отечества Коммисія высказалась въ благопріятномъ смыслѣ, находя, что климатическія условія Россіи едва ли могутъ служить препятствіемъ къ устройству у насъ рельсовыхъ путей, ровная же большею частью поверхность даже благопріятствуетъ такимъ сооруженіямъ. Затѣмъ былъ поднятъ вопросъ о паровыхъ двигателяхъ. Болѣе чѣмъ вѣроятно, что члены Коммисіи въ то время были весьма поверхностно знакомы съ этимъ новымъ способомъ передвиженія, чѣмъ и можно объяснить состоявшееся по этому предмету заключеніе: Коммисія признала, что паровая тяга можетъ быть примѣнена только къ пасса-

---

*)Въ Англіи къ 1835 г. было уже разрѣшено къ постройкѣ 643 километра паровозныхъ желѣзныхъ дорогъ; конножелѣзнодорожныхъ же линій уже въ 1825 г. существовало 29, общимъ протяженіемъ въ 256 километровъ.

Во Франціи механическіе двигатели были примѣнены въ 1832 г. на линіи между Ліономъ и St-Etienne и съ тѣхъ поръ вошли во всеобщее употребленіе; до того же времени существовали лишь конножелѣзныя дороги, изъ которыхъ первая была сооружена въ 1828 г.

**) У насъ въ то время существовалъ всего одинъ подъѣздный рельсовый путь съ конною тягою въ Колыванскомъ округѣ на Уралѣ; онъ служилъ для заводскихъ надобностей и имѣлъ протяженіе въ 1 версту 336 саж.

жирскому движенію; торговые же рельсовые пути, по которымъ перевозятся тяжелые грузы, во избѣжаніе порчи рельсовъ, должны довольствоваться лошадиными силами *).

Дальнѣйшее разсмотрѣніе предложеній Герстнера происходило 28 Февраля того же 1835 года въ засѣданіи спеціально учрежденнаго съ этою цѣлью Комитета «объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи», подъ Личнымъ предсѣдательствомъ Государя. Въ составъ Комитета входили: Предсѣдатель Государственнаго Совѣта Новосильцовъ, Министры: Военный (Графъ Чернышевъ), Внутреннихъ Дѣлъ (Графъ Блудовъ) и Финансовъ (Графъ Канкринъ), Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными зданіями Ген. Ад. Графъ Толь и Генералъ-Адъютанты: Князь Волконскій и Графъ Бенкендорфъ.

Комитетъ призналъ сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Россіи мѣрою полезною и высказался за исполнимость ихъ въ техническомъ отношеніи. Въ частности, однако, Комитетъ нашелъ проектъ Герстнера представляющимъ значительныя затрудненія въ отношеніи финансовой стороны дѣла, и болѣе всего—въ смыслѣ собранія необходимыхъ для предпріятія капиталовъ.

Для ближайшаго выясненія этого вопроса Государь повелѣлъ образовать особый Комитетъ изъ Генералъ-Адъютантовъ: Графа Толя (Главноуправляющаго Путями Сообщенія) и Графа Бенкендорфа и Статсъ-Секретаря Сперанскаго. Въ одномъ изъ первыхъ же своихъ засѣданій вновь учрежденный Комитетъ разсматривалъ новое прошеніе Герстнера: о предоставленіи ему, въ видѣ опыта, отстройки желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, а также записку того же предпринимателя, озаглавленную «Mémoire sur l'avantage de l'introduction des chemins de fer en Russie». Записка эта замѣчательна тѣмъ, что, будучи препровождена Графомъ Толемъ къ Государю, вызвала Собственноручную Высочайшую отмѣтку, въ которой Императоръ Николай Павловичъ впервые письменно выразилъ, на оффиціальномъ документѣ, свой взглядъ на желѣзныя дороги.

«Читалъ съ большимъ вниманіемъ, гласитъ упомянутая отмѣтка, **и убѣжденъ, какъ прежде былъ, въ пользѣ сего дѣла, но не убѣжденъ въ**

*) Краткій историческій очеркъ начала и распространенія жел. дорогъ въ Россіи. Изд. Мин. П. С. Спб. 1898 г. стр. 23.

томъ, чтобы Герстнеръ нашелъ довольно капиталовъ, чтобы начать столь огромное предпріятіе. На сей предметъ желаю отъ него объясненій письменныхъ; потомъ если нужно призову къ Себѣ. Дорогу въ Царское Село дозволяю, буде представитъ мнѣ планы *).

Изложенный въ приведенной Высочайшей отмѣткѣ взглядъ не оставляетъ ничего желать въ смыслѣ ясности и категоричности: резолюція Государя несомнѣнно доказываетъ, что уже со времени первоначальнаго обсужденія вопроса о приступѣ къ сооруженію рельсовыхъ путей, Императоръ Николай I-й былъ убѣжденнымъ сторонникомъ желѣзныхъ дорогъ и предугадывалъ ихъ будущее значеніе для Россіи.

Доводы противниковъ желѣзныхъ дорогъ.

Къ сожалѣнію, не всѣ сотрудники Государя раздѣляли Его просвѣщенный взглядъ на этотъ предметъ: напротивъ того, именно лица, которыя были ближайшимъ образомъ заинтересованы въ данномъ дѣлѣ, являлись и наиболѣе убѣжденными его противниками. Это были: Графъ Толь и Графъ Канкринъ.

Оба они, какъ указано выше, участвовали въ засѣданіи Комитета подъ Личнымъ предсѣдательствомъ Государя (28 Февраля 1835 г.), причемъ изъ свѣдѣній, имѣющихся о происходившихъ въ засѣданіи Комитета преній, не видно, чтобы они подали голосъ противъ принципіальнаго рѣшенія, къ которому пришелъ Комитетъ и которое сводилось къ признанію желательности сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Нѣтъ однако сомнѣнія, что въ разсматриваемомъ случаѣ оба были не искренны, что и не замедлило вскорѣ обнаружиться. Можетъ быть въ то время они ждали болѣе благопріятной минуты для ознакомленія Государя съ своею точкою зрѣнія на поставленный въ засѣданіи вопросъ; возможно, что они считали ту постановку упомянутаго вопроса, которая была принята въ засѣданіи подъ предсѣдательствомъ Императора, только теоретическою и надѣялись, что въ будущемъ, при разсмотрѣніи конкретныхъ случаевъ допустимости сооруженія той или иной желѣзной дороги, они успѣютъ съ должною подробностью изложить свои доводы противъ осуществленія такихъ предпріятій въ Россіи; какъ бы то ни было, послѣдующія представленія обоихъ названныхъ государствен-

*) Тамъ же, стр. 29.

ныхъ людей въ особый Комитетъ, а позднѣе и въ Комитетъ Министровъ, не говоря уже о всеподданнѣйшихъ докладахъ, подносимыхъ ими Государю, идутъ въ разрѣзъ съ тѣмъ мнѣніемъ, къ которому они оба примкнули въ началѣ 1835 года.

Что касалось Графа Толя, то онъ, даже ранѣе засѣданія вышеупомянутаго Комитета подъ предсѣдательствомъ Государя, однажды докладывалъ Императору о томъ, что вопросъ о выгодахъ, сулимыхъ желѣзными дорогами, уже подвергался обсужденію въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія, но, въ виду существованія въ Россіи удобныхъ водяныхъ системъ и обилія судоходныхъ рѣкъ, былъ разрѣшенъ не въ пользу желѣзнодорожныхъ сообщеній *). Въ дальнѣйшемъ изложеніи хода нашей желѣзнодорожной политики въ царствованіе Императора Николая I будетъ еще неоднократно отмѣченъ этотъ взглядъ, усвоенный себѣ Графомъ Толемъ. Насколько самостоятельнымъ путемъ выработалось у него убѣжденіе въ предпочтительности водяныхъ путей передъ рельсовыми—довольно трудно судить; по этому поводу нельзя, между прочимъ, не отмѣтить предположенія автора монографіи: «Начало желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи», В. В. Салова **), о томъ, что Графъ Толь, не будучи самъ спеціалистомъ въ этомъ дѣлѣ ***), въ данномъ случаѣ находился подъ вліяніемъ весьма авторитетнаго въ то время инженера Дестрема (родомъ француза), принятаго на службу въ Главное Управленіе Путей Сообщенія еще при Императорѣ Александрѣ I. Дестремъ же былъ однимъ изъ непримиримѣйшихъ противниковъ желѣзныхъ дорогъ для Россіи, причемъ исходилъ изъ того положенія, что желѣзныя дороги, въ виду высокой стоимости ихъ устройства, никогда не будутъ въ состояніи назначать для перевозки грузовъ столь низкихъ тарифовъ, какъ тѣ, которые дѣйствуютъ на водяныхъ путяхъ. Своимъ соображеніямъ по этому поводу Дестремъ старался предавать возможно широкую гласность путемъ чтенія публичныхъ лекцій.

Относительно же Графа Канкрина прежде всего нельзя не замѣтить, что его отрицательное отношеніе къ желѣз-

---

*) Всеподд. докладъ Графа Толя отъ 14 Января 1835 г. (см. Кр. ист. очеркъ нач. и распр. жел. дор. въ Россіи стр. 23).

**) Вѣстникъ Европы 1899 г. Мартъ—Май.

***) Предшествовавшая служебная дѣятельность Графа Толя ознаменовалась преимущественно заслугами на боевомъ поприщѣ.

нымъ дорогамъ прямо вытекало изъ основныхъ положеній его экономической теоріи, изложенной имъ въ цѣломъ рядѣ научныхъ трактатовъ. Такимъ образомъ, съ своей точки зрѣнія, онъ былъ вполнѣ послѣдователенъ.

«Мы не допускаемъ, писалъ Графъ Канкринъ въ своихъ «Очеркахъ политической экономіи и финансіи»*), что цѣль общества — наибольшая продуктивность; нѣтъ — цѣль общества — это всеобщее, хотя бы и среднее, благосостояніе какъ можно большаго числа индивидуумовъ общества». Чтобы достигнуть такой цѣли, Канкринъ признавалъ необходимымъ развивать производительныя силы страны и вмѣнялъ въ обязанность Правительству покровительствовать возможному ихъ оживленію. Говоря о поощреніи производства страны, Канкринъ признавалъ, что съ производствомъ тѣсно связанъ вопросъ о сбытѣ производимыхъ предметовъ; однако же онъ предостерегалъ отъ чрезмѣрнаго поощренія сбыта въ ущербъ производству, что, по его мнѣнію, именно имѣло мѣсто въ тѣхъ случаяхъ, когда для облегченія сбыта строились желѣзныя дороги. «Всякая затрата огромныхъ капиталовъ на пути сообщенія, объяснялъ онъ въ той же книгѣ, предосудительна, и предосудительна тѣмъ болѣе, что искусственное увеличеніе раіона доставки продуктовъ, сколько бы оно ни было выгодно, имѣетъ, однако же, для громадныхъ грузовъ свои предѣлы, за чертою которыхъ цѣнность этихъ грузовъ не выдерживаетъ цѣнности ихъ транспортировки. Въ этомъ отношеніи, слѣдовательно, чрезмѣрная затрата капитала и безплодна и вредна, такъ какъ она вліяетъ на уменьшеніе капитала, затрачиваемаго на *коренное* производство».

Къ тому же вопросу Канкринъ возвращается и въ дневникѣ своемъ **): «я слышалъ много жалобъ на то, пишетъ онъ, что постройка желѣзныхъ дорогъ отвлекаетъ капиталы отъ земледѣлія — на это особенно жалуются въ Бельгіи. При постоянно возрастающемъ народонаселеніи въ Европѣ, надлежало бы предварительно озаботиться о томъ, чтобы доставить

---

*) Русскій переводъ этой книги, первоначально изданной по нѣмецки, напечатанъ въ С.-Петербургѣ, въ Типографіи Академіи Наукъ (1894 г.).

**) *Божеряновъ*. Графъ Егоръ Францевичъ Канкринъ, его жизнь, литературные труды и двадцатилѣтняя дѣятельность по управленію Министерствомъ Финансовъ. Спб. 1897 г. гл. V.

народнымъ массамъ дешевый хлѣбъ и обращать болѣе вниманія на земледѣліе, чѣмъ на постройку желѣзныхъ дорогъ, которыя не соотвѣтствуютъ производительной силѣ государствъ, исключая Англіи, гдѣ съ давняго времени потрачено до крайности много на земледѣліе».

Въ частности, для Россіи, Канкринъ считалъ желѣзныя дороги нежелательными, независимо отъ изложенныхъ общихъ положеній, еще и по той причинѣ, что постройка такихъ дорогъ, отнимая заработки отъ извознаго промысла, составляющаго весьма важную поддержку для земледѣльцевъ, можетъ повлечь за собою упадокъ государственныхъ и частныхъ доходовъ и вызвать большой ропотъ въ народѣ. Затѣмъ Канкринъ находилъ, что паровая тяга во всякомъ случаѣ не можетъ быть допущена въ Россіи, такъ какъ, *вслѣдствіе отсутствія въ нашемъ отечествѣ каменнаго угля*, тяга эта повлечетъ за собою истребленіе лѣсовъ.

Будущее доказало неосновательность опасеній Канкрина и другихъ противниковъ желѣзныхъ дорогъ, какъ орудія для преуспѣянія государствъ въ экономическомъ отношеніи,—а такихъ противниковъ было не мало и въ западной Европѣ, притомъ не только среди лицъ, которыя ожидали отъ введенія желѣзныхъ дорогъ личнаго ущерба вслѣдствіе уменьшенія заработковъ (содержатели гостинницъ на проѣзжихъ большихъ дорогахъ, омнибусовъ и мальпостовъ), но и среди государственныхъ людей, а также ученыхъ, имѣвшихъ, подобно Канкрину, громкое имя далеко за предѣлами своего отечества. Достаточно вспомнить Тьера, котораго даже посѣщеніе Ливерпуля въ 1835 г. (уже послѣ открытія желѣзной дороги отъ этого города до Манчестера, имѣющей первостепенное торговое значеніе) не могло убѣдить въ серьезной будущности желѣзныхъ дорогъ, признававшихся имъ пригодными лишь для передвиженія пассажировъ, и то по небольшимъ подъѣзднымъ путямъ, къ значительнымъ городамъ, въ родѣ Парижа. Араго, ученый, имя котораго извѣстно всему міру, въ 1838 году въ засѣданіи французской палаты депутатовъ издѣвался надъ людьми, «которые думаютъ, что два параллельно положенныхъ желѣзныхъ прута могутъ преобразить гасконскія равнины» и, желая доказать гибельное вліяніе желѣзныхъ дорогъ на народное богатство, приводилъ болѣе чѣмъ странный аргументъ: онъ ставилъ въ вину желѣзнымъ дорогамъ удешевленіе перевозки по нимъ

товаровъ въ сравненіи съ перевозкою гужевою. Страна, говорилъ онъ, въ лицѣ перевозчиковъ, продавцевъ лошадей, коммисіонеровъ, трактирщиковъ и. т. п., теряетъ значительныя суммы, которыя, при прошлыхъ порядкахъ, увеличили бы народное благосостояніе *). Заключеніе это является однороднымъ съ однимъ изъ приведенныхъ выше соображеній Канкрина.

Если уже первоклассные ученые обнаружили подобную недальновидность и столь полное непониманіе будущей роли желѣзныхъ дорогъ въ экономической жизни народовъ, то неудивительно, что и правительственные органы отдѣльныхъ государствъ, призванные къ охраненію экономическаго благосостоянія послѣднихъ, опасались принять недостаточно провѣренное на опытѣ нововведеніе и на первыхъ порахъ относились съ недовѣріемъ къ желѣзнымъ дорогамъ. Такъ было въ западной Европѣ, не исключая и Англіи—отечества желѣзныхъ дорогъ—въ которой парламентская оппозиція въ теченіе двухъ лѣтъ противилась разрѣшенію перваго рельсоваго пути съ паровымъ двигателемъ (отъ Дарлингтона до Стоктона), а въ другой разъ отклонила предположеніе о постройкѣ желѣзнодорожнаго пути между Ливерпулемъ и Манчестеромъ, который былъ разрѣшенъ только годъ спустя, и то незначительнымъ большинствомъ голосовъ **). Подобная же участь постигла желѣзную дорогу отъ Лондона до Бирмингама, предложенную въ 1826 году, дважды затѣмъ отвергнутую и осуществленную лишь въ 1833 г. ***).

Разрѣшеніе Царскосельской линіи.

То же самое повторилось и въ Россіи: учрежденный Государемъ для разсмотрѣнія предположеній Герстнера особый Комитетъ, въ которомъ предсѣдательствовалъ Графъ Толь, а за отсутствіемъ его Сперанскій или Новосильцовъ, подъ вліяніемъ воззрѣній какъ своего предсѣдателя, такъ и Графа Канкрина, на котораго была возложена обязанность представлять Комитету свои соображенія по обсуждавшимся имъ вопросамъ, послѣ продолжительныхъ переговоровъ съ Герстнеромъ ****),

---

*) A. de Foville. La transformation des moyens de transport. Paris 1880. Introduction p. XIV.

**) Краткій историческій очеркъ начала и распр. жел. дор. въ Россіи, стр. 31.

***) *Цыхановецкій*. Желѣзныя дороги и государства. Кіевъ 1869 г. т. I гл. II стр. 7-я.

****) Подробности этихъ переговоровъ изложены въ Краткомъ очеркѣ начала и распр. жел. дорогъ въ Россіи и въ изслѣдованіи Г. Салова: Начало желѣзнодор. дѣла въ Россіи.

оставилъ безъ разсмотрѣнія всѣ его проекты, исключая ходатайства о проложеніи вѣтви отъ С.-Петербурга къ Царскому Селу и далѣе къ Павловску, находя, что послѣ сооруженія Царскосельской линіи самый опытъ укажетъ вѣроятность успѣха подобныхъ предпріятій въ Россіи.

Несмотря на то, что съ точки зрѣнія чисто практической такое рѣшеніе было несомнѣнно благотворно для Россіи, избавляя ее отъ просимой Герстнеромъ монополіи (20-ти-лѣтней) на постройку желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи, съ весьма притомъ невыгоднымъ тарифомъ (64 к. съ пуда товаровъ на разстояніи отъ Москвы до Петербурга), тѣмъ не менѣе нельзя не отмѣтить, насколько заключеніе Комитета, о которомъ только что была рѣчь, разнится отъ взгляда Комитета, засѣдавшаго въ 1835 году подъ предсѣдательствомъ Государя (см. выше). Тогда была прямо признана польза желѣзныхъ дорогъ для Россіи и исполнимость ихъ въ техническомъ смыслѣ—теперь уже выражалось сомнѣніе въ успѣхѣ такихъ предпріятій и для удостовѣренія въ возможности подобнаго успѣха признавалось необходимымъ отстроить, въ видѣ опыта, незначительную по протяженію и лишенную торговаго значенія Царскосельскую линію. Очевидно—старанія Канкрина и Графа Толя поколебать довѣріе къ желѣзнымъ дорогамъ не остались тщетными.

Приведеннымъ взглядомъ высшаго Правительства на Царскосельскую дорогу, какъ на линію, имѣющую значеніе лишь пробнаго сооруженія, по всей вѣроятности оправдываются и тѣ особыя условія, на которыхъ образовавшемуся для осуществленія мысли Герстнера обществу *) было разрѣшено устройство рельсоваго пути. Правительство признавало, повидимому, цѣлесообразнымъ оказать компаніи всякое содѣйствіе къ успѣшному и своевременному окончанію предпринятыхъ ею работъ, не останавливаясь при этомъ передъ дарованіемъ обществу весьма существенныхъ льготъ, какъ то: освобожденія компаніи отъ какихъ либо казенныхъ сборовъ и налоговъ и присвоенія производимымъ отъ имени общества работамъ правъ и преимуществъ работъ казенныхъ. Особаго же вниманія заслуживаютъ двѣ льготы, по свойству своему являвшіяся совер-

*) Учредителями общества, кромѣ самого Герстнера, были: въ должности Церемоніймейстера Графъ Алексѣй Бобринскій и негоціанты Крамеръ и Плитъ.

шенно исключительными. Во первыхъ, компаніи было предоставлено право устанавливать, по своему усмотрѣнію, размѣръ проѣздной и провозной платы по сооружаемой линіи—случай единственный въ своемъ родѣ, никогда съ тѣхъ поръ не повторявшійся въ нашей желѣзнодорожной практикѣ, а также не встрѣчавшійся въ практикѣ другихъ государствъ, кромѣ, впрочемъ, Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки *). Во вторыхъ, ни въ Высочайше утвержденномъ 21 Марта 1836 года «Положеніи объ учрежденіи общества акціонеровъ для сооруженія Царскосельской дороги съ продолженіемъ до Павловска», ни въ позднѣйшемъ, одобренномъ Государемъ, по положенію Комитета Министровъ, 12 Августа 1837 года, уставѣ названной компаніи не упоминается о какомъ либо срокѣ, по истеченіи котораго общество обязано было бы передать отстроенную имъ дорогу въ собственность казны. Слѣдуетъ ли признать подобное умолчаніе случайнымъ упущеніемъ, или же сознательнымъ шагомъ Правительства—на это оффиціальные источники того времени не даютъ никакого указанія. Едва ли можно приписать такое отношеніе нашего Правительства къ разсматриваемому вопросу вліянію желѣзнодорожнаго законодательства Англіи и заатлантическихъ странъ **), гдѣ срокъ владѣнія концессіонированными частнымъ компаніямъ желѣзными дорогами также не былъ ограничиваемъ; вѣроятнѣе всего предположить, что такъ какъ наше Правительство къ разсматриваемому времени еще не успѣло выработать себѣ сколько нибудь опредѣленной точки зрѣнія на будущую роль желѣзныхъ дорогъ въ культурной и экономической жизни страны, то и отношенія, которыя предпочтительнѣе всего было бы установить между

*) Даже въ Англіи, гдѣ Правительство склонно было смотрѣть на желѣзныя дороги какъ на предпріятія, въ которыхъ руководящая роль принадлежитъ соображеніямъ частнаго интереса, Правительство устанавливало для желѣзнодорожныхъ компаній максимальные тарифы, которые они не имѣли права переступать. Въ Сѣверной же Америкѣ свобода тарифовъ не была ничѣмъ ограничена, но наше Правительство тогда едва ли было знакомо съ американскимъ способомъ эксплоатаціи желѣзнодорожныхъ линій (см. ниже).

**) Съ англійскими желѣзнодорожными порядками наше Правительство подробно ознакомилось лишь послѣ разрѣшенія Царскосельской дороги, а именно въ 1838 г., по возвращеніи изъ заграничной командировки (въ Бельгію, Германію, Швейцарію, Францію и Англію) инженеровъ Мельникова (будущаго Министра Путей Сообщенія) и Кербедза (см. Саловъ. Начало желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи). Еще позже (въ 1840 лишь году) наше вѣдомство путей сообщенія получило, отъ того же Мельникова и отъ сослуживца его, полковника Крафта, точныя свѣдѣнія о ходѣ желѣзнодорожнаго дѣла въ Америкѣ (Кратк. истор. очеркъ начала и распростр. жел. дор. въ Россіи стр. 55).

казною и частными компаніями, представлялись нашимъ государственнымъ дѣятелямъ того времени далеко не выясненными.

Закрѣпленіемъ за обществомъ перечисленныхъ преимуществъ не ограничились льготы, оказанныя Правительствомъ Царскосельской дорогѣ: обществу было еще разрѣшено—уже во время сооруженія линіи—отступиться отъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ относительно заказа всѣхъ металлическихъ принадлежностей дороги у русскихъ заводчиковъ. Заказы эти общество, согласно ст. VII Положенія о его учрежденіи, обязывалось производить въ томъ случаѣ, если русскіе заводчики окажутся въ состояніи поставить необходимое желѣзо въ опредѣленный срокъ и «въ потребной добротѣ и формѣ», притомъ по цѣнамъ, не болѣе, какъ на 15% дороже тѣхъ, по которымъ могло бы обойтись иностранное желѣзо съ доставкою въ С.-Петербургъ. Тѣмъ не менѣе, учредители компаніи, всего лишь нѣсколько мѣсяцевъ по образованіи послѣдней, уже ходатайствовали объ освобожденіи ихъ отъ такого обязательства, считая его «вполнѣ мнимымъ», въ виду отдаленности русскихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ (сосредоточенныхъ на Уралѣ) отъ С.-Петербурга и невозможности, при данныхъ условіяхъ, срочной поставки ими потребнаго количества металлическихъ принадлежностей. Комитетъ Министровъ, признавъ желательнымъ, чтобы общество на будущее время заблаговременно обращалось съ своими требованіями къ русскимъ заводчикамъ, не счелъ однако возможнымъ задерживать отказомъ по разсматриваемому ходатайству окончаніе строящейся линіи, и привозъ изъ за границы потребнаго количества желѣза былъ дважды разрѣшенъ: Высочайшими повелѣніями 14 Апрѣля 1836 и 20 Мая 1837 г.

Оказалось однако, что и этой льготы недостаточно для своевременнаго—къ 1 Октября 1836 г.—открытія для движенія рельсоваго пути. Срокъ миновалъ, а линія оставалась недостроенною: для окончанія ея не хватало основнаго капитала общества (3.000.000 руб. ассигнаціями=857.142 р. сер.) и учредители возбудили ходатайство о ссудѣ изъ казны въ размѣрѣ 1.500.000 р. ассигнаціями, необходимыхъ, по ихъ увѣренію, для завершенія начатыхъ работъ. Несмотря на неблагопріятный отзывъ Министра Финансовъ, указывавшаго на необезпеченность испрашиваемой ссуды въ виду незначительной цѣнности

наличнаго имущества общества *), Комитетъ Министровъ представилъ на усмотрѣніе Государя свои соображенія о томъ, что отказъ въ настоящемъ случаѣ можетъ произвести невыгодное впечатлѣніе «въ чужихъ краяхъ, между людьми, пристрастными къ желѣзнымъ дорогамъ», и ссуда была разрѣшена **).

Заручившись необходимыми средствами, общество 30 Октября 1837 г., т. е. 13 мѣсяцевъ спустя послѣ первоначально опредѣленнаго срока, открыло дорогу до Царскаго Села. Движеніе производилось первоначально попеременно то паровою, то конною тягою, затѣмъ съ 30 Января 1838 года была введена тяга исключительно механическая. Продолженіе линіи до Павловска открыто 22 Августа 1838 года.

Стоимость Царскосельской дороги, въ первоначальномъ ея видѣ, составляла, со включеніемъ расходовъ по сооруженію Павловскаго вокзала, 1.528. 423 руб. сер., или по 61.136 р. на версту пути ***). Цифру эту нельзя считать особенно высокою по сравненію со строительною стоимостью другихъ русскихъ дорогъ, которымъ суждено было осуществиться въ будущемъ, и въ виду новизны дѣла для строителей.

Сужденія Комитета Министровъ по вопросамъ, касавшимся Царскосельской желѣзной дороги, наводятъ на мысль, что Комитетъ, въ общемъ его составѣ, не относился безусловно враждебно къ названной дорогѣ, а можетъ быть и вообще къ вопросу о рельсовыхъ путяхъ. Объ этомъ, казалось бы, достаточно свидѣтельствуютъ заботы Комитета о томъ, какъ отнесется къ нашей желѣзнодорожной политикѣ, въ случаѣ реакціоннаго ея направленія, общественное мнѣніе западной Европы, гдѣ въ то время сторонники желѣзныхъ дорогъ, послѣдователи Шевалье и Листа ****), завоевывали себѣ

---

*) Графъ Канкринъ не упустилъ случая, въ отзывѣ своемъ по разсматриваемому вопросу, лишній разъ высказать свое критическое отношеніе къ желѣзнымъ дорогамъ вообще. «Мнѣніе людей насчетъ будущей пользы желѣзныхъ дорогъ, кои тамъ только могутъ быть прибыльны, гдѣ весьма большое передвиженіе людей, раздѣлены—писалъ онъ;—стремленіе же къ устройству такихъ дорогъ съ участіемъ Правительства, а еще болѣе къ ажіотажу акціями, есть явленіе времени, не представляющее доказательства успѣха» (см. представленіе М-ра Финансовъ въ Комитетъ Министровъ отъ 30 Іюля 1837 г. за № 3981).

**) См. журналъ Комитета Министровъ 3-го Августа 1837 г.

***) Сборникъ свѣдѣній о жел. дорогахъ въ Россіи. Изд. департамента желѣзныхъ дорогъ. 1867 г. Отдѣлъ I глава II стр. 119.

****) Несмотря на разницу въ ихъ теоретическихъ воззрѣніяхъ: на роль государства въ дѣлѣ развитія народной жизни, на условія, при которыхъ можетъ процвѣтать про-

все болѣе и болѣе прочное положеніе, а также то обстоятельство, что Комитетъ, несмотря на авторитетный протестъ Канкрина, не согласился съ послѣднимъ по вопросу о разрѣшеніи казенной ссуды Царскосельской дорогѣ. Отношеніе Комитета къ желѣзнодорожному вопросу въ разсматриваемую эпоху можно скорѣе всего назвать выжидательнымъ.

Въ то время было ясно, что противники желѣзныхъ дорогъ, въ лицѣ Графа Толя и Канкрина, всемѣрно старались поколебать сложившееся у Государя убѣжденіе въ пользѣ желѣзныхъ дорогъ для Россіи. Свѣтлый умъ и желѣзная воля Императора Николая Павловича въ концѣ концовъ восторжествовали надъ близорукою политикою, къ которой стремились склонить Его два ближайшихъ Его совѣтника въ этомъ дѣлѣ; но Императоръ, обладавшій природою истинно государственнаго человѣка, рѣшился окончательно высказаться по этому предмету не сразу, а лишь по зрѣломъ обсужденіи доводовъ за и противъ, на что потребовалось нѣсколько лѣтъ. Во второй половинѣ тридцатыхъ годовъ самъ Императоръ въ желѣзнодорожномъ вопросѣ также сохранялъ положеніе выжидательное, хотя было несомнѣнно, что личныя симпатіи Его находились на сторонѣ приверженцевъ желѣзныхъ дорогъ. Тѣмъ не менѣе Государь съ неослабнымъ вниманіемъ читалъ доклады, направленные и противъ развитія желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи.

Новые желѣзнодорожные проекты и отношеніе къ нимъ Правительства.

Одинъ изъ такихъ докладовъ былъ представленъ Графомъ Толемъ въ концѣ 1838 г. по поводу всеподданнѣйшей записки Тайнаго Совѣтника Муравьева *): «О сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи».

Въ запискѣ этой Муравьевъ, отмѣчая быстрое увеличеніе населенія и ростъ промышленности въ предѣлахъ нашего отечества, признавалъ необходимымъ озаботиться скорѣйшимъ развитіемъ рельсовыхъ путей сообщенія—прежде всего отъ Москвы

мышленность и т. п. (Листъ, какъ извѣстно, былъ противникомъ ученія Ад. Смита, а Шевалье принадлежалъ къ группѣ его послѣдователей)—оба сходились въ томъ, что устройство желѣзныхъ дорогъ должно повлечь за собою перерожденіе экономическихъ условій жизни народовъ.

*) Николай Назаровичъ Муравьевъ, Статсъ-Секретарь, отецъ Муравьева Амурскаго, извѣстный въ свое время своими археологическими и историческими изысканіями.

до Петербурга, а затѣмъ «и до Полангена, и до Ковны, и до Казани, и до Моздока» *).

Представляя Государю объясненія свои по поводу предположеній Муравьева, Графъ Толь признавалъ безспорнымъ, что Россіи необходимы улучшенные пути сообщенія; однако вопросъ этотъ, писалъ онъ, едва ли разрѣшается путемъ приступа къ сооруженію желѣзныхъ дорогъ: желѣзныя дороги, по мнѣнію Главноуправлявшаго Путями Сообщенія, полезны въ мануфактурныхъ странахъ, гдѣ необходимо соединить быстрыми сообщеніями пункты сбыта съ центрами производства; Россія же представляетъ собою государство земледѣльческое, богатое, по выраженію Графа Толя, «сырыми произведеніями земли», для которыхъ срочная доставка, сопряженная притомъ съ лишними издержками, вовсе не нужна. Кромѣ того Россія обладаетъ саннымъ путемъ зимою и водяными сообщеніями лѣтомъ, причемъ къ улучшенію этихъ послѣднихъ Правительство неустанно прилагаетъ всяческія старанія. Что же касается, въ частности, до предположеннаго Муравьевымъ соединенія С.-Петербурга рельсовымъ путемъ съ Волжскимъ бассейномъ, то Главноуправляющій Путями Сообщенія утверждалъ, что Волжскій бассейнъ соединенъ со столицею тремя удобными водными системами, которыя достаточны для торговли С.-Петербурга на будущее время, «насколько о будущемъ предоставлено судить человѣку, основываясь на положительныхъ расчетахъ» **).

Проектъ Муравьева, по Высочайшему повелѣнію, дважды разсматривался Комитетомъ Министровъ ***), причемъ Комитетъ оба раза представилъ Государю свое заключеніе о невозможности дать дѣлу дальнѣйшій ходъ, главнымъ образомъ въ виду того, что Муравьевъ въ своей запискѣ не указалъ никакихъ средствъ для осуществленія высказанныхъ имъ предположеній. По мнѣнію Комитета, который продолжалъ держаться въ желѣзнодорожныхъ вопросахъ своего прежняго взгляда и не отрицалъ безусловно пользы рельсовыхъ сообщеній, при нашихъ огромныхъ разстояніяхъ и недостаткѣ капиталовъ,

---

*) См. Приложенія къ журналамъ Комитета Министровъ за Январь 1839 г.

**) Представленіе Графа Толя въ Комитетъ Министровъ отъ 31 Декабря 1838 г. за № 4288 съ изложеніемъ сущности всеподданнѣйшаго доклада его по этому предмету.

***) Вторичное разсмотрѣніе было вызвано дополнительною запискою, представленною Государю составителемъ проекта.

необходимо въ такого рода дѣлахъ соблюдать болѣе осторожности, чѣмъ это принято въ другихъ европейскихъ государствахъ. «Во всякомъ случаѣ, значится въ журналѣ Комитета, прежде, чѣмъ можно будетъ рѣшиться на что нибудь положительное, нужно собрать необходимыя къ тому данныя въ торговомъ и гражданскомъ отношеніи» *).

Почти одновременно съ проектомъ Муравьева на усмотрѣніе Государя поступилъ другой проектъ такого же рода, представленный отставнымъ поручикомъ Голіевскимъ. Составитель проекта признавалъ необходимымъ сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій: отъ С.-Петербурга до Одессы, отъ Москвы до Варшавы и отъ Бѣлой Церкви до Австрійской границы; для производства работъ по прокладкѣ этихъ дорогъ, общимъ протяженіемъ въ 3600 верстъ, достаточно было бы, по мнѣнію Голіевскаго, выставить одного человѣка съ топоромъ и лопатою отъ каждыхъ 500 душъ крестьянскаго населенія тѣхъ 15-ти губерній, по которымъ пройдутъ означенные пути. Продовольствіе рабочихъ слѣдовало бы затѣмъ предоставить заботамъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ, расходы же по устройству намѣченныхъ линій Голіевскій предлагалъ Правительству покрыть путемъ разложенія этихъ расходовъ на все остальное населеніе Россіи, причемъ, по его расчету, каждыя 500 душъ населенія пришлось бы обложить всего 72-мя рублями **). Проектъ Голіевскаго предварительно былъ разсмотрѣнъ въ Коммисіи проектовъ и смѣтъ при Главномъ Управленіи Путей Сообщенія и затѣмъ въ Совѣтѣ Главноуправляющаго Путями Сообщенія. Оба учрежденія отнеслись къ нему съ нескрываемою ироніею, находя предположенный Голіевскимъ 9-ти-лѣтній срокъ окончанія всѣхъ проектированныхъ имъ работъ «ни съ чѣмъ не сообразнымъ», а расчетъ расходовъ «не имѣющимъ рѣшительно никакого основанія» ***). Мнѣніе это раздѣлялъ и Главноуправляющій Путями Сообщенія, который въ заключеніи своемъ, внесенномъ, по Высочайшему повелѣнію, въ Комитетъ Министровъ, вновь проводилъ взглядъ, уже высказанный имъ по поводу проекта Муравьева. «Наши

*) Журналъ Ком. Мин. 10 и 31 Января 1839 г.

**) См. приложенія къ жур. Ком. Мин. за Апрѣль мѣсяцъ 1839 г.

***) См. представленіе Графа Толя въ Комитетъ Министровъ отъ 9 Апрѣля 1839 г. за № 937.

пути сообщенія, говорится въ представленіи Графа Толя, требуютъ улучшенія, однако это не значитъ, что необходимы желѣзныя дороги». Въ Комитетѣ Министровъ представленіе Главноуправляющаго не возбудило особыхъ сужденій и Комитетъ ограничился выраженіемъ своего согласія на отклоненіе проекта Голіевскаго.

Оба проекта были такимъ образомъ оставлены безъ послѣдствій, но на журналѣ Комитета Министровъ 10 Января 1839 года (по проекту Муравьева) Государь сдѣлалъ Собственноручную отмѣтку, которая лишній разъ доказываетъ, что, признавая, согласно съ заключеніемъ Комитета, несостоятельность упомянутаго проекта съ государственной точки зрѣнія, Императоръ Николай Павловичъ продолжалъ, тѣмъ не менѣе, не раздѣлять взглядовъ Графа Толя на желѣзныя дороги, какъ на сооруженія, не соотвѣтствующія потребностямъ экономической жизни Россіи. Мнѣніе Государя было выражено въ очень рѣшительной формѣ: **«Не лишне будетъ, однако,** гласитъ Высочайшая отмѣтка, **поручить Г. Толю нынѣ же заняться всѣми нужными соображеніями для устройства желѣзной дороги отъ Рыбинска до С.-Петербурга, ибо выгоды сей дороги кажется были бы неоспоримы».**

Если принять во вниманіе, что всего за нѣсколько дней до того, какъ состоялась такая Высочайшая отмѣтка, Государь разрѣшилъ образовавшемуся въ Варшавѣ акціонерному обществу приступить къ сооруженію рельсоваго пути отъ Варшавы къ Австрійской границѣ *) по направленію къ Вѣнѣ, то едва ли можетъ оставаться какое либо сомнѣніе въ томъ, что Императоръ Николай Павловичъ уже тогда вѣрилъ въ будущность желѣзныхъ дорогъ и ясно сознавалъ не только торгово-промышленное, но и стратегическое ихъ значеніе. Убѣжденіе Государя въ пользѣ рельсовыхъ сообщеній для оживленія производительныхъ силъ страны повидимому не было поколеблено и позднѣйшимъ докладомъ Графа Толя, сохранившимся въ дѣлахъ Комитета Министровъ **). Въ докладѣ этомъ, вызванномъ приведенною выше

*) Высочайшее повелѣніе объ этомъ послѣдовало по ходатайству Намѣстника Царства Польскаго, Князя Паскевича, 7 Января 1839 г. Подробности см. въ изданномъ Министерствомъ Путей Сообщенія «Историческомъ очеркѣ», на который уже были ссылки выше (стр. 49—52).

**) Всеподданнѣйшій докладъ этотъ былъ сообщенъ Графомъ Толемъ, для свѣдѣнія, Комитету Министровъ, при представленіи отъ 26 Апрѣля 1839 г. за № 234.

отмѣткою Государя на журналѣ Комитета Министровъ отъ 10 Января 1839 г., Главноуправляющій Путями Сообщенія еще разъ представлялъ о безполезности сооруженія желѣзнодорожной вѣтви отъ С.-Петербурга до Рыбинска, въ виду существованія въ этомъ направленіи воднаго пути, болѣе дешеваго для идущихъ съ Волжскаго бассейна въ С.-Петербургъ грузовъ. Главноуправляющій Собственною Его Величества Канцеляріею Статсъ-Секретарь Танѣевъ увѣдомилъ Графа Толя, что Государь Императоръ, по разсмотрѣніи упомянутаго доклада, «не рѣшаетъ, окончательно, общаго вопроса о пригодности желѣзныхъ дорогъ для Россіи; въ виду же отмѣченнаго въ докладѣ развитія желѣзныхъ дорогъ въ Сѣверной Америкѣ, Его Величество считаетъ полезнымъ командировать туда двухъ чиновъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія, для подробнаго осмотра существующихъ въ Соединенныхъ Штатахъ желѣзныхъ дорогъ, обязавъ означенныхъ чиновъ своевременно представить свои соображенія по изъясненному вопросу на усмотрѣніе соотвѣтствующихъ правительственныхъ учрежденій».

Столь ясно и неоднократно выраженная Государемъ увѣренность въ возможности и желательности приступа къ сооруженію рельсовыхъ путей въ Россіи *) не могла, конечно, не повліять на дальнѣйшее отношеніе совѣщательныхъ при Особѣ Монарха учрежденій къ нарождавшемуся у насъ въ то время желѣзнодорожному вопросу. И дѣйствительно, разбирая тѣ немногочисленныя желѣзнодорожныя дѣла, которыя восходили на усмотрѣніе высшихъ правительственныхъ установленій за періодъ времени съ 1839 по 1842 г., нельзя не замѣтить, что въ дѣлахъ этихъ принципіальнаго вопроса о пригодности желѣзныхъ дорогъ для Россіи уже больше не поднималось и онъ считался какъ бы предрѣшеннымъ въ утвердительномъ смыслѣ. Все вниманіе административныхъ инстанцій при раз-

*) Въ настоящемъ очеркѣ приведены лишь тѣ отмѣтки Государя, которыя состоялись на журналахъ Комитета Министровъ и Комитета желѣзныхъ дорогъ, дѣла котораго хранятся въ архивѣ Комитета Министровъ. Какъ видно, однако, изъ неоднократно упомянутаго уже изданія М-ва Путей Сообщенія: Краткій историческій очеркъ начала и развитія жел. дорогъ въ Россіи, въ архивахъ М-ва Путей Сообщенія имѣются еще нѣкоторые всеподданнѣйшіе доклады Графа Толя, вызвавшіе Высочайшія резолюціи. Изъ нихъ особенно знаменательна отмѣтка Государя на отчетѣ о состояніи вѣдомства Путей Сообщенія отъ 15 Марта 1839 г., гласящая: **«Я болѣе склоненъ признать желѣзную дорогу вещью весьма полезною, значительно облегчающею внутреннюю торговлю».**

работкѣ представляемыхъ на ихъ обсужденіе проектовъ частныхъ лицъ о сооруженіи рельсовыхъ путей было обращено преимущественно на финансовыя условія образованія и дальнѣйшаго существованія желѣзнодорожныхъ обществъ и главнымъ образомъ на вопросы: о гарантіи со стороны Правительства опредѣленнаго дохода на капиталы такихъ обществъ и на переходъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, по истеченіи опредѣленнаго срока эксплоатаціи ихъ желѣзнодорожными компаніями.

При осуществленіи первой изъ нашихъ желѣзнодорожныхъ линій—Царскосельской—Правительство не гарантировало обществу названной дороги какого либо минимальнаго дохода на акціи компаніи, но уже общество Варшавско-Вѣнской дороги, о которомъ только что было говорено, не сочло возможнымъ обойтись безъ испрошенія такой гарантіи, которая и была ему дарована въ размѣрѣ 4% на основной капиталъ.

Несомнѣнный интересъ представляетъ то обстоятельство, что ко времени учрежденія общества Варшавско-Вѣнской дороги въ Европѣ не существовало еще ни одной частной желѣзнодорожной компаніи, капиталы которой пользовались бы правительственною гарантіею—такимъ образомъ оказывается, что Россія первая (изъ государствъ Стараго Свѣта) рѣшилась примѣнить на дѣлѣ систему казенныхъ гарантій *). Собственно предположенія о принятіи на себя правительствомъ ручательства за опредѣленный доходъ на бумаги частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній ранѣе другихъ европейскихъ государствъ возникли во Франціи: тамъ въ 1837 году Министръ общественныхъ работъ Легранъ (Legrand) предлагалъ воспользоваться этимъ средствомъ для привлеченія капиталовъ на сооруженіе проектированной тогда линіи отъ Ліона до Марселя, но проектъ этотъ не прошелъ въ палатѣ депутатовъ и лишь три года спустя палата, подъ вліяніемъ доводовъ докладчика желѣзнодорожной коммисіи Бомона (Gustave de Beaumont) убѣдилась въ возможности примѣнить на практикѣ систему правитель-

*) Только въ Нидерландахъ существовала въ то время желѣзнодорожная компанія, капиталъ которой былъ гарантированъ, но не правительствомъ, а *лично* королемъ; это было общество жел. дор. изъ Амстердама въ Арнгеймъ съ вѣтвью на Роттердамъ (см. Dr. Emil Sax. Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirthschaft. Wien. 1879. Band II, IV, 497). Въ Сѣверной же Америкѣ нѣкоторые Штаты уже тогда приняли на себя ручательство за опредѣленный доходъ съ отдѣльныхъ частныхъ линій (тамъ-же, стр. 543).

ственной гарантіи, что̀ и было выполнено по отношенію къ дорогѣ изъ Парижа въ Орлеанъ *). Но это случилось во Франціи въ 1840 году, а Варшавско-Вѣнская дорога разрѣшена была, какъ упомянуто выше, 7 Января 1839 года.

Размѣръ гарантированнаго обществу этой дороги процента доходности (4%) былъ приравненъ къ нормѣ, которая въ то время была принята нашими государственными кредитными установленіями для уплаты по вкладамъ до востребованія; Правительство повидимому хотѣло привлечь частные капиталы къ желѣзнодорожному дѣлу путемъ обезпеченія имъ того же дохода, который получался бы съ нихъ при помѣщеніи ихъ въ подобнаго рода учрежденія.

Тотъ же размѣръ гарантіи (4%) проектировано было присвоить два года спустя другому обществу, о которомъ тогда возникла рѣчь, а именно обществу, предположенному къ учрежденію лейпцигскими банкирами Дюфуромъ и Гервортомъ для сооруженія желѣзной дороги между С.-Петербургомъ и Москвою. Финансовыя условія, на которыхъ Правительство соглашалось допустить общество открыть свою дѣятельность, замѣчательны главнымъ образомъ тѣмъ, что при разсмотрѣніи въ особомъ Комитетѣ, въ 1841 году, ходатайства названныхъ лицъ, былъ выработанъ опредѣленный планъ погашенія акціонернаго капитала, путемъ ежегоднаго отчисленія на этотъ предметъ 2% изъ чистаго дохода дороги въ теченіе 37-лѣтняго срока. По истеченіи 37 лѣтъ дорога должна была затѣмъ безплатно поступить въ собственность казны. Это послѣднее условіе, не содержавшееся, какъ выше было отмѣчено, въ уставѣ Царскосельской дороги, въ данномъ случаѣ оговаривалось вполнѣ категорично, какъ впрочемъ и въ Именномъ Указѣ объ учрежденіи общества Варшавско-Вѣнской дороги **). Кромѣ того, въ условіяхъ съ Дюфуромъ и Гервортомъ было предусмотрѣно право казны на досрочный выкупъ желѣзной дороги въ собственность Правительства ***).

Несмотря на то, что общество Варшавско-Вѣнской дороги впослѣдствіи оказалось не въ состояніи выполнить принятыхъ

---

*) Audiganne. Les chemins de fer. Paris. 1858. 1-er vol. Livre II.

**) См. Дневникъ законовъ Царства Польскаго 1839 г., томъ 23, № 79.

***) Саловъ. Начало жел.-дор. дѣла въ Россіи.

имъ на себя обязательствъ относительно сооруженія линіи къ Австрійской границѣ *), предполагавшаяся же къ образованію Дюфуромъ и Гервортомъ компанія вовсе не осуществилась **), тѣмъ не менѣе уже самый фактъ предъявленія Правительствомъ къ проектированнымъ обществамъ указанныхъ выше требованій не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что Правительство къ разсматриваемому времени успѣло выработать себѣ достаточно опредѣленный взглядъ на взаимныя отношенія между Государствомъ и желѣзнодорожными компаніями, при наличности которыхъ учрежденіе такихъ компаній могло бы быть допускаемо. Желѣзныя дороги были признаны сооруженіями, имѣющими значеніе обще-государственное и, какъ таковыя, подлежавшими рано или поздно передачѣ въ собственность казны. Частнымъ обществамъ предоставлялось право на сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій, причемъ для привлеченія капиталистовъ къ помѣщенію своихъ свободныхъ средствъ въ желѣзнодорожныя предпріятія Правительство принимало на себя ручательство за извѣстный размѣръ имѣющаго получаться съ затраченныхъ капиталовъ дохода; но желѣзнодорожныя общества получали отстроенныя ими дороги лишь во временное пользованіе: съ погашеніемъ акціонернаго капитала прекращалась и эксплоатація линіи частною компаніею и во владѣніе дорогою вступало Правительство, которое независимо отъ этого выговаривало себѣ еще право выкупить у общества сооруженную послѣднимъ линію и до истеченія концессіоннаго срока.

Эти основные принципы раціональной желѣзнодорожной политики были нами усвоены по примѣру Франціи, гдѣ съ 1838 года подобныя условія всегда включались въ договоры Правительства съ желѣзнодорожными обществами (такъ назы-

---

*) Общество это предполагало первоначально устроить рельсовый путь для конной тяги; Правительство же потребовало сооруженія паровозной дороги, на что общество сначала изъявило согласіе. Къ работамъ было приступлено въ 1839 же году, но уже 31 Мая 1842 г. общество отказалось продолжать постройку за невозможностью реализировать достаточныя денежныя средства, и на основаніи Именнаго Указа, послѣдовавшаго въ Октябрѣ 1843 г., казна приняла на себя дальнѣйшее сооруженіе линіи, которая была открыта на всемъ своемъ протяженіи 1-го Апрѣля 1848 г.

**) Предприниматели отказались отъ своего намѣренія въ виду несогласія Правительства присвоить акціямъ общества гарантію тотчасъ по реализаціи ихъ. Согласно плану Правительства, гарантія должна была вступать въ силу только по открытіи движенія по линіи. Это послѣднее правило было заимствовано нами изъ французской желѣзнодорожной практики, гдѣ оно примѣнялось уже въ 1840 г.

ваемые cahiers de charges) *). Несомнѣнно, что образцы такихъ договоровъ были сообщены нашему Правительству лицами, командированными, согласно приказанію Государя, въ теченіе 1838—1840 гг. въ западную Европу для изученія тамошнихъ желѣзнодорожныхъ порядковъ. Сами же наши государственные люди, какъ видно было на примѣрѣ Царскосельской дороги, еще въ 1836 г. были весьма далеки отъ такой точки зрѣнія на роль Правительства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

Высочайшее повелѣніе о сооруженіи С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги.

Рѣшительный поворотъ въ нашей желѣзнодорожной политикѣ произошелъ собственно въ 1842 г.; въ этомъ году Государь, по ознакомленіи съ донесеніями вернувшихся изъ Америки инженеровъ Мельникова и Крафта, окончательно укрѣпившими Его въ прежнемъ убѣжденіи о великомъ культурномъ и экономическомъ значеніи желѣзныхъ дорогъ, съ высоты Престола и во всенародное услышаніе объявилъ о принятомъ Имъ рѣшеніи приступить къ постройкѣ рельсоваго пути отъ С.-Петербурга до Москвы, съ принятіемъ расходовъ по проложенію линіи на счетъ Государственнаго Казначейства.

«Въ безпрерывномъ попеченіи Нашемъ объ улучшеніи сообщеній въ Имперіи, значится въ Высочайшемъ Указѣ 1 Февраля 1842 г., Мы еще за нѣсколько лѣтъ передъ симъ, обративъ вниманіе на тѣ пользы, кои принесло учрежденіе желѣзныхъ дорогъ во многихъ иностранныхъ земляхъ, повелѣли Комитету Министровъ войти въ разсмотрѣніе бывшихъ по сему предположеній, и послѣдствіемъ такого разсмотрѣнія было возложеніе на Главное Управленіе Путей Сообщенія и на горныхъ инженеровъ дальнѣйшаго собранія свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ иностранныхъ, дабы, опредѣливъ мѣру достоинства сихъ путей для Россіи, наилучшее ихъ у насъ примѣненіе и удобнѣйшее техническое исполненіе—воспользоваться потомъ безъ излишнихъ пожертвованій всѣми выгодами сего новаго способа сообщенія».

---

*) Первою желѣзнодорожною компаніею, въ условіяхъ осуществленія которой были точно установлены сроки безплатнаго перехода дороги въ собственность Правительства и досрочнаго выкупа линіи, была во Франціи дорога отъ Парижа до Орлеана, разрѣшенная закономъ 7 Іюля 1838 г. Съ 1840 г. ей, какъ указано выше, была присвоена правительственная гарантія (см. Annales des ponts et chaussées—оффиціальное изданіе французскаго Министерства общественныхъ работъ. Выпускъ 1840 года).

Далѣе въ Указѣ упоминается о сообщенныхъ командированными за границу чинами Главнаго Управленія Путей Сообщенія свѣдѣніяхъ объ иностранныхъ желѣзныхъ дорогахъ и въ заключеніе объявляется:

«Нынѣ, по разсмотрѣніи и разностороннемъ обсужденіи, въ личномъ присутствіи Нашемъ *), сего соображенія, признавъ за благо даровать отечеству Нашему сообщеніе, котораго устроеніе хотя и сопряжено съ значительными расходами, но обѣщаетъ Государству выгоды многоразличныя и соединитъ обѣ столицы какъ бы во-едино, Мы положили возвести желѣзную дорогу отъ С.-Петербурга до Москвы и, по примѣру другихъ державъ, возвести оную на счетъ казны, дабы удержать постоянно въ рукахъ Правительства и на пользу общую сообщеніе, столь важное для всей промышленной и дѣятельной жизни Государства».

Такимъ образомъ сооруженіе первостепенной магистрали Москва-Петербургъ—и притомъ на счетъ казны, несмотря на энергическіе протесты Графа Канкрина **)—составляло актъ Самодержавной воли Императора Николая Павловича, который въ данномъ случаѣ, какъ и въ большинствѣ другихъ своихъ начинаній, настоялъ на томъ, чтобы инициативу въ осуществленіи столь капитальнаго предпріятія взяло на себя Правительство. Подобный образъ дѣйствій являлся вполнѣ согласнымъ съ общимъ духомъ всей внутренней политики Госу-

---

*) Въ архивѣ Комитета Министровъ не содержится документовъ, касающихся разсмотрѣнія вопроса о С.-Петербургско-Московской желѣзной дорогѣ какимъ либо высшимъ правительственнымъ учрежденіемъ въ присутствіи Императора Николая Павловича. Первымъ документомъ по разсматриваемому дѣлу является журналъ засѣданія Комитета С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича 29 Января 1842 г.; при этомъ журналѣ Государю уже былъ поднесенъ къ подписанію проектъ Высочайшаго указа о приступѣ къ постройкѣ линіи. Въ изданномъ Министерствомъ Путей Сообщенія Очеркѣ начала и развитія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи высказывается по этому поводу предположеніе, что подробности этого важнаго историческаго момента можетъ быть возможно возстановить на основаніи свѣдѣній, хранящихся въ архивѣ Совѣта Министровъ. Предположеніе это основано, однако, на недоразумѣніи: архивъ Совѣта Министровъ не содержитъ въ себѣ ничего иного, кромѣ журналовъ означеннаго Совѣта; между тѣмъ Совѣтъ Министровъ учрежденъ лишь въ 1857 г., уже послѣ восшествія на Престолъ Императора Александра II.

**) Канкринъ былъ убѣжденъ въ томъ, что эта дорога будетъ бездоходною и въ дневникѣ своемъ утверждалъ, что «всѣ разумные люди за границею держатся того же мнѣнія». Онъ доходилъ даже до утвержденія, что эта дорога «испортитъ нравственность». (Божеряновъ. Графъ Канкринъ. Его жизнь и труды (V,233).

даря—политики правительственной централизаціи по преимуществу. Необходимо, впрочемъ, здѣсь же замѣтить,—и послѣдующее изложеніе подтвердитъ справедливость такого замѣчанія—что, въ частности, желѣзнодорожная политика Императора Николая I была въ этомъ отношеніи чужда какого либо предвзятаго взгляда: возлагая на Правительство обязанность подать примѣръ въ дѣлѣ сооруженія одного изъ важнѣйшихъ для Россіи рельсовыхъ сообщеній, Государь наряду съ этимъ отнюдь не выказывалъ себя безусловнымъ противникомъ частной иниціативы въ желѣзнодорожномъ строительствѣ; напротивъ того, всѣ послѣдующія предложенія частныхъ предпринимателей о проложеніи тѣхъ или иныхъ рельсовыхъ путей, благодаря Его почину, всегда подвергались подробному разсмотрѣнію со стороны подлежащихъ правительственныхъ органовъ, причемъ самъ Императоръ проявлялъ несомнѣнный интересъ къ подобнаго рода дѣламъ.

Для завѣдыванія сооруженіемъ предположенной желѣзной дороги былъ образованъ спеціальный Комитетъ подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича (въ Бозѣ почившаго Императора Александра II), получившій наименованіе «Комитетъ по устройству С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги» *) и при немъ строительная коммисія подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта Графа Бенкендорфа **). Въ первые шесть мѣсяцевъ своего существованія Комитетъ участвовалъ непосредственно во всѣхъ дѣйствіяхъ по осуществленію упомянутой дороги; но затѣмъ, съ образованіемъ Департамента желѣзныхъ дорогъ, въ этомъ послѣднемъ сосредоточились всѣ распоряженія по постройкѣ новой линіи (а впослѣдствіи и другихъ рельсовыхъ путей). На Комитетѣ же

---

*) Членами Комитета были назначены: Министръ Внутреннихъ Дѣлъ (Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Перовскій), Финансовъ (Графъ Канкринъ) и Государственныхъ Имуществъ (Графъ Киселевъ) и Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными зданіями (Графъ Толь); затѣмъ Генералъ-Адъютанты: Графы Бенкендорфъ, Орловъ, Левашевъ и Клейнмихель, Генералъ-Лейтенантъ Дестремъ, Генералъ-Маіоръ Чевкинъ, Герцогъ Лейхтенбергскій и въ должности Шталмейстера двора Великой Княгини Елены Павловны Графъ Бобринскій. Кромѣ того Высочайше повелѣно при Комитетѣ и коммисіи быть тремъ членамъ отъ купечества, собственно «для совѣщаній, съ симъ сословіемъ нужныхъ».

**) Коммисія вскорѣ была упразднена и дѣлопроизводство ея, на основаніи Высочайшаго Указа 11 Августа 1842 г., передано во вновь образованный, согласно тому же Указу, Департаментъ желѣзныхъ дорогъ.

осталось лишь общее высшее наблюденіе за ходомъ постройки дороги и разрѣшеніе самыхъ важныхъ изъ касавшихся ея дѣлъ, превышавшихъ власть Главноуправляющаго.

Изъ состава Комитета нѣсколько мѣсяцевъ спустя послѣ его возникновенія выбылъ Графъ Толь, скончавшійся въ Апрѣлѣ 1842 г. По смерти его Главноуправляющимъ Путями Сообщенія и Публичными зданіями былъ назначенъ Генералъ-Адъютантъ Графъ Клейнмихель, который по взглядамъ своимъ на желѣзнодорожный вопросъ являлся полною противоположностью своему предшественнику. Вѣрный исполнитель воли Государя, Графъ Клейнмихель сталъ во главѣ всего дѣла сооруженія новой линіи, долженствовавшей положить прочное начало нашему желѣзнодорожному строительству, и изъ вѣдомства Путей Сообщенія на разсмотрѣніе Императора стали поступать уже не прежніе доклады о сомнѣніяхъ, возбуждаемыхъ предположеніями объ устройствѣ рельсовой сѣти, а лишь донесенія о постепенномъ и послѣдовательномъ осуществленіи непремѣнной воли Монарха—видѣть обѣ столицы связанными желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ.

Другой изъ членовъ Комитета, бывшій принципіальнымъ противникомъ желѣзныхъ дорогъ, Графъ Канкринъ, уже не имѣлъ въ разсматриваемое время того вліянія, какимъ пользовался прежде: начиная съ 1839 г., здоровье стало измѣнять ему *); онъ дважды уѣзжалъ въ заграничный отпускъ, а въ 1844 г. былъ уволенъ отъ должности Министра Финансовъ. Преемникъ его, Статсъ-Секретарь (впослѣдствіи Графъ) Вронченко, по свидѣтельству современниковъ, не имѣлъ ни твердыхъ убѣжденій, ни авторитета своего предшественника **); такимъ образомъ о сопротивленіи, оказывавшемся въ прежнее время финансовымъ вѣдомствомъ всѣмъ новымъ начинаніямъ въ области желѣзнодорожнаго дѣла, больше не было и рѣчи.

Уже въ первомъ засѣданіи своемъ, имѣвшемъ мѣсто 29 Января 1842 г., т. е. еще до обнародованія Именнаго Указа 1 Февраля, Комитетъ по устройству С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги разсматривалъ вопросъ о направленіи проектированнаго рельсоваго пути, причемъ въ

---

*) Божеряновъ. Графъ Е. Ф. Канкринъ. Гл. V стр. 222—223.

**) Тамъ же, стр. 222.

журналѣ Комитета, между прочимъ, говорилось, что «какъ по значительности движенія, ожидаемаго между Москвою и С.-Петербургомъ, такъ и по свойству этого движенія, предстоящаго преимущественно съ крайнихъ точекъ, необходимо стараться сколько можно сократить разстояніе между этими точками и для сего вести дорогу такъ, чтобы она наиболѣе приближалась къ прямому направленію. Въ этихъ видахъ желательно, чтобы линія желѣзной дороги отклонилась отъ существующаго шоссе, направляясь по прямой линіи въ двухъ частяхъ, а именно: между Чудовымъ и Вышнимъ Волочкомъ и между Вышнимъ Волочкомъ и Тверью».

По ближайшемъ, однако, изученіи вопроса о будущемъ направленіи дороги, на основаніи произведенныхъ техническихъ изысканій, нѣкоторые члены Комитета, въ засѣданіе 19 Марта 1842 г., заявили, что они считаютъ необходимымъ сдѣлать обзоръ мѣстности и по направленію къ Новгороду, «дабы удостовѣриться, сравнительно, не будетъ ли сей путь удобнѣе предпринятаго прямаго направленія, чѣмъ самымъ и Новгородъ не былъ бы лишенъ тѣхъ выгодъ, которыхъ отъ желѣзной дороги ожидать можно» *). Государь, съ Своей стороны, не встрѣтилъ препятствій къ производству дополнительныхъ изысканій по указанному направленію и поручилъ это дѣло Инженеръ-Полковнику Мельникову.

Въ донесеніи своемъ Мельниковъ отдавалъ рѣшительное предпочтеніе прямому направленію, безъ отклоненія линіи къ Новгороду. Мнѣніе его раздѣляла и техническая коммисія при Департаментѣ желѣзныхъ дорогъ; заключеніе коммисіи, въ свою очередь, одобрилъ Главноуправляющій Путями Сообщенія, послѣ чего оно было представлено на уваженіе Комитета С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги. Въ Комитетѣ, однако, вопросъ этотъ возбудилъ разногласіе, починъ котораго принадлежалъ Министру Государственныхъ Имуществъ, Графу Киселеву. Въ поданномъ имъ особомъ мнѣніи, Графъ Киселевъ между прочимъ объяснялъ, что «желѣзныя дороги устраиваются для пользы и употребленія не только двухъ какихъ либо пунктовъ, но и цѣлой страны, благосостояніе

*) См. журналъ Комитета С.-ПБ. Московской желѣзной дороги 1842 г. № 4.

которой—умноженіе народонаселенія и промышленности—составляетъ не послѣднюю цѣль устроенія дороги; но цѣль сія достигается гораздо вѣрнѣе и значительнѣе тамъ, гдѣ уже есть и нѣкоторое населеніе и нѣкоторая промышленность». Указавъ далѣе, что при обширности нашего отечества мы ощущаемъ сильный недостатокъ въ пунктахъ мѣны и потребленія—Новгородъ же является именно однимъ изъ такихъ пунктовъ—Министръ Государственныхъ Имуществъ находилъ, что обойти Новгородъ—значило бы положить конецъ его развитію, а это едва ли соотвѣтствовало бы видамъ Правительства, «прилагающаго многія усилія, чтобы развить и распространить городскую жизнь, столь необходимую для открытія сбыта произведеніямъ земледѣлія» *).

Къ этому мнѣнію присоединились Графы: Орловъ и Левашовъ и Министръ Внутреннихъ Дѣлъ (Перовскій); прочіе же члены Комитета, съ Наслѣдникомъ Цесаревичемъ во главѣ, согласно съ заключеніемъ Мельникова и технической коммисіи, признавали, что дорогу надо вести не на Новгородъ, а по прямому направленію, въ обходъ Новгорода. Заключеніе большинства Комитета основывалось, главнымъ образомъ, на слѣдующихъ соображеніяхъ: 1) при направленіи на Новгородъ встрѣчаются естественныя препятствія и затрудненія, «почти непреодолимыя»; 2) отклоненіе линіи на Новгородъ потребовало бы до 20.000.000 р. (ассигнаціями) излишнихъ расходовъ на сооруженіе рельсоваго пути и до 1.000.000 на ежегодное содержаніе дороги, и 3) эти огромныя издержки неизбѣжно возвысили бы цѣнность платежа проѣзжающихъ и провоза товаровъ по предполагаемому пути въ пользу одного Новгорода **).

На журналѣ Комитета Государь положилъ Высочайшую резолюцію, гласящую: **«Дорогу устроить по прямому направленію, ибо не нахожу ни одной уважительной причины вести ее на Новгородъ, который не лишится тѣхъ выгодъ, коими пользуется».**

Независимо отъ такой Высочайшей резолюціи, Государь развилъ Свою мысль въ особой Собственноручной запискѣ,

---

*) Особое мнѣніе это приложено къ журналу Комитета С.-ПБ.-Московской дороги 18 Февраля 1843 года.

**) Журналъ 18 Февраля 1843 года.

копія съ которой хранится въ дѣлахъ Комитета. Записка эта гласитъ:

«*Не раздѣляю мнѣнія Генералъ-Адъютанта Киселева и согласившихся съ нимъ членовъ по слѣдующимъ причинамъ: Новгородъ пользуется выгодами двухъ переспкающихся въ немъ сообщеній: 1) водянымъ, 2) Московскимъ шоссе. Выгоды отъ перваго мало измѣнится могутъ отъ устройства желѣзной дороги; предметы перевозокъ, и путц, которыми доставляются, останутся почти въ той же соразмѣрности выгоднѣе водянымъ сообщеніямъ, чѣмъ по желѣзной дорогѣ*».

«*Польза же Новгороду отъ шоссе происходитъ частію отъ проѣзжающихъ, частію отъ проходящихъ обозовъ, тамъ останавливающихся для ночлеговъ*».

«*Иной пользы Я не знаю; ежели предположить, что желѣзная дорога пройдетъ чрезъ Новгородъ, измѣненія въ водяномъ пути никакого не будетъ, но съ проѣзжающими и обозами произойдетъ очевидное измѣненіе въ томъ, что тѣ и другіе бросятъ шоссе и поѣдутъ желѣзной дорогой. А какъ первая выгода сего пути есть скорость переѣзда, то весьма ясно, что никто останавливаться не будетъ въ Новгородѣ, но предпочтетъ черезъ 4 часа быть на мѣстѣ въ С.-Петербургѣ или черезъ 12 часовъ въ Москвѣ. Подавно обозы, не имѣя лошадей, но слѣдуя въ вагонахъ, прослѣдуютъ прямо, не останавливаясь*».

«*Гдѣ же будетъ польза для города? Остаются поэтому только прихоти жителей, которые предпочтутъ ѣхать прямо изъ города по желѣзной дорогѣ, чѣмъ ѣхать до Чудова по шоссе, чтобы тамъ сѣсть на желѣзную дорогу. Это не заслуживаетъ и опроверженія*».

«*Изъ прочихъ же причинъ нѣтъ ни одной уважительной*».

Такимъ образомъ направленіе дороги было окончательно установлено въ обходъ Новгорода.

Кромѣ вопроса о направленіи линіи, Комитету С.-Петербурго-Московской дороги предстояло также разрѣшить вопросъ о ширинѣ колеи проектированнаго рельсоваго пути, въ виду возникшаго по этому поводу въ упомянутой уже технической коммисіи разногласія. Американскій инженеръ Уистлеръ (Whistler), приглашенный, по Высочайшему повелѣнію къ участію въ трудахъ коммисіи въ качествѣ члена съ совѣщательнымъ голосомъ, высказался въ томъ смыслѣ, что наиболѣе соотвѣт-

ственною шириною колеи для намѣченной линіи представляется ширина въ 5 футовъ. По мнѣнію Уистлера, при такой ширинѣ колеи можно было бы достигнуть быстроты хода пассажирскихъ поѣздовъ до 35 англійскихъ миль (приблизительно 53 версты) въ часъ. Большинство же членовъ коммисіи находило, что 5-ти футовая колея представляется слишкомъ узкою и что для достиженія наибольшей безопасности движенія, а равно въ видахъ увеличенія площади вагоновъ для болѣе удобнаго размѣщенія въ нихъ клади, казалось бы предпочтительнымъ остановиться на ширинѣ колеи въ 6 футовъ, принятой на нѣкоторыхъ шотландскихъ и ирландскихъ дорогахъ. Съ своей стороны, Уистлеръ возражалъ, что ширина колеи въ 6 футовъ потребуетъ только лишнихъ расходовъ, безъ всякой пользы для дѣла; что ему, Уистлеру, неизвѣстно, чтобы когда либо несчастіе съ желѣзнодорожнымъ поѣздомъ происходило отъ узости колеи, или чтобы подобное несчастіе могло бы быть устранено въ случаѣ существованія широкой колеи; наконецъ, что вмѣстимость вагоновъ и при 5-ти футовой колеѣ является вполнѣ достаточною, причемъ даже если бы нужно было увеличить эту вмѣстимость, то было бы лучше увеличить экипажи въ длину,—что сдѣлало бы ихъ устойчивѣе,—но отнюдь не въ ширину.

Изложенные доводы, представленные Уистлеромъ письменно, поколебали первоначальное мнѣніе членовъ коммисіи и одинъ лишь Генералъ-Маіоръ Чевкинъ продолжалъ держаться прежняго взгляда на предпочтительность 6-ти футовой колеи. Въ такомъ видѣ дѣло было внесено въ Комитетъ С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги съ заключеніемъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія, присоединившагося ко мнѣнію Уистлера.

Комитетъ, признавъ заключеніе Главноуправляющаго въ вопросѣ техническомъ имѣющимъ рѣшающее значеніе, единогласно (за исключеніемъ Генералъ-Маіора Чевкина) положилъ принять для С.-Петербурго-Московской дороги ширину колеи въ 5 футовъ. 14 Февраля 1843 г. Государь одобрилъ это постановленіе, которое имѣетъ важное значеніе въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла, такъ какъ имъ былъ установленъ нормальный типъ колеи, принятый затѣмъ для всѣхъ позднѣйшихъ сооруженныхъ у насъ ширококолейныхъ рельсовыхъ путей. (Исключеніе составляютъ лишь дороги Вар-

шавско-Бромбергская и Лодзинская, построенныя съ колеею въ 4 фута $8^1/_2$ дюймовъ *).

Когда, такимъ образомъ, было окончательно установлено направленіе С.-Петербурго-Московской дороги и опредѣленъ типъ ея колеи, оставалось озаботиться заготовкою матеріала, необходимаго для приступа къ сооруженію пути. Въ этомъ дѣлѣ особаго вниманія заслуживаетъ личная иниціатива Императора Николая Павловича, наглядно доказывающая, на сколько Государь былъ одушевленъ желаніемъ оказать возможное поощреніе отечественной желѣзодѣлательной промышленности. Уже при первоначальномъ обсужденіи условій приступа къ сооруженію С.-Петербурго-Московской дороги, Императоръ Николай Павловичъ повелѣлъ сообщить владѣльцамъ русскихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ Высочайшее желаніе «дабы они поставляли со своихъ заводовъ потребное для сооруженія желѣзной дороги количество рельсовъ» **). Великодушный починъ Государя не привелъ, однако, къ желаемымъ результатамъ: образовавшееся въ виду Высочайше выраженной воли общество русскихъ заводчиковъ (подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта Сухозанета) оказалось рѣшительно не въ состояніи изготовить на существовавшихъ въ то время у насъ желѣзодѣлательныхъ заводахъ все необходимое для линіи количество рельсовъ (до 5 милліоновъ пудовъ). Въ виду такого оборота дѣла, потребные для приступа къ сооруженію пути 1,860,000 пуд. рельсовъ, съ Высочайшаго соизволенія, были заказаны въ Англіи по цѣнамъ отъ 85 до 87 коп. серебромъ за пудъ. Поставку же остальнаго количества рельсовъ Государь Императоръ повелѣлъ поручить русскимъ заводчикамъ, причемъ въ видахъ поощренія отечественнаго рельсопрокатнаго производства было Высочайше разрѣшено принять заявленную русскими заводчиками цѣну въ 5 руб. ассигнаціями (около 1 р. 43 к. серебромъ) за пудъ, т. е. получать рельсы съ русскихъ заводовъ по цѣнѣ, значительно превышающей цѣны англійскихъ поставщиковъ. Русское общество заводо-

*) Двѣ линіи, разрѣшеніе постройки которыхъ предшествовало сооруженію С.-Петербурго-Московской дороги,—Царскосельская и Варшавско-Вѣнская—выстроены: первая съ колеею въ 6 футовъ, а вторая въ 4 фута 8½ дюймовъ (см. Всеподданнѣйшій отчетъ бывшаго Министра Путей Сообщенія, Генералъ-Адъютанта Посьета, за 25 лѣтъ Царствованія въ Бозѣ почившаго Императора Александра II (1855—1881), стр. 47.

**) См. Журналъ Ком. Спб. М. жел. дор. 19 Марта 1842 г., № 4.

владѣльцевъ приняло данный ему заказъ, но черезъ два года оказалось, что наибольшее количество рельсовъ, которое могли выработать за это время русскіе заводчики, не превышало 50,000 пудовъ, и Правительству снова пришлось обратиться съ заказами въ Англію *).

Что же касается чугунныхъ подушекъ къ рельсамъ, а также желѣзныхъ костылей и гвоздей для прикрѣпленія рельсовъ и подушекъ, то всѣ эти принадлежности оказалось возможнымъ изготовить въ С.-Петербургѣ, выписавъ предварительно изъ Америки образцовую костыльную машину, выработывавшую до 4,000 костылей въ часъ **). Необходимости заказывать за границею подвижной составъ Правительство также избѣгло. «Мѣра эта, писалъ графъ Клейнмихель въ своемъ представленіи Комитету Спб.-Московской дороги, кромѣ невыгоднаго перевода за границу капиталовъ нашихъ, удовлетворила бы только первоначальную потребность, не обезпечивая дальнѣйшаго устройства и содержанія машинъ, этой главной части въ дѣйствіи желѣзной дороги». Признавъ такой взглядъ правильнымъ, Государь приказалъ передать изъ вѣдѣнія Министерства Финансовъ въ завѣдываніе Главнаго Управленія Путей Сообщенія Александровскій казенный литейный заводъ (близъ С.-Петербурга) со всѣми его устройствами, переименовавъ его въ «Александровскій Главный Механическій заводъ С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги». Въ томъ положеніи, однако, въ которомъ названный заводъ былъ переданъ Главному Управленію Путей Сообщенія, онъ ни по внутреннему устройству, ни по состоянію имѣвшихся въ наличности механическихъ снарядовъ не могъ удовлетворять предъявленнымъ къ нему Правительствомъ требованіямъ. Вслѣдствіе этого по Высочайшему повелѣнію было приступлено къ преобразованію всей системы производства поставляемыхъ заводомъ матеріаловъ; съ этою цѣлью заводъ былъ переданъ на срокъ съ 1844 по 1850 г. въ распоряженіе американскихъ

---

*) См. представленіе Главноупр. Пут. Сообщ. въ Ком. Спб. М. жел. дороги отъ 4 Апрѣля 1845 г. за № 2. По свѣдѣніямъ Министерства Путей Сообщенія (Сборн. Свѣд. о жел. дор. въ Россіи 1868 г. Отд. I, стр. 397) и это количество рельсовъ было поставлено не полностью (всего лишь въ размѣрѣ 49,272 пуд.), причемъ вся поставка произведена извѣстнымъ заводчикомъ Мальцевымъ, которому общество передало исполненіе своего обязательства.

**) См. то же предст. отъ 4 Апрѣля 1845 года.

механиковъ Уайненса и Гаррисона, съ которыми Правительствомъ былъ заключенъ контрактъ на изготовленіе до 1848 г. потребнаго для С.-Петербурго-Московской линіи количества локомотивовъ и вагонныхъ телѣжекъ. Кромѣ того заводское управленіе обязывалось обучить состоявшихъ на заводѣ мастеровыхъ всѣмъ родамъ механическаго производства, образовавъ изъ нихъ машинистовъ, кочегаровъ и т. п., а Императоръ Николай Павловичъ приказалъ постоянно содержать въ Горной Школѣ С.-Петербургскаго Технологическаго Института 30 воспитанниковъ «для обученія ихъ основательному познанію механики и всѣхъ частей, къ горнозаводскому дѣлу относящихся» *).

Когда, такимъ образомъ, были установлены главнѣйшія основанія для сооруженія рельсоваго пути между С.-Петербургомъ и Москвою и приступлено къ работамъ по укладкѣ линіи, возложенная Государемъ на Комитетъ для устройства С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги задача могла собственно считаться завершенною, такъ какъ заботы объ осуществленіи Высочайше одобренныхъ предначертаній Комитета сосредоточились съ этого времени въ вѣдѣніи Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными зданіями. Однако же, въ виду начавшихъ поступать на разсмотрѣніе Правительства предположеній какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ предпринимателей относительно устройства между различными пунктами Имперіи желѣзнодорожныхъ сообщеній, Императоръ Николай Павловичъ неоднократно передавалъ ходатайства такого рода на обсужденіе того же Комитета, который затѣмъ представлялъ заключенія свои по такого рода дѣламъ на Высочайшее утвержденіе.

При такомъ расширеніи круга своей дѣятельности Комитетъ, послѣ открытія движенія по С.-Петербурго-Московской дорогѣ (въ 1851 г.), получилъ наименованіе «Комитета, Высочайше учрежденнаго для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ», причемъ предсѣдательство въ Комитетѣ сохранилъ за собою Наслѣдникъ Цесаревичъ.

---

*) См. то же представленіе Гр. Клейнмихеля отъ 4 Апрѣля 1845 года.

Дѣятельность Комитета для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ.

Какъ будетъ видно изъ послѣдующаго изложенія, дѣятельность Комитета не имѣла непосредственнымъ результатомъ своимъ сколько нибудь замѣтнаго оживленія нашего желѣзнодорожнаго строительства, такъ какъ ни одинъ изъ восходившихъ на разсмотрѣніе Комитета за время съ 1844 по 1855 г. желѣзнодорожныхъ проектовъ не получилъ практическаго осуществленія *). Тѣмъ не менѣе, невозможно отрицать того обстоятельства, что труды Комитета, представлявшаго собою въ теченіе послѣднихъ 10 лѣтъ Царствованія Императора Николая I-го высшее совѣщательное при Особѣ Монарха учрежденіе по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, имѣли весьма существенное вліяніе на послѣдующее направленіе нашей желѣзнодорожной политики. Несомнѣнно, что дѣятельностью Комитета были установлены опредѣленныя нормы, имѣвшія въ виду урегулировать отношенія казны къ частнымъ желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ, и что, несмотря на значительныя, послѣдовавшія въ позднѣйшее время, измѣненія въ условіяхъ желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи, главнѣйшія положенія Комитета въ этомъ отношеніи были и впослѣдствіи принимаемы за основаніе при дальнѣйшей разработкѣ желѣзнодорожныхъ вопросовъ въ высшихъ правительственныхъ установленіяхъ.

Собственно количество желѣзнодорожныхъ проектовъ, представленныхъ на разсмотрѣніе Комитета за указанный періодъ времени, было весьма немногочисленно **). Тѣмъ не менѣе Правительству предстояла немаловажная по условіямъ того времени задача—изъ этого количества дѣлъ выдѣлить тѣ, которымъ оно считало возможнымъ дать соотвѣтствующій ходъ. Рѣшеніемъ въ утвердительномъ или отрицательномъ смыслѣ каждаго изъ поднятыхъ вопросовъ естественно обусловливалось развитіе нашей желѣзнодорожной сѣти въ томъ

---

*) Нѣкоторыя изъ этихъ предположеній, какъ напр. дороги: Нижегородская, Риго-Динабургская и др. получили осуществленіе значительно позже и на иныхъ условіяхъ, чѣмъ тѣ, которыя имѣлись въ виду первоначальными предпринимателями.

**) Подробное разсмотрѣніе каждаго изъ этихъ проектовъ, а также и тѣхъ предположеній, которыя были представлены въ Главное Управленіе Путей Сообщенія, но не восходили на разсмотрѣніе Комитета, можно найти въ Журналѣ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ зданій 1863 г. №№ 1, 2 и 3 (статья И. П. Бориевскаго: Предположенія частныхъ лицъ объ устройствѣ жел. дорогъ, поступившія въ Гл. Упр. П. С. до 1860 года).

или иномъ направленіи. Въ этомъ отношеніи, при послѣдовательномъ, въ порядкѣ времени, разсмотрѣніи журналовъ Комитета за 1845—1855 гг. нельзя не замѣтить, что до конца 40-хъ годовъ Правительство еще не располагало сколько нибудь систематизированными свѣдѣніями объ экономическихъ потребностяхъ отдѣльныхъ мѣстностей Имперіи и поэтому было лишено возможности въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ составить себѣ самостоятельное мнѣніе о сравнительныхъ выгодахъ той или иной линіи. Оффиціальная статистика тогда только еще зарождалась, а нѣкоторыя—весьма немногочисленныя—частныя статистическія изслѣдованія обыкновенно касались или какой либо одной мѣстности, или одной лишь стороны нашего отечественнаго экономическаго быта;—такимъ образомъ, достаточные матеріалы для общеній и выводовъ отсутствовали *).

Дѣйствительно, въ 1845 году, когда Графъ Клейнмихель, по Высочайшему повелѣнію, внесъ въ Комитетъ С.-Петербурго-Московской дороги представленный Новороссійскимъ Генералъ-Губернаторомъ Графомъ (впослѣдствіи Княземъ) Воронцовымъ проектъ Тайнаго Совѣтника Марини объ устройствѣ цѣлой сѣти рельсовыхъ путей, имѣющихъ соединить наши южныя губерніи съ Одесскимъ портомъ **), Комитетъ затруднился постановить по этому дѣлу какое либо окончательное рѣшеніе, главнымъ образомъ въ виду непредставленія составителемъ проекта сколько нибудь точныхъ цифровыхъ данныхъ объ ожидаемыхъ отъ этихъ дорогъ выгодахъ. Самъ же Комитетъ не имѣлъ въ своемъ распоряженіи достаточно провѣренныхъ статистическихъ свѣдѣній, на основаніи которыхъ было бы возможно пополнить замѣченные въ проектѣ Тайнаго Совѣтника Марини пробѣлы.

---

*) Первая серьезная попытка дать, на основаніи имѣвшагося статистическаго матеріала, обстоятельную картину хозяйственнаго быта всей Россіи принадлежала извѣстному въ то время государственному дѣятелю (впослѣдствіи Члену Государственнаго Совѣта) Тенгоборгскому, который въ 1848 году выпустилъ въ свѣтъ въ Парижѣ свою книгу: Essai sur les forces productives de la Russie.

**) Въ проектѣ намѣчались линіи: 1) отъ Одессы до Парканъ и 2) отъ Одессы до Ольвіополя; эту послѣднюю предполагалось потомъ продлить до Кременчуга и отъ одного изъ пунктовъ ея провести вѣтвь къ Балтѣ. Предприниматель хотѣлъ отстроить названные рельсовые пути для конной тяги, но Комитетъ призналъ необходимымъ, чтобы, въ случаѣ ихъ осуществленія, они были оборудованы для паровознаго движенія (Журн. Ком. СПБ. М. жел. дор. 14 Марта 1845 года).

*

По той же причинѣ Комитетъ, въ засѣданіи 19 Апрѣля 1846 г., не возражая противъ представленнаго на его обсужденіе проекта дороги отъ С.-Петербурга до Ораніенбаума и замѣтивъ лишь, что линія эта будетъ имѣть значеніе только «для облегченія загородныхъ разъѣздовъ», не призналъ достаточно выясненною желательность проектированнаго продолженія упомянутой линіи черезъ Нарву до Балтійскаго порта *). Въ соображеніяхъ Комитета между прочимъ высказано: «учредителями не представлено ни техническихъ данныхъ, ни торговыхъ и другихъ свѣдѣній, необходимыхъ къ соображенію въ отношеніи сооруженія и выгодъ самой дороги. Въ такомъ положеніи дѣла Комитетъ, находя невозможнымъ приступить къ обсужденію сего предположенія, полагаетъ: объявить учредителямъ, чтобы они представили въ торговомъ и техническомъ отношеніи полныя и подробныя данныя, необходимыя къ удостовѣренію въ пользѣ и возможности устройства Балтійскаго порта и особой желѣзной къ нему дороги» **).

Съ теченіемъ времени, однако, зависимость рѣшеній Комитета отъ данныхъ, представлявшихся самими просителями, дѣлается все менѣе и менѣе замѣтною. Правительство приняло мѣры къ тому, чтобы въ центральныхъ вѣдомствахъ имѣлись на лицо свѣдѣнія о хозяйственномъ бытѣ возможно большаго числа мѣстностей Имперіи; были сдѣланы попытки собранія статистическихъ данныхъ съ помощью губернскихъ административныхъ властей. Этому дѣлу способствовалъ и Графъ Клейнмихель: при самомъ вступленіи своемъ въ должность Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными зданіями онъ задался мыслью выработать подробный планъ необходимыхъ для Россіи путей сообщенія: шоссейныхъ, водяныхъ и желѣзнодорожныхъ. Съ этою цѣлью онъ обратился ко всѣмъ начальникамъ губерній съ просьбою сообщить ему подробныя описанія существовавшихъ въ подвѣдомственныхъ имъ мѣстностяхъ грунтовыхъ и водяныхъ путей, а равно предположенія ихъ, губернаторовъ, о степени необхо-

---

*) Образовавшаяся съ этою цѣлью компанія не состоялась и дорога къ Ораніенбауму была осуществлена значительно позднѣе; еще позднѣе проложена линія до Балтійскаго порта.

**) Журн. К. СПБ. М. жел. дороги 19 Апрѣля 1846 г. Требуемыхъ данныхъ учредители своевременно не представили.

димости новыхъ средствъ сообщенія, въ зависимости отъ степени экономическаго состоянія ввѣреннаго каждому изъ нихъ края *). Министръ Государственныхъ Имуществъ Графъ Киселевъ также прилагалъ заботы къ сосредоточенію въ управляемомъ имъ вѣдомствѣ возможно обстоятельныхъ свѣдѣній о положеніи одной изъ важнѣйшихъ отраслей нашего народнаго хозяйства—земледѣлія: Высочайше утвержденнымъ 11 Декабря 1845 года положеніемъ Комитета Министровъ было вмѣнено въ обязанность всѣмъ начальникамъ губерній ежегодно доставлять Министерству Государственныхъ Имуществъ копіи съ тѣхъ статей изъ ихъ всеподданнѣйшихъ отчетовъ (представляемыхъ ежегодно на благоусмотрѣніе Государя Императора), которыя относятся къ сельскому хозяйству, не ограничиваясь при томъ однѣми статистическими таблицами, но давая также объясненія о положеніи и нуждахъ сельскохозяйственной промышленности вообще.

Результаты такихъ мѣръ не замедлили отразиться между прочимъ и на дальнѣйшей дѣятельности желѣзнодорожнаго Комитета. Въ 1847 году, Комитетъ, по поводу возникшаго въ то время въ средѣ Либавскаго купечества предположенія объ устройствѣ желѣзной дороги между Либавою и Юрбургомъ, независимо отъ разсмотрѣнія представленныхъ учредителями будущей акціонерной компаніи цифровыхъ данныхъ, имѣлъ уже возможность, руководствуясь сообщенными Графомъ Клейнмихелемъ свѣдѣніями о торговыхъ оборотахъ Западнаго Края, подвергнуть обсужденію вопросъ о значеніи проектированной линіи съ точки зрѣнія общегосударственной. Комитетъ признавалъ, что разсматриваемая дорога, «достигая цѣли Правительства—освобожденія торговли Западнаго Края отъ посредничества Пруссіи—сдѣлаетъ Либавскій портъ складочнымъ и отпускнымъ мѣстомъ для русскихъ произведеній и обратитъ въ пользу отечественной торговли тѣ выгоды, которыми нынѣ пользуется Пруссія отъ транзита»; впослѣдствіи же, по мнѣнію Комитета, Либаво-Юрбургская дорога могла бы составить «первое звено той цѣпи желѣзныхъ дорогъ, которою торговля Царства Польскаго должна со вре-

*) См. Краткій историческій очеркъ развитія и дѣятельности вѣдомства Путей Сообщенія за столѣтіе его существованія (1798—1898). СПБ. 1898 г. гл. IX стр. 88.

менемъ примкнуть къ отечественнымъ Балтійскимъ портамъ» *).

Позднѣе, въ 1852 году, тому же Комитету, но уже переименованному въ «Комитетъ для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ», предстояло высказаться по поводу двухъ проектовъ о постройкѣ желѣзной дороги къ одному изъ Черноморскихъ портовъ: первый изъ этихъ проектовъ принадлежалъ Коллежскому Совѣтнику Князю Кочубею, предполагавшему соорудить дорогу отъ Харькова до Ѳеодосіи; второй же былъ представленъ нѣсколько позднѣе перваго Новороссійскимъ Генералъ-Губернаторомъ, Княземъ (бывшимъ Графомъ) Воронцовымъ, который отвергалъ выгоды Харьково-Ѳеодосійской линіи и считалъ предпочтительнымъ вести дорогу отъ Харькова на Кременчугъ и далѣе черезъ Ольвіополь на Одессу. При обсужденіи перваго изъ упомянутыхъ проектовъ, Графъ Клейнмихель, на основаніи свѣдѣній, имѣвшихся въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія, высказалъ, что «сооруженіе желѣзной дороги въ Южномъ краѣ Россіи, открывая удобное въ краѣ сообщеніе для сбыта произведеній на югъ—за границу, и на западъ и сѣверъ—во внутреннія губерніи, неоспоримо послужитъ къ развитію промышленности и возвышенію народнаго богатства въ южной части Россіи; въ особенности сооруженіе этой дороги важно и потому, что оно будетъ шагомъ къ соединенію Балтійскаго моря съ Чернымъ, такъ какъ безъ сомнѣнія или самимъ Правительствомъ, или при его покровительствѣ частными лицами, устроится дорога отъ Москвы до Харькова» **).

Нѣсколько мѣсяцевъ спустя, разбирая проектъ Князя Воронцова, Главноуправляющій Путями Сообщенія представилъ Комитету подробныя данныя о сравнительныхъ выгодахъ обоихъ направленій Южной дороги—на Ѳеодосію и на Одессу, причемъ на основаніи даннаго Графомъ Клейнмихелемъ по этому дѣлу заключенія, Комитетъ, Высочайше утвержденнымъ 2 Декабря 1852 г. журналомъ своимъ, призналъ, что «каждый изъ этихъ путей имѣетъ свои особенности и уваженія: прорѣзываемая

*) См. Журн. К. СПБ. М. жел. дор. 1 Мая 1847 г.—Предположеніе это не осуществилось за невозможностью собранія потребныхъ на постройку дороги денежныхъ средствъ.

**) Представленіе Главноуправляющаго отъ 1 Апрѣля 1852 г. за № 1673.

обѣими дорогами площадь столь обширна и потребности ея столь разнообразны, что хотя оба пути будутъ имѣть оконечный пунктъ въ Харьковѣ, но пройдутъ по другимъ губерніямъ и потому каждая изъ этихъ дорогъ будетъ имѣть свое отдѣльное значеніе» *).

Нельзя не сознаться, что приведенныя до сихъ поръ положенія Комитета представляютъ собою отчасти лишь формальныя отписки, хотя и обнаруживаютъ уже нѣкоторое знакомство съ экономическими условіями отдѣльныхъ мѣстностей. Дальнѣйшая, однако, дѣятельность Комитета показала, что собранныя центральными учрежденіями свѣдѣнія объ особенностяхъ экономическихъ и торговыхъ условій нѣкоторыхъ раіоновъ Россіи все же облегчили Правительству возможность составлять себѣ самостоятельное мнѣніе о каждомъ изъ представляемыхъ на его усмотрѣніе желѣзнодорожныхъ проектовъ и въ нѣкоторыхъ случаяхъ отклонять, съ достаточною мотивировкою, то или другое предложеніе. Такъ, въ 1852 году, по поводу предположенія извѣстнаго инженера Виньоля, о проведеніи желѣзной дороги отъ Варшавы до Одессы, Графъ Клейнмихель выступилъ съ энергическимъ протестомъ противъ желательности осуществленія подобнаго проекта, и на основаніи имѣющихся во ввѣренномъ ему вѣдомствѣ свѣдѣній, отвергалъ выгоды означенной линіи **). Такой же отпоръ со стороны Главноуправляющаго встрѣтилъ и проектъ Генералъ-Маіора Мальцева о соединеніи рельсовымъ путемъ Харькова съ Перекопомъ ***). Комитетъ въ обоихъ случаяхъ согласился съ мнѣніемъ Главноуправляющаго.

---

*) Оба эти предпріятія не могли быть осуществлены въ томъ видѣ, въ какомъ они первоначально предполагались.

**) Предположенная Виньолемъ дорога, писалъ Гр. Клейнмихель, проходитъ почти по самой «границѣ Имперіи, близъ Галиціи и Бессарабіи, слѣдовательно, къ ней не могутъ стекаться грузы съ разныхъ сторонъ и вся польза отъ этой дороги ограничилась бы только губерніями Волынскою, Подольскою и Херсонскою. Въ частности, губерніи эти и безъ желѣзной дороги имѣютъ всѣ удобства къ сбыту своихъ произведеній, по находящимся въ нихъ судоходнымъ рѣкамъ, а желѣзная дорога не откроетъ новыхъ путей для промышленности и торговли потому, что она, какъ видно изъ приложенной къ проекту карты, или проходитъ близъ самыхъ судоходныхъ рѣкъ, или пересѣкаетъ ихъ». Военное значеніе дороги Гр. Клейнмихель также отрицалъ, такъ какъ вблизи ея не будетъ ни пунктовъ сосредоточенія войскъ, ни складовъ продовольственныхъ запасовъ. (Представленіе отъ 19 Апрѣля 1852 г. № 223).

***) «Нѣтъ никакихъ обстоятельствъ, по которымъ направленіе желѣзной дороги черезъ Перекопъ составляло бы государственную необходимость; для Государства

Два дѣла эти заслуживаютъ вниманія еще и потому, что въ отзывахъ своихъ по затронутымъ въ нихъ вопросамъ Графъ Клейнмихель, независимо отъ опроверженія цифровыхъ данныхъ, представленныхъ предпринимателями, подробно изложилъ выработанную въ Главномъ Управленіи Путей Сообщенія общую программу, касавшуюся дальнѣйшаго направленія дѣла желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи. Въ заключеніи своемъ по предположенію Виньоля Графъ Клейнмихель проводилъ мысль, что желѣзнодорожныя сооруженія должны быть предпринимаемы только тамъ, гдѣ мѣстныя произведенія, за недостаткомъ удобныхъ путей сообщенія. не имѣютъ сбыта, или гдѣ существующіе пути сообщенія необходимо усовершенствовать, въ виду большаго движенія по нимъ грузовъ, идущихъ къ торговымъ центрамъ и коммерческимъ портамъ. Поэтому желѣзныя дороги надо прежде всего строить по путямъ, составляющимъ главныя артеріи промышленной и торговой дѣятельности Государства; всѣ прочіе, затѣмъ, пути должны считаться побочными и второстепенными, «такъ какъ устройство здѣсь желѣзныхъ дорогъ», по словамъ Гр. Клейнмихеля, «было бы роскошью сообщеній, а не потребностью края». Въ этихъ видахъ для Россіи, Государства преимущественно земледѣльческаго, по убѣжденію Главноуправляющаго Путями Сообщенія, представляется прежде всего необходимость въ рельсовомъ пути между Москвою — какъ средоточіемъ торговой дѣятельности Имперіи и, вмѣстѣ съ тѣмъ, начальнымъ пунктомъ соединенія внутреннихъ губерній съ Балтійскимъ моремъ посредствомъ С.-Петербурго-Московской дороги—и хлѣбородными губерніями Украйны, Малороссіи и Новороссіи. Принимая далѣе въ соображеніе, что въ то время (въ 1852 г.) уже существовало предположеніе объ осуществленіи на средства частныхъ предпринимателей дороги отъ Харькова до Ѳеодосіи, Графъ Клейнмихель находилъ, что въ ряду настоятельно

полезно имѣть дорогу на Югѣ Имперіи, но дорога эта непремѣнно должна примкнуть къ Черному морю, какъ для торговли съ Малою Азіею, Левантомъ и Архипелагомъ, такъ и для легчайшаго сообщенія съ Черноморскою береговою линіею и Закавказьемъ. Оконечный пунктъ дороги Мальцева—Перекопъ—находится въ самомъ началѣ Крымскаго полуострова, за 160 верстъ отъ южнаго Черноморскаго берега по прямому направленію; слѣдовательно не соотвѣтствуетъ ни видамъ торговли, ни потребностямъ Государства въ военномъ отношеніи» (Записка, представленная Графомъ Клейнмихелемъ Наслѣднику Цесаревичу 27 Мая 1854 г.).

необходимыхъ желѣзныхъ дорогъ первое мѣсто долженъ былъ бы занять рельсовый путь отъ Москвы до Харькова *).

Два года спустя, въ запискѣ, представленной Наслѣднику Цесаревичу, какъ Предсѣдателю желѣзнодорожнаго Комитета, по поводу проекта Мальцева о проведеніи Харьково-Перекопской желѣзной дороги, Графъ Клейнмихель вновь затронулъ вопросъ о желательности устройства рельсовыхъ сообщеній на югѣ Россіи **), причемъ находилъ, однако, что Правительству нѣтъ основанія *безотлагательно* приступать къ изысканіямъ по линіи Южной дороги на счетъ казны и къ составленію для линіи проектовъ и смѣтъ, какъ того желалъ Мальцевъ. «Этому должно, значится въ запискѣ, предшествовать утвержденіе *сѣти* желѣзныхъ дорогъ». По приказанію Вашего Высочества, пишетъ далѣе Графъ Клейнмихель, сѣть желѣзныхъ дорогъ по Имперіи и Царству Польскому составлена и разсматривается. Сѣть эта опредѣляетъ всѣ наивыгоднѣйшія линіи желѣзныхъ дорогъ и, по утвержденіи ея, будетъ распубликована, со статистическимъ описаніемъ пользы и выгодности каждой дороги. Въ то время, а не прежде, опредѣлится, какія дороги Правительство само соорудитъ и какія предоставитъ частнымъ компаніямъ» ***).

Итакъ, къ концу царствованія Императора Николая I, Правительство уже пришло къ убѣжденію о желательности въ ближайшемъ будущемъ цѣлой сѣти рельсовыхъ сообщеній по заранѣе намѣченнымъ направленіямъ; Крымская кампанія помѣшала, однако, осуществленію этихъ начинаній и первая сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Россіи была утверждена лишь въ царствованіе Императора Александра II, при преемникѣ Графа Клейнмихеля, Генералъ-Адъютантѣ Чевкинѣ.

Разрѣшеніемъ вопроса о наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи новыхъ рельсовыхъ путей конечно не исчерпывалась

---

*) Представленіе отъ 19 Апрѣля 1852 г. за № 223.

**) Къ тому времени уже выяснилось, что учредители Харьково-Ѳеодосійской дороги оказались не въ состояніи собрать потребный на осуществленіе задуманнаго предпріятія капиталъ.

***) Записка 15 Февраля 1854 г. Планъ этой сѣти до конца управленія вѣдомствомъ Путей Сообщенія Графа Клейнмихеля распубликованъ не былъ и о линіяхъ, входившихъ въ него, не упоминается въ изданныхъ до настоящаго времени Министерствомъ Путей Сообщенія историческихъ изслѣдованіяхъ по желѣзнодорожному вопросу. Правительственныя же изысканія по предположенной Южной линіи были Высочайше разрѣшены въ 1854 г.

задача Правительства при разсмотрѣніи представляемыхъ на его обсужденіе проектовъ новыхъ желѣзнодорожныхъ сооруженій. Оставался еще цѣлый рядъ вопросовъ, касавшихся условій осуществленія предположенныхъ къ постройкѣ линій, причемъ на первой очереди всегда оказывался вопросъ о финансовыхъ обязательствахъ, принимаемыхъ на себя казною по отношенію къ частнымъ компаніямъ, иными словами, вопросъ о правительственной гарантіи извѣстнаго процента дохода на основной капиталъ образующихся акціонерныхъ обществъ. Такой гарантіи—въ большемъ или меньшемъ размѣрѣ—домогались, какъ и прежде, всѣ учредители желѣзнодорожныхъ компаній. Исключеніе составлялъ лишь Дѣйств. Статск. Сов. Вонлярлярскій, предложившій въ 1847 г. выстроить, безъ всякой гарантіи со стороны казны, желѣзную дорогу отъ Москвы до Нижняго Новгорода—предпріятіе, которое, несмотря на Личное сочувственное отношеніе къ нему Государя, не могло въ то время получить осуществленія, подобно другимъ предположеніямъ относительно новыхъ желѣзныхъ дорогъ, разбивавшимся о недовѣріе къ будущности нашихъ рельсовыхъ сообщеній со стороны не только русскихъ, но и заграничныхъ капиталистовъ. Русское Правительство дѣлало все возможное, чтобы бороться съ такимъ недовѣріемъ: въ видахъ развитія у насъ рельсовыхъ сообщеній оно принимало на себя гарантію дохода даже такихъ линій, за которыми само не признавало государственнаго значенія *), магистральныя же линіи никогда не получали отказа въ гарантіи. При этомъ, однако, Правительство остановилось на извѣстной нормѣ, а именно на размѣрѣ гарантіи въ 4% со строительнаго капитала и притомъ съ суммы капитала, *дѣйствительно употребленнаго* на сооруженіе рельсоваго пути; срокъ же дѣйствія гарантіи долженъ былъ начинаться лишь со времени открытія движенія по каждой изъ проектируемыхъ линій.

Это послѣднее постановленіе о срокѣ вступленія въ силу казенной гарантіи было заимствовано изъ договоровъ французскаго правительства съ частными желѣзнодорожными компаніями, въ которыя, начиная съ 1840 г., подобное правило неизмѣнно включалось; у насъ оно также всецѣло вошло въ

*) Такъ разсуждалъ Комитетъ Спб. Московскій жел. дороги въ дѣлѣ объ упомянутой уже Кронштадтской линіи (отъ Спб. до Ораніенбаума).

желѣзнодорожную практику и продержалось до 1867 г., когда по иниціативѣ тогдашняго Министра Финансовъ, Статсъ-Секретаря Рейтерна, подверглось измѣненію, о которомъ подробно будетъ говорено въ своемъ мѣстѣ. Другое начало, принятое Комитетомъ для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ (расчетъ гарантируемой Правительствомъ суммы въ зависимости отъ цифры *дѣйствительно* израсходованнаго капитала), также не удалось впослѣдствіи удержать въ силѣ: мало кто изъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей шелъ на это условіе и всѣ желали гарантіи на сумму капитала *нарицательнаго*, въ цифрѣ котораго заключались и потери, понесенныя при реализаціи выпускаемыхъ бумагъ.

Гарантируемый процентъ пришлось вскорѣ повысить— этимъ повышеніемъ предполагалось дать новый стимулъ для притока капиталовъ къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ *). Но повышеніе оказалось настолько незначительнымъ (всего на ½%), что не привело къ желаемымъ результатамъ: будущее показало, что за такой процентъ невозможно было тогда найти ни въ Россіи, ни за границею, необходимыхъ для сооруженія русскихъ желѣзныхъ дорогъ средствъ и это несомнѣнно составляло одну изъ причинъ, почему всѣ проектировавшіяся къ образованію до 1857 г. желѣзнодорожныя компаніи должны были отказаться отъ осуществленія задуманныхъ ими предпріятій. Правительство, тѣмъ не менѣе, считало, что рисковать болѣе значительными приплатами по гарантированному доходу представлялось бы неосторожнымъ и упорно отказывалось отъ повышенія цифры гарантированнаго процента до 5% **).

Даруя гарантію, наше Правительство, также по примѣру

---

*) Гарантія въ 4½% (вмѣсто прежнихъ четырехъ) была впервые дарована обществу, образовавшемуся для сооруженія дороги отъ Риги до Динабурга, причемъ ½% было предназначено на погашеніе акціонернаго капитала (см. Жур. Ком. для разсмотрѣнія предполож. объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ, Выс. утв. 18 Мая 1853 г.). Общество въ то время не успѣло собрать необходимыхъ денежныхъ средствъ и къ постройкѣ Риго-Динабургской дороги было приступлено значительно позже (въ 1857 году).

**) Ходатайство о такомъ повышеніи цифры гарантированнаго дохода было внесено въ 1853 г. иностранцемъ Дювалемъ, проектировавшимъ желѣзную дорогу отъ Одессы до Петербурга. Ходатайство это было отклонено Высочайше утвержденнымъ 3 Февраля 1853 г. положеніемъ Комитета для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ.

Франціи, всегда требовало отъ частныхъ компаній принятія на себя этими послѣдними, въ свою очередь, извѣстныхъ обязательствъ по отношенію къ казнѣ. Прежде всего устанавливался срокъ, по истеченіи котораго отстроенная обществомъ дорога со всѣми ея принадлежностями должна была безплатно перейти въ собственность Правительства. Срокъ этотъ для разрѣшенныхъ за разсматриваемый періодъ времени компаній колебался между 46 и 60 годами, причемъ Правительство сохраняло за собою право выкупить въ казну дорогу и до истеченія указаннаго срока (обыкновенно право на подобный досрочный выкупъ наступало черезъ 20 лѣтъ по открытіи движенія по линіи).

Во Франціи концессіонные сроки въ то время обыкновенно бывали продолжительнѣе нашихъ (встрѣчались концессіи на 70, и даже 99 лѣтъ *), да и у насъ они впослѣдствіи—начиная съ учрежденія Главнаго Общества—были значительно удлинены; но во время царствованія Императора Николая Павловича Правительство и въ этомъ отношеніи слѣдовало тому основному принципу, который вообще составлялъ характерный признакъ всѣхъ государственныхъ мѣропріятій означенной эпохи. Руководящая роль во всѣхъ областяхъ государственной жизни Россіи въ то время принадлежала исключительно Правительству; частная иниціатива, въ виду слабаго развитія общественной жизни вообще, во-первыхъ и сказывалась мало, а во-вторыхъ—далеко не всегда охотно поощрялась Правительствомъ. Въ отношеніи желѣзныхъ дорогъ не представлялось, однако, возможности всецѣло держаться того же образа дѣйствій: постройка С.-Петербурго-Московской линіи, предпринятая на счетъ казны, поглащала съ первыхъ же лѣтъ приступа къ ней весьма значительныя суммы, для реализаціи которыхъ оказалось необходимымъ прибѣгнуть къ цѣлому ряду внѣшнихъ и внутреннихъ займовъ **); затѣмъ

---

*) Только въ періодъ спекуляціонной горячки 1845—46 гг. предприниматели, чтобы получить концессіи, предлагали Правительству въ нѣкоторыхъ случаяхъ сокращенные сроки (27—43 года), но впослѣдствіи въ большинствѣ случаевъ отказывались вести дѣло на подобныхъ условіяхъ и просили о льготахъ. Съ 1852 г. 99-ти-лѣтній концессіонный срокъ былъ законодательнымъ путемъ признанъ нормальнымъ (см. Audiganne. Les chemins de fer. I. V-me section, Chap. IV et V).

**) Капиталъ на сооруженіе Николаевской дороги составлялся постепенно, путемъ такихъ займовъ по преимуществу, и образовался:

а) изъ внѣшнихъ займовъ, произведенныхъ въ 1842, 1843, 1844, 1847 и 1850 годахъ;

въ теченіе 40-хъ годовъ Государственное Казначейство было принуждено нести крупныя затраты на военныя надобности (покореніе Кавказа, усмиреніе возстанія въ Краковѣ въ 1846 г., Венгерская кампанія 1849 г.). Такимъ образомъ къ финансовымъ рессурсамъ казны предъявлялись весьма серьезныя требованія; между тѣмъ сознаніе необходимости скорѣйшаго дарованія Россіи усовершенствованныхъ путей сообщенія съ каждымъ годомъ все болѣе укрѣплялось. За недостаточностью однихъ казенныхъ средствъ для достиженія намѣченной цѣли, наиболѣе цѣлесообразный выходъ изъ затрудненія Правительство видѣло въ допущеніи къ этому дѣлу частной иниціативы, но, оставаясь вѣрнымъ своему основному взгляду, всемѣрно старалось ограничивать сроки эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ частными компаніями, стремясь обезпечить правительственнымъ органамъ, въ возможно непродолжительномъ будущемъ, руководительство и этою областью государственной жизни.

Кромѣ требованія о передачѣ дороги въ казну по истеченіи опредѣленнаго срока, учредителямъ вмѣнялось въ обязанность представлять при каждомъ ходатайствѣ о сооруженіи новой дороги: подробные техническіе проекты и смѣты предполагаемыхъ устройствъ, возможно обстоятельный расчетъ ожидаемыхъ отъ предпріятія выгодъ и проектъ устава будущей компаніи. Съ компаніи непремѣнно требовалось также—начиная съ 1847 г.—внесеніе предварительнаго залога въ размѣрѣ $^1/_{20}$ части основнаго капитала: «безъ сего залога, говорилось въ Высочайше утвержденномъ 10 Мая 1847 г. положеніи Комитета С.-Петербурго-Московской дороги, не входить въ разсмотрѣніе ни устава, ни проектовъ». Нѣсколько ранѣе *) было утверждено постановленіе, требовавшее, чтобы въ проектахъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, на ряду съ правилами объ управленіи дорогою и съ примѣрнымъ рос-

---

б) изъ суммъ Заемнаго Банка, заимствованныхъ въ 1846, 1849, 1850, 1854 и 1856 годахъ;

в) изъ суммъ, заимствованныхъ въ 1854 г. изъ С.-Петербургской и въ 1855 и 1856 г.г. изъ Московской Сохранной Казны, и

г) изъ выпуска въ 1844 г. четырехъ серій билетовъ Государственнаго Казначейства.

Изъ этихъ источниковъ обращено на сооруженіе Николаевской дороги всего 71.872.836 р.; а въ 1851 г., т. е. ко времени открытія движенія на всемъ ея протяженіи, путемъ займовъ было реализовано 66.861.360 р. (Сборникъ свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи 1868 г. Отд. I гл. II стр. 87—88).

*) См. жур. Ком. С.-ПБ. Моск. желѣзной дороги 19 Апрѣля 1846 года.

писаніемъ движенія поѣздовъ, былъ точно обозначаемъ предѣльный размѣръ провозной платы какъ съ пассажировъ, такъ и съ товаровъ. Наконецъ, Правительство всегда выговаривало себѣ право надзора за ходомъ постройки разрѣшаемыхъ частныхъ дорогъ,—впрочемъ въ самыхъ общихъ чертахъ, не опредѣляя ближайшимъ образомъ, какимъ путемъ будетъ осуществляемо такое право—а равно обезпечивало за собою возможность наблюденія за дѣйствіями компаній въ отношеніи полицейскаго порядка и исправнаго содержанія пути по открытіи на немъ движенія.

Налагая на желѣзнодорожныя общества,—по образцу, данному западно-европейскими государствами, преимущественно Франціею и Австріею, — перечисленныя обязательства, наше Правительство соглашалось и на нѣкоторыя льготы, могущія поощрить желѣзнодорожное строительство въ Россіи. Такъ, большинству изъ предполагавшихся къ образованію, за время отъ 1845 по 1855 г., желѣзнодорожныхъ компаній было разрѣшено отчуждать потребныя подъ дорогу земли на основаніи правилъ, установленныхъ для казенныхъ работъ. Впрочемъ, льгота эта считалась примѣнимою лишь къ дорогамъ, за которыми было признано обще-государственное значеніе: такой принципъ былъ установленъ Высочайшимъ повелѣніемъ, которымъ Императоръ Николай Павловичъ разрѣшилъ возникшее въ средѣ Комитета С.-Петербурго-Московской дороги по одному изъ подобныхъ вопросовъ разногласіе. Дѣло шло объ упомянутомъ уже проектѣ желѣзнодорожной вѣтви отъ С.-Петербурга на Кронштадтъ, причемъ 6 членовъ Комитета (Генералъ-Адъютанты: Герцогъ Лейхтенбергскій и Графъ Левашовъ, Министръ Внутреннихъ Дѣлъ Перовскій, Начальникъ Штаба корпуса горныхъ инженеровъ Генералъ-Лейтенантъ Чевкинъ и Генералъ-Лейтенанты: Дестремъ и Фельдманъ), съ Августѣйшимъ Предсѣдателемъ во главѣ, не встрѣчали препятствій даровать учредителямъ, по бывшимъ примѣрамъ, испрашиваемое ими право обязательнаго отчужденія земель, имѣющихъ отойти подъ дорогу. Остальные же 6 членовъ (Генералъ-Адъютанты: Графъ Орловъ и Князь Меншиковъ, Министры: Финансовъ — Вронченко и Государственныхъ Имуществъ—Графъ Киселевъ, Графъ Клейнмихель и Членъ Совѣта Главнаго Управленія Путей Сообщенія Генералъ-Лейтенантъ Готманъ) находили, что указанная

мѣра, вполнѣ примѣнимая по отношенію къ дорогамъ, имѣющимъ неоспоримое государственное значеніе, далеко не можетъ считаться справедливою по отношенію къ Кронштадтской дорогѣ, признанной за линію значенія чисто мѣстнаго и предназначаемой лишь для облегченія уже существующихъ между С.-Петербургомъ и Кронштадтомъ средствъ сообщенія. «Лучше не имѣть вовсе этого прихотливаго сооруженія, значилось въ заключеніи 6-ти членовъ, нежели допустить мѣру, несправедливую на счетъ чужой собственности». Противъ указанныхъ словъ Государь на поляхъ журнала Комитета сдѣлалъ Собственноручную отмѣтку: **«Весьма справедливо»**. Замѣчательна та крайняя щепетильность, которую въ этомъ случаѣ проявилъ Императоръ Николай Павловичъ—«рыцарь среди Монарховъ», какъ Его называли тогда въ Европѣ: Онъ предпочелъ отказаться отъ осуществленія лишней желѣзнодорожной линіи, только бы не подать повода къ предположенію, что изъ за Личной прихоти Онъ нарушаетъ интересы третьихъ лицъ.

Другая льгота, дарованія которой настойчиво добивались всѣ учредители желѣзнодорожныхъ обществъ, состояла въ разрѣшеніи безпошлинно выписывать изъ-за границы всѣ потребныя для обустройства желѣзныхъ дорогъ металлическія принадлежности. Въ этомъ дѣлѣ, однако, Правительство, въ теченіе нѣкотораго времени, не считало возможнымъ идти навстрѣчу домогательствамъ частныхъ предпринимателей, руководствуясь, главнымъ образомъ, выраженною Императоромъ Николаемъ Павловичемъ, еще во время приступа къ постройкѣ С.-Петербурго-Московской дороги, Высочайшею волею о желательности всемѣрнаго поощренія русской желѣзодѣлательной промышленности. Хотя опытъ сооруженія названной дороги въ достаточной мѣрѣ доказалъ неподготовленность нашихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ къ выполненію возложенной на нихъ задачи, тѣмъ не менѣе Правительство, повидимому, все еще не теряло надежды привлечь такіе заводы къ болѣе широкому участію въ дѣлѣ отечественнаго желѣзнодорожнаго строительства. Съ этою цѣлью учредителямъ желѣзнодорожныхъ компаній было вмѣняемо въ обязанность *), немедленно по полученіи

*) См. Выс. утв. 30 Апрѣля 1846 г. положеніе Комитета Спб. Московской желѣзной дороги.

разрѣшенія на осуществленіе проектируемыхъ ими предпріятій, дѣлать, путемъ троекратной публикаціи въ вѣдомостяхъ обѣихъ столицъ, вызовъ русскихъ горнозаводчиковъ на поставку рельсовъ. Вызовъ должно было дѣлать не позже, какъ за полтора года до требуемаго срока поставки, съ тѣмъ, что если 6 мѣсяцевъ спустя послѣ третьей публикаціи ни одинъ изъ русскихъ заводчиковъ не приметъ предложеннаго заказа, учредители могутъ обратиться съ такимъ заказомъ за границу *). Затѣмъ, что касается вагоновъ и станковъ для нихъ, а равно подушекъ и костылей къ рельсамъ, то учредители компаній обязаны были заказывать ихъ въ Россіи, и лишь паровозы было разрѣшено безпошлинно привозить изъ за границы.

Едва ли нужно говорить о томъ, что при тогдашнемъ положеніи нашей желѣзнодорожной промышленности наши заводы оказались, какъ и прежде, не въ состояніи оправдать оказываемаго имъ Правительствомъ довѣрія и весьма возможно, что главнѣйшею изъ причинъ неуспѣха всѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, проектированныхъ въ 40-хъ и началѣ 50-хъ годовъ, слѣдуетъ считать, независимо отъ недовѣрчиваго отношенія международнаго денежнаго рынка къ успѣхамъ желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи, еще и стѣснительность указанныхъ выше правилъ для нарождавшихся желѣзнодорожныхъ компаній. Къ такому сознанію вскорѣ пришло и само Правительство: уже въ 1852 г., обсуждая проектъ сооруженія Харьково-Ѳеодосійской линіи, Комитетъ для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ счелъ возможнымъ дозволить вновь образующемуся обществу привозить безпошлинно изъ за границы всѣ потребные для намѣченной дороги предметы, оговоривъ лишь, что тѣ изъ нихъ, которые почему либо не будутъ употреблены на устройство дороги, подлежатъ обратному вывозу за границу. Журналъ Комитета по означенному дѣлу получилъ

*) Достойно замѣчанія, что это постановленіе въ 1848 г., въ силу Высочайше утвержденнаго, 20 Апрѣля того же года, положенія Комитета Министровъ, было распространено и на общество Царскосельской дороги. Отмѣтить это обстоятельство стоитъ уже потому, что, исключая указаннаго распоряженія, ни одна общая мѣра, принимаемая въ то время Правительствомъ въ области желѣзнодорожной политики, не примѣнялась къ Царскосельской дорогѣ, которая продолжала оставаться въ совершенно обособленномъ положеніи.

утвержденіе Государя Императора 8 Апрѣля 1852 г. и съ этихъ поръ упомянутой льготою нѣкоторое время пользовались учредители всѣхъ позднѣйшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Лишь съ 1867 г. наше Правительство стало слѣдовать въ этомъ вопросѣ иной политикѣ, о которой подробно будетъ говорено ниже.

Результаты желѣзнодорожной политики Императора Николая I.

Такова была, въ главныхъ своихъ чертахъ, дѣятельность высшихъ правительственныхъ учрежденій по желѣзнодорожнымъ вопросамъ за время Царствованія Императора Николая I. Практическіе результаты ея выразились въ сооруженіи 979 верстъ рельсовыхъ путей, а именно желѣзныхъ дорогъ:

Царскосельской, протяженіемъ въ.....	25 вер.
Варшавско-Вѣнской (съ вѣтвью на Ловичъ) протяженіемъ въ.....	308 —
С.-Петербурго-Московской протяженіемъ въ...	604 —
и **Гатчинскаго участка С.-Петербурго-Варшавской***) протяженіемъ въ	42 —
	979 вер.

Всѣ остальныя предположенія о проложеніи новыхъ рельсовыхъ путей, восходившія на разсмотрѣніе высшихъ правительственныхъ учрежденій, какъ извѣстно, не получили осуществленія, по причинамъ, указаннымъ выше.

Эти 979 вер. для такого Государства, какъ Россія, само собою разумѣется, составляли величину совершенно ничтожную и о какомъ либо серьезномъ вліяніи такого количества рельсовыхъ путей на оживленіе производительныхъ силъ страны нечего и говорить, тѣмъ болѣе что изъ упомянутыхъ линій только одна Московско-Петербургская (впослѣдствіи

*) Вопросъ о сооруженіи С.-Петербурго-Варшавской дороги не былъ обсужденъ ни Комитетомъ Министровъ, ни Комитетомъ для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ, но былъ разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ особымъ Высочайшимъ повелѣніемъ 15 Февраля 1851 г., причемъ дорогу разрѣшено было строить на счетъ казны. Движеніе на участкѣ С.-Петербургъ-Гатчина было открыто въ концѣ 1853 г.; затѣмъ, однако, въ виду начала Крымской кампаніи, дальнѣйшая постройка линіи была пріостановлена. Впослѣдствіи линія эта была достроена Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

переименованная по повелѣнію Императора Александра II въ Николаевскую)—и до извѣстной степени Варшавско-Вѣнская—могли имѣть дѣйствительное торгово-промышленное значеніе. Но и этимъ линіямъ предстояло играть ту роль, которая была имъ предназначена въ будущемъ, лишь по отстройкѣ *цѣлой сѣти* взаимно соединенныхъ между собою рельсовыхъ путей. Вопросъ о созданіи такой сѣти къ концу царствованія Императора Николая I, какъ было указано, уже успѣлъ выясниться, чему, повидимому, въ высокой степени способствовали настоянія Наслѣдника Цесаревича Александра Николаевича, уже въ то время, имѣвшаго, въ качествѣ Предсѣдателя Комитета для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ, рѣшительное вліяніе на ходъ всего нашего желѣзнодорожнаго дѣла.

Единственнымъ сразу ощутительнымъ результатомъ отстройки Николаевской дороги явилось крупное удешевленіе цѣнъ на перевозку товаровъ изъ Москвы въ Петербургъ: прежде перевозка одного пуда груза на этомъ протяженіи обходилась (на извощичьихъ подводахъ), смотря по времени года, отъ 1 р. 20 к. до 2 р. 40 к. *); съ открытіемъ же желѣзной дороги перевозка товаровъ между тѣми же городами стала стоить отъ 15 до 40 к. съ пуда, смотря по роду товаровъ (только за перевозку золота и серебра въ слиткахъ взыскивалось 80 к. съ пуда, что было все же дешевле гужевой доставки) **). Уже одна эта перемѣна наглядно показывала, чего можетъ ожидать Россія отъ развитія своей желѣзнодорожной сѣти.

Все вышеизложенное подтверждаетъ, что умственный горизонтъ Императора Николая Павловича былъ неизмѣримо шире кругозора Его сподвижниковъ. Въ то время, какъ ближайшіе совѣтники Государя набрасывали густую тѣнь недовѣрія на будушіе успѣхи нашего желѣзнодорожнаго строительства, когда и въ западной Европѣ сильныя въ парламентахъ партіи и многіе выдающіеся умы были настроены противъ желѣзныхъ дорогъ, Императоръ Николай I принялъ на

---

*) Таковы были справочныя цѣны, полученныя отъ извощиковъ въ 1834 г. (см. Кр. очеркъ начала и распростр. жел. дор. въ Россіи, стр. 26 примѣч.).

**) Ср. Саловъ. Начало желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Гл. V.

Себя Личный починъ въ дѣлѣ утвердительнаго рѣшенія принципіальнаго вопроса о пригодности желѣзныхъ дорогъ для Россіи вообще, а затѣмъ, въ частности, вопроса о приступѣ къ сооруженію магистрали первостепенной важности, соединяющей обѣ столицы. Его Личныя распоряженія, касавшіяся постройки желѣзной дороги отъ Москвы до Петербурга, не оставляютъ также сомнѣнія въ томъ, что Онъ за много лѣтъ впередъ предугадывалъ, насколько сооруженіе рельсовыхъ путей можетъ со временемъ послужить дѣлу развитія и подъема нашей желѣзодѣлательной промышленности. Не считая сначала возможнымъ рѣшительно противостать политикѣ промедленій и задержаній, принятой Его Министрами, Императоръ, разъ убѣдившись въ неоспоримой основательности Своихъ взглядовъ на желѣзнодорожный вопросъ, твердо настоялъ на исполненіи Своей воли, клонившейся ко всемѣрному поощренію желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи. Несмотря на принципіальное предпочтеніе, которое Онъ склоненъ былъ оказывать казенному хозяйству во всѣхъ отправленіяхъ экономической жизни страны, Государь, не колеблясь, соглашался допускать въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и частную иниціативу, хотя—можетъ быть въ силу того же принципіальнаго недовѣрія къ частному хозяйству — и не рѣшался предоставлять подобнаго рода иниціативѣ всего того простора, при которомъ она могла бы дать ощутительные результаты. Во всякомъ случаѣ, рѣшенію Императора Николая I мы обязаны тѣмъ, что постройка дороги отъ Москвы до Петербурга оказалась превосходною школою для молодыхъ силъ, къ которымъ Государь обратился за содѣйствіемъ и которыя, въ лицѣ Мельникова, Крафта, Журавскаго и пр., несомнѣнно оправдали оказанное имъ довѣріе. Вполнѣ оцѣнить по достоинству эти молодыя силы, а также выдвинуть на первый планъ еще одного высокоталантливаго, благороднѣйшаго дѣятеля—К. В. Чевкина—сравнительно уже пожилаго, но остававшагося въ тѣни за время царствованія Императора Николая I—дано было въ удѣлъ Его Августѣйшему Преемнику.

Изъ дальнѣйшаго изложенія будетъ видно, какъ, вслѣдъ за первоначальными шагами на поприщѣ желѣзнодорожнаго строительства, наше Правительство энергично принялось за продолженіе разъ начатаго дѣла и какіе благотворные для экономическаго роста страны результаты отъ этого получились.

*

Насколько разительными оказались такіе результаты, конечно можно судить лишь по сравненіи положенія народнаго хозяйства Россіи къ концу царствованія Императора Николая Павловича съ экономическимъ положеніемъ Имперіи къ исходу послѣдующаго царствованія, когда наша желѣзнодорожная сѣть состояла уже изъ 21.228 вер. рельсовыхъ путей. Сообразно съ этимъ, попытка подобнаго сравненія можетъ быть сдѣлана не ранѣе, какъ по завершеніи обзора правительственныхъ мѣропріятій по желѣзнодорожному вопросу за время царствованія Императора Александра II.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

1855—1860 гг.

Общее направленіе нашей желѣзнодорожной политики за время царствованія Императора Николая I-го.

Какъ видно изъ предшествовавшей главы, необходимость сооруженія сѣти желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Россіи сознавалась Правительствомъ уже въ началѣ 50-хъ годовъ, и проектъ такой сѣти разработывался въ то время въ Главномъ Управленіи Путями Сообщенія и Публичными Зданіями. Согласно неоднократно высказанному Графомъ Клейнмихелемъ взгляду, наиболѣе неотложною дорогою изъ числа линій, входившихъ въ предположенную сѣть, уже тогда признавалась линія отъ Москвы къ Черному морю, и, въ видахъ осуществленія ея, Правительство, при первомъ же, представившемся къ тому, случаѣ (въ 1852 г.), не остановилось передъ дарованіемъ предположенной къ образованію съ этою цѣлію компаніи немаловажныхъ для разсматриваемаго времени преимуществъ (гарантіи ½% погашенія на акціонерный капиталъ и разрѣшенія безпошлиннаго привоза изъ-за границы всѣхъ потребныхъ для дороги металлическихъ принадлежностей). Исходъ Крымской кампаніи наглядно доказалъ, насколько серьезными потребностями—въ особенности стратегическими — были обусловлены заботы Правительства относительно скорѣйшаго приведенія въ исполненіе предположенія о линіи къ Черному морю, не получившей однако, къ сожалѣнію, своевременнаго осуществленія.

Другая линія, неотложность которой равнымъ образомъ была признана около того же времени—линія С.-Петербурго-Варшавская—была начата постройкою на средства Государственнаго Казначейства и также преимущественно въ цѣляхъ стратегическихъ *): натянутыя отношенія между Австріею и

*) Баронъ (впослѣдствіи Графъ) М. А. Корфъ въ своихъ запискахъ свидѣтельствуетъ, что Императоръ Николай Павловичъ считалъ главною задачею СПБ. Варшавской дороги облегченіе мобилизаціи нашихъ войскъ на западную границу (см. Русская Старина 1900 г., кн. VII).

Россіею, вызванныя двуличною политикою Вѣнскаго кабинета, и неувѣренность въ поддержкѣ Пруссіи въ случаѣ грозившей намъ тогда обще-европейской коалиціи, направленной противъ Россіи, не позволяли медлить долѣе соединеніемъ центра Государства съ западною его границею (отъ одного изъ пунктовъ этой послѣдней—Границы—уже существовала тогда желѣзная дорога до Варшавы). С.-Петербурго-Варшавская дорога тоже не была отстроена въ первоначально назначенный срокъ: открывшіяся въ 1853 г. военныя дѣйствія, потребовавшія усиленнаго напряженія всѣхъ имѣвшихся въ распоряженіи Государства денежныхъ средствъ, какъ извѣстно, остановили едва начавшуюся постройку этого пути (см. I-ую главу).

Такимъ образомъ двѣ изъ желѣзнодорожныхъ линій, считавшихся наиболѣе необходимыми, въ началѣ 50-хъ годовъ, было предположено осуществить: одну (Южную)—путемъ предоставленія постройки ея частной компаніи, другую же (С.-Петербурго-Варшавскую) — непосредственнымъ распоряженіемъ казны. Если припомнить, что и Варшавско-Вѣнская дорога была отстроена на счетъ Правительства только вслѣдствіе того, что общество, первоначально получившее концессію на дорогу, оказалось несостоятельнымъ продолжать начатыя уже работы, то едва ли останется сомнѣніе въ томъ, что сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій на средства казны отнюдь не является характернымъ признакомъ желѣзнодорожной политики Русскаго Правительства за все время царствованія Императора Николая I-го, какъ это можно было бы предположить, имѣя въ виду только практическіе результаты отечественнаго желѣзнодорожнаго строительства ко дню восшествія на Престолъ Императора Александра II-го (сооруженіе 979 верстъ рельсовыхъ путей, изъ которыхъ 942 версты выстроены на казенный счетъ). Напротивъ того, на основаніи правительственныхъ актовъ того времени можно съ достовѣрностью утверждать, что взглядъ на преимущества казенной постройки и эксплоатаціи дорогъ передъ частною—взглядъ, который нашелъ себѣ отраженіе въ словахъ Высочайшаго Указа 1-го Февраля 1842 г. о приступѣ къ сооруженію С.-Петербурго-Московской линіи—продержался въ правительственныхъ кругахъ разбираемой эпохи весьма недолго. Съ 1844 г. первое совѣщательное учрежденіе по желѣзнодорожнымъ дѣламъ (Комитетъ для разсмотрѣнія предположе-

ній объ устройствѣ жел. дорогъ)—какъ подробно объяснено въ предшествовавшей главѣ—былъ занятъ исключительно обсужденіемъ предположеній, внесенныхъ на усмотрѣніе Правительства частными предпринимателями, причемъ многія изъ этихъ предположеній удостоились Высочайшаго одобренія, и если, тѣмъ не менѣе, ни одно изъ намѣченныхъ тогда предпріятій не получило надлежащаго осуществленія, то такой результатъ долженъ быть приписанъ стеченію неблагопріятныхъ обстоятельствъ (главнымъ образомъ неподвижности русскихъ капиталовъ и господствовавшему какъ на отечественныхъ, такъ и на западно-европейскихъ рынкахъ недовѣрію къ благопріятнымъ результатамъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ Россіи), а отнюдь не враждебному по существу отношенію Правительства къ частнымъ предпринимателямъ. Собственно говоря, Правительство имѣло въ виду одну конечную и главную цѣль—возможно скорѣйшее сооруженіе цѣлой системы желѣзнодорожныхъ путей, предназначавшихся для соединенія между собою главнѣйшихъ пунктовъ Государства, имѣющихъ значеніе въ стратегическомъ, торгово-промышленномъ, или политическомъ отношеніи. Что же касалось до средствъ къ выполненію такого плана, то въ этомъ отношеніи нельзя не отмѣтить отсутствія—приблизительно до средины 50-хъ годовъ—какого либо вполнѣ установившагося взгляда на предпочтительность того или инаго способа осуществленія необходимыхъ рельсовыхъ путей: въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ рѣшеніе зависѣло отъ ближайшихъ обстоятельствъ даннаго дѣла, и Правительство предоставляло себѣ полную свободу дѣйствій при разрѣшеніи вопросовъ подобнаго рода. Такъ, по крайней мѣрѣ, охарактеризовалъ отношеніе Правительства къ желѣзнодорожному вопросу Главноуправляющій Путями Сообщенія. Графъ Клейнмихель въ упомянутой уже всеподданнѣйшей запискѣ, представленной въ 1854 г. Наслѣднику Цесаревичу и содержащей въ себѣ данныя относительно предположенныхъ способовъ осуществленія проектированной тогда рельсовой сѣти (см. I-ую главу).

Начало новаго царствованія и его отличительные признаки.

Съ началомъ новаго царствованія во взглядахъ Правительства на желѣзнодорожный вопросъ обнаруживается замѣтный поворотъ въ пользу преимущественнаго, и даже исключительнаго, поощренія частнаго желѣзнодорожнаго строительства.

Нѣтъ сомнѣнія, что, до извѣстной степени, преобладаніе такого взгляда во второй половинѣ 50-хъ годовъ можно объяснить давленіемъ, произведеннымъ на Правительство общественнымъ мнѣніемъ. Безпорядки въ казенномъ хозяйствѣ во время Крымской кампаніи оказались настолько значительными и были такъ очевидны, что въ обществѣ того времени, только что пережившемъ тяжелыя нравственныя потрясенія эпохи геройской защиты Севастополя, естественно сказалось извѣстное раздраженіе противъ дѣятельности правительственныхъ органовъ, которые общественное мнѣніе признавало отвѣтственными за тяжесть удара, нанесеннаго Россіи ея политическими противниками. Такое настроеніе умовъ знаменовало собою начало реакціи противъ преслѣдовавшейся дотолѣ системы подчиненія всѣхъ почти функцій общественной и политической жизни Государства строгой правительственной регламентаціи, и—какъ всякое реакціонное движеніе—въ началѣ не было свободно отъ нѣкоторой односторонности, выражавшейся въ огульномъ осужденіи всего предшествовавшаго строя дѣятельности правительственныхъ учрежденій Николаевской эпохи.

Въ первые же года царствованія Императора Александра II, печать была допущена до обсужденія многихъ вопросовъ, которые прежде считались подлежавшими разсмотрѣнію исключительно правительственныхъ инстанцій. Не мудрено, что расшатанное положеніе всей системы нашего государственнаго хозяйства, обнаружившееся во время пережитаго Россіею тяжкаго кризиса, ни для кого уже болѣе не составляло тайны; необходимость реформъ во всѣхъ областяхъ государственнаго управленія сказывалась на каждомъ шагу. Для представителей наиболѣе культурныхъ классовъ русскаго общества не существовало сомнѣній относительно того, какія начала должны быть положены въ основаніе ожидаемыхъ преобразованій: большинство образованныхъ русскихъ людей того времени было всецѣло проникнуто господствовавшими тогда, какъ въ наукѣ, такъ и въ политической практикѣ западной Европы, ученіями о предпочтительности преобладанія въ отправленіяхъ народной жизни частной иниціативы надъ государственною, о свободѣ промышленности, о пользѣ ничѣмъ не стѣсняемой конкурренціи—словомъ тѣми взглядами, которые суммируются въ извѣстной политико-экономической

формулѣ: «laissez faire, laissez aller». Возрожденіе этого принципа, представителемъ котораго въ свое время (въ концѣ XVIII вѣка) являлся Адамъ Смитъ и его послѣдователи первой четверти XIX столѣтія, знаменовало собою и на западѣ реакцію противъ системы государственнаго воздѣйствія и протекціонистской политики, которая окрѣпла, начиная приблизительно съ 1820 года, подъ вліяніемъ экономической теоріи Фридриха Листа, убѣжденнаго противника А. Смита, и продержалась въ средней Европѣ,—отчасти благодаря практическимъ результатамъ дѣятельности германскаго таможеннаго союза—до начала 40-хъ годовъ (у насъ сторонникомъ этой системы былъ Графъ Канкринъ). Реакція противъ протекціонной системы проявилась съ необычайною силою и исходила главнымъ образомъ изъ Англіи—отечества А. Смита, гдѣ взгляды послѣдняго не переставали пользоваться популярностью въ передовыхъ партіяхъ даже и во время господства враждебныхъ его теоріи теченій на европейскомъ материкѣ. Наиболѣе виднымъ поборникомъ этихъ взглядовъ на практической почвѣ явился въ 40-хъ годахъ Сэръ Робертъ Пиль, который отмѣною существовавшихъ до того времени таможенныхъ пошлинъ на ввозимый въ Англію хлѣбъ создалъ новую эру въ исторіи англійской торговли и уничтожилъ вредную для интересовъ народа монополію крупныхъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ на внутреннемъ хлѣбномъ рынкѣ. Фритредерскую политику Пиля продолжали затѣмъ Вудъ (Wood) и въ особенности Гладстонъ, довершившій начатое Пилемъ либеральное преобразованіе таможеннаго тарифа.

Изъ ученыхъ Европейскаго континента указанное движеніе нашло себѣ послѣдователей въ лицѣ М. Шевалье и Фр. Бастіа (Bastiat); къ намъ же отголоски его начали доходить чрезъ посредство публицистическихъ трудовъ Тенгоборскаго, бывшаго сначала консуломъ въ Даніи, затѣмъ переведеннаго въ Вѣну, гдѣ онъ обратилъ на себя вниманіе своими изслѣдованіями по финансовымъ вопросамъ, и наконецъ призваннаго въ Петербургъ, гдѣ онъ въ 1848 году былъ назначенъ Членомъ Государственнаго Совѣта. Замѣчательно, что Тенгоборскій успѣлъ примѣнить многія изъ своихъ прогрессистскихъ воззрѣній на практикѣ еще при жизни Императора Николая Павловича: проектъ таможеннаго тарифа 1850 года, общее направленіе котораго явно обличало въ его составителѣ фритредерскія тенден-

ціи,—былъ дѣломъ его рукъ *) и прошелъ въ Государственномъ Совѣтѣ, не смотря на противодѣйствіе тогдашняго Министра Финансовъ, Вронченки, остававшагося вѣрнымъ завѣтамъ Канкрина, но не имѣвшаго достаточнаго авторитета, чтобы оказать рѣшительное сопротивленіе обозначившимся столь ясно новымъ вѣяніямъ.

Вѣянія эти взяли рѣшительный верхъ по восшествіи на Престолъ Императора Александра II, и образъ дѣйствій самого Государя въ первые же годы Его Царствованія доказалъ, что Императоръ Лично не сочувствовалъ системѣ государственной централизаціи, какъ руководящему принципу внутренней политики: составъ лицъ, находившихся во главѣ отдѣльныхъ вѣдомствъ, въ концѣ 50-хъ годовъ подвергся значительнымъ измѣненіямъ, причемъ многіе важнѣйшіе административные посты были замѣщены государственными дѣятелями, вполнѣ проникнутыми убѣжденіемъ въ цѣлесообразности предоставленія бо́льшаго, чѣмъ прежде, простора—даже въ дѣлахъ государственной важности—частной и общественной иниціативѣ. Такимъ образомъ, отрицательное отношеніе къ только что пережитой эпохѣ, преобладавшее среди наиболѣе видныхъ представителей общественнаго мнѣнія, сообщилось и правительственнымъ сферамъ и, въ частности, коснулось взглядовъ этихъ послѣднихъ на вопросы желѣзнодорожнаго хозяйства, чему, впрочемъ, способствовали еще причины спеціальнаго свойства, которыя заслуживаютъ особаго разсмотрѣнія.

Къ тому времени уже успѣли выясниться финансовые итоги сооруженія и первыхъ лѣтъ эксплоатаціи двухъ важнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ линій, отстроенныхъ въ предшествовавшее царствованіе: Николаевская дорога **) обошлась казнѣ, не считая процентовъ на затраченный за время сооруженія капиталъ и расходовъ по реализаціи заключенныхъ для сооруженія этой линіи займовъ, въ 76 мил. руб. ***) (т. е. по 125 тыс. руб. на версту пути), причемъ въ первые года по открытіи движенія на линіи чистаго дохода не хватало даже

*) См. введеніе профессора Вернадскаго къ переводу второго отдѣленія II части труда Тенгоборскаго: Essai sur les forces productives de la Russie. Спб., 1858.

**) Наименованіе это присвоено С.-Петербурго-Московской линіи по Высочайшему повелѣнію Императора Александра II, обнародованному 8 Сентября 1855 г.

***) См. Сборникъ свѣдѣній о жел. дорогахъ за 1868 г. (изд. Департамента Жел. дор. М-ва П. С.) Отд. I, гл. II, стр. 94.

на уплату % по вышеупомянутымъ займамъ и недостающія суммы приходилось реализировать путемъ новыхъ займовъ *). Варшавско-Вѣнская дорога не потребовала столь крупныхъ затратъ собственно на сооруженіе линіи: напротивъ того, при постройкѣ ея Правительство было всемѣрно озабочено возможнымъ сокращеніемъ цифры расходовъ и дорога обошлась крайне дешево **), но дешевизна эта была достигнута въ ущербъ качеству сооруженія и черезъ 9 лѣтъ по открытіи движенія на дорогѣ (т. е. около 1857 года) оказалось, что линія все время работала въ убытокъ и что для приведенія ея въ положеніе, соотвѣтствующее потребностямъ эксплоатаціи, необходимо было затратить до 4 мил. руб. ***).

Если бы общество того времени могло оставаться вполнѣ безпристрастнымъ при оцѣнкѣ вышеприведенныхъ результатовъ первыхъ опытовъ веденія желѣзнодорожнаго хозяйства распоряженіемъ казны, то, при обсужденіи этихъ результатовъ, несомнѣнно было бы принято въ соображеніе то обстоятельство, что высокой поверстной стоимости Николаевской дороги соотвѣтствовало во всѣхъ отношеніяхъ образцовое выполненіе строительныхъ работъ по линіи, сооруженной, къ тому же, въ два пути; неудовлетворительное же состояніе Варшавско-Вѣнской дороги, открытой для движенія еще въ 1848 г., въ значительной мѣрѣ объяснялось новизною дѣла для тогдашнихъ руководителей постройки и содержанія линіи. Но дѣло въ томъ, что безпристрастному отношенію къ подобнаго рода вопросамъ препятствовало раздраженное состояніе общественнаго мнѣнія, о которомъ было упомянуто выше: при весьма распространенномъ тогда недовѣріи къ цѣлесообразности правительственныхъ мѣропріятій, носившихъ характеръ минувшей эпохи, въ обществѣ укоренилось мнѣніе, что недостатки и упущенія, обнаруженные въ дѣлѣ осуществленія и дальнѣйшаго содержанія Николаевской и Варшавско-

*) П. И. Георгіевскій. Финансовыя отношенія государства и частныхъ жел.-дорожныхъ обществъ въ Россіи и въ западно-европейскихъ государствахъ. С.-Петербургъ. 1887. (Гл. II, стр. 18).

**) Согласно даннымъ, содержащимся въ «Кр. очеркѣ нач. и распр. жел. дорогъ въ Россіи» (изд. М-ва П. С.), стоимость сооруженія на всемъ протяженіи пути (307 верстъ съ вѣтвію Скерневицы-Ловичъ) составляла всего 7 мил. руб. (см. стр. 52 упомянутаго изданія).

***) См. Статистическій Сборникъ М.-ва Пут. Сооб. Выпускъ II; приложеніе 2 (Баландинъ. Результаты эксплоатаціи Варшавско-Вѣнской жел. дороги).

Вѣнской жел. дорогъ, присущи вообще системѣ казеннаго желѣзнодорожнаго строительства. Если ко всему этому еще прибавить, что состояніе средствъ Государственнаго Казначейства, въ виду чрезвычайныхъ затратъ, вызванныхъ Крымскою кампаніею, было крайне стѣсненное *) и что, послѣ печальнаго опыта гибельныхъ результатовъ бездорожья, обнаружившихся во время осады Севастополя, убѣжденіе въ безусловной необходимости наискорѣйшаго осуществленія сколь возможно обширной желѣзнодорожной сѣти сдѣлалось всеобщимъ—то станутъ понятными тѣ побудительныя причины, которыя заставили Правительство во второй половинѣ 50-хъ годовъ совершенно отказаться отъ системы казенной постройки желѣзныхъ дорогъ и обратиться за содѣйствіемъ къ частнымъ капиталистамъ.

Отклоненные проекты желѣзнодорожныхъ сооруженій.

Еще до окончанія Крымской кампаніи къ Главноуправляющему Путями Сообщенія стали поступать предложенія о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ на средства, которыя предполагалось собрать съ помощью заграничныхъ банкирскихъ домовъ. Условія, на которыхъ иностранные предприниматели предлагали свои услуги русскому Правительству, не оставляютъ никакого сомнѣнія въ томъ, что европейскіе денежные рынки были хорошо освѣдомлены о критическомъ положеніи нашихъ финансовъ и обусловленной этимъ обстоятельствомъ невозможности приступить къ проведенію на средства казны рельсовыхъ путей, необходимыхъ въ интересахъ торговыхъ и стратегическихъ. Нельзя при этомъ не отмѣтить того обстоятельства, что, несмотря на общепризнанную желательность безотлагательнаго осуществленія усовершенствованныхъ путей сообщенія на возможно обширномъ протяженіи, Правительство выказало значительную твердость и разборчивость въ дѣлѣ предоставленія иностраннымъ капиталистамъ преимуществъ,

---

*) Дефициты въ нашихъ государственныхъ росписяхъ достигли угрожающихъ размѣровъ и равнялись:

въ 1853 г.	. . . . .	108.829.000 р.
— 1854 —	. . . . .	146.932.000 —
— 1855 —	. . . . .	282.635.000 —
— 1856 —	. . . . .	258.374.000 —

(*Бліохъ.* Финансы Россіи. Спб., 1882 г., томъ II, стр. 20—28).

которыхъ они домогались, разсчитывая на благопріятныя для частной предпріимчивости теченія, обозначившіяся въ средѣ Правительства и общества того времени. Какъ будетъ видно изъ послѣдующаго изложенія, болѣе или менѣе обширныя льготы было признано возможнымъ даровать лишь такимъ компаніямъ, предложенія которыхъ въ точности соотвѣтствовали видамъ Правительства и обще-государственнымъ интересамъ страны.

Первымъ изъ частныхъ предпринимателей, предложеніе котораго было разсмотрѣно высшимъ Правительствомъ въ царствованіе Императора Александра II, былъ секретарь Американской телеграфной компаніи Шаффнеръ. Онъ вызывался въ теченіе 5-ти лѣтняго срока выстроить желѣзную дорогу отъ Москвы, черезъ Каширу, Тулу, Орелъ, Харьковъ, Полтаву и Кременчугъ, до Одессы, съ вѣтвью отъ Харькова къ Ѳеодосіи. Линія, соединяющая центръ Россіи съ Одессою и Крымскимъ полуостровомъ, какъ извѣстно, уже давно была признана необходимою, и Шаффнеръ, повидимому, хорошо зналъ, какое важное значеніе придавалось этой дорогѣ: такъ, по крайней мѣрѣ, можно думать, судя по тѣмъ условіямъ, которыя были поставлены Правительству предпринимателемъ. Условія эти заключались въ слѣдующемъ: въ уплату за имѣющія быть произведенными строительныя работы, Правительство, по мѣрѣ производства ихъ, уплачиваетъ Шаффнеру стоимость оконченныхъ сооруженій государственными облигаціями, приносящими 6% дохода (впослѣдствіи Шаффнеръ соглашался понизить эту цифру до 5%); весь потребный на обустройство линіи капиталъ Шаффнеръ исчислялъ въ 266.000.000 р. серебромъ, причемъ, въ видахъ обезпеченія опредѣленнаго дохода на затраченныя средства, ходатайствовалъ объ установленіи, для всѣхъ будущихъ расчетовъ Правительства съ предпринимателемъ, постояннаго курса на фунты стерлинговъ.

Министромъ Финансовъ былъ въ то время Статсъ-Секретарь Брокъ, назначенный на этотъ постъ еще Императоромъ Николаемъ Павловичемъ въ 1850 г., послѣ смерти Графа Вронченки, при которомъ онъ одно время занималъ должность Товарища Министра. По свидѣтельству современниковъ, роль его при покойномъ Государѣ въ качествѣ Министра Финансовъ ограничивалась лишь приведеніемъ въ исполненіе пред-

положеній самого Императора *), который въ послѣдніе годы жизни графа Канкрина (умершаго въ 1845 г.) долго и упорно занимался изученіемъ—не только практическимъ, но и теоретическимъ—финансовыхъ вопросовъ и вполнѣ самостоятельно разработалъ Лично нѣсколько проектовъ преобразованій въ отдѣльныхъ отрасляхъ финансоваго хозяйства Россіи. По словамъ Канкрина, уже первый изъ такихъ проектовъ поразилъ своею зрѣлостью даже людей, «посѣдѣвшихъ въ этомъ дѣлѣ». Въ тяжелую эпоху Крымской кампаніи Брокъ, хотя и обнаружилъ, какъ мы увидимъ ниже, вполнѣ трезвый взглядъ на истинное положеніе вещей, однако оказался не въ силахъ предпринять что либо для ограниченія прогрессивнаго роста государственныхъ расходовъ, особенно военныхъ; со времени его управленія Министерствомъ Финансовъ дефициты стали хроническимъ явленіемъ въ нашемъ государственномъ бюджетѣ.

По поводу предложенія Шаффнера Брокъ находилъ, что принятіе его было бы равносильно заключенію новаго желѣзнодорожнаго займа на тѣхъ же условіяхъ, на которыхъ въ 1854 г. состоялся заемъ для ликвидаціи военныхъ расходовъ. Между тѣмъ заемъ 1854 г. былъ произведенъ лишь въ виду крайней и неотложной нужды въ наличныхъ средствахъ для покрытія издержекъ, вызванныхъ войною; условія этого займа нельзя не считать крайне тяжелыми, «но во время войны, говорится въ отзывѣ Брока, невозможно заключать займы выгодно». Кромѣ того, по мнѣнію Министра Финансовъ, до тѣхъ поръ, пока Крымская кампанія не окончена, производить займы для какихъ либо иныхъ цѣлей, исключая военныхъ, было бы крайне неосторожно. «Въ настоящее время, писалъ Статсъ-Секретарь Брокъ, нельзя даже предвидѣть, достаточны ли будутъ средства Государственнаго Казначейства для выполненія всѣхъ принятыхъ на себя Правительствомъ обязательствъ по займамъ, уже заключеннымъ; тѣмъ менѣе возможно рѣшиться на заключеніе новаго займа для сооруженія желѣзныхъ дорогъ, особенно на столь обременительныхъ условіяхъ». По расчету Министра Финансовъ, Правительству пришлось бы ежегодно выплачивать Шаффнеру свыше 13 мил. руб. однихъ процентовъ на облигаціи; въ виду же того, что Шаффнеръ требовалъ оста-

*) См. Божеряновъ. Графъ Е. Ф. Канкринъ. Гл. III.
**) Тамъ же, гл. V.

вленія дороги въ эксплоатаціи компаніи въ теченіи 20-ти лѣтъ, вся сумма процентовъ, причитающаяся Шаффнеру за указанный срокъ, составила бы болѣе 260 мил. руб. По убѣжденію Министра Финансовъ, «послѣ того, какъ военныя дѣйствія прекратятся, несомнѣнно представится возможность отстроить необходимыя для Россіи желѣзныя дороги на условіяхъ болѣе выгодныхъ, чѣмъ нынѣ разсматриваемыя» *). Того же мнѣнія держался и Главноуправляющій Путями Сообщенія Графъ Клейнмихель.

Комитетъ для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ**), признавъ, въ засѣданіе 23 Августа 1855 г., предложенія Шаффнера въ общемъ невыгодными, высказался однако же за желательность привлеченія на будущее время отечественныхъ и иностранныхъ капиталистовъ къ участію въ государственныхъ сооруженіяхъ, которыя Правительствомъ относятся къ разряду необходимыхъ. Въ этихъ видахъ Комитетъ не счелъ возможнымъ отвѣтить на предложеніе Шаффнера безусловнымъ отказомъ, но полагалъ: «признать готовность его строить желѣзныя дороги въ Россіи заслуживающею вниманія Правительства, причемъ однако объявить ему, предпринимателю, что въ настоящее время контрактъ на предложенныхъ имъ условіяхъ не можетъ быть съ нимъ заключенъ, такъ какъ по линіи отъ Москвы къ Черному морю еще не закончены изысканія, предпринятыя по волѣ въ Бозѣ почившаго Государя». Когда эти изысканія будутъ доведены до конца, тогда лишь, по мнѣнію Комитета, Правительство получитъ возможность судить о томъ, на какихъ условіяхъ является желательнымъ построить Южную линію.—Положеніе Комитета получило Высочайшее утвержденіе 30 Августа 1855 г.

Форма, въ которую было облечено отклоненіе предложенія Шаффнера, наглядно характеризуетъ настроеніе правительственныхъ сферъ того времени и доказываетъ, что Правительство, хотя и не желало порывать сношеній съ заграничными денежными рынками, ожидая отъ нихъ въ будущемъ финансоваго содѣйствія, но вмѣстѣ съ тѣмъ не было склонно принимать на

---

*) Предст. Главноупр. Пут. Сообщенія въ Ком. для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ жел. дорогъ отъ 11 іюля 1855 г. за №91.

**) Со вступленіемъ на Престолъ Императора Александра II предсѣдательство въ Комитетѣ было возложено на Ген. Ад. Графа Орлова.

себя слишкомъ обременительныя обязательства и выжидало болѣе благопріятныхъ обстоятельствъ для осуществленія намѣченныхъ къ постройкѣ рельсовыхъ путей.

Такое же отрицательное отношеніе къ чрезмѣрнымъ требованіямъ иностранныхъ капиталистовъ, какое обнаружилось въ дѣлѣ Шаффнера, сказалось и при разсмотрѣніи въ Главномъ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ *) двухъ другихъ предложеній, поступившихъ въ Главное Управленіе Путями Сообщенія въ теченіе 1856 г. Оба предложенія исходили отъ англійскихъ предпринимателей: банкирскій домъ Стоксъ и К° вызывался строить дорогу отъ С.-Петербурга до Варшавы, съ вѣтвью отъ Вильны къ Прусской границѣ (1200 верстъ), а другая группа капиталистовъ (Ренни, Лемпортъ, Уайтъ и Риксонъ) предлагала взять на себя сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій отъ Одессы до посада Крюкова на Днѣпрѣ, противъ Кременчуга (около 400 верстъ) и отъ Одессы до м. Маяки (30 в.). Отношеніе Правительства къ обоимъ этимъ дѣламъ заслуживаетъ вниманія, главнымъ образомъ, потому, что даетъ понять, насколько плодотворна была дѣятельность бывшаго Комитета для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ жел. дорогъ (1844—1855 гг.) въ смыслѣ установленія въ принципѣ тѣхъ основныхъ началъ, которыми Правительство должно руководствоваться при дарованіи частнымъ компаніямъ разрѣшеній на постройку рельсовыхъ путей обще-государственнаго значенія. Оба предложенія были отклонены именно потому, что условія, на которыхъ предприниматели брались осуществить названныя линіи, не соотвѣтствовали этимъ началамъ. Стоксъ и К° требовали гарантіи 5-ти % интереса на капиталъ въ 96 мил. руб., причемъ не опредѣляли ни времени безплатнаго перехода дороги въ казенное управленіе, ни срока, съ котораго казна получаетъ право выкупить дорогу. Въ условіяхъ, предъявленныхъ Стоксомъ, заявлялась лишь готовность вступить *со временемъ* въ соглашеніе съ Правительствомъ относительно передачи дороги въ вѣдѣніе казны; но *безплатно* предприниматели соглашались уступить Правительству лишь недвижимое имущество компаніи. Что же касается Ренни, Лемпорта и др., то они вовсе не предусматривали случая перехода дороги въ

*) Это новое наименованіе было присвоено Комитету для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ жел. дорогъ въ 1856 г.

казну, но тѣмъ не менѣе испрашивали правительственную гарантію опредѣленнаго дохода на основной капиталъ проектированнаго общества и кромѣ того требовали безплатной уступки имъ всѣхъ имѣющихъ отойти подъ дорогу казенныхъ земель; при этомъ линіи Одесса—Крюковъ и Одесса—Маяки были предположены къ сооруженію съ узкою колеею (въ 4 ф. 8½ дюйм.).

Оба предложенія поступили на предварительное разсмотрѣніе преемника Графа Клейнмихеля, Генералъ-Адъютанта Чевкина, назначеннаго на постъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными зданіями 15 Октября 1856 г. Къ этому времени Чевкину было уже за 50 лѣтъ и онъ имѣлъ за собою долгую служебную карьеру, въ теченіе которой успѣлъ отличиться на самыхъ разнообразныхъ поприщахъ государственной дѣятельности. Въ персидскую кампанію 1827 г. и въ турецкую 1828—29 г.г. Чевкинъ проявилъ выдающуюся храбрость и блестящія способности боеваго офицера; командированный вслѣдъ за тѣмъ въ Берлинъ и Парижъ онъ съ успѣхомъ выполнилъ возложенныя на него военно-дипломатическія порученія *). Вернувшись въ Россію, онъ принялъ дѣятельное участіе въ подавленіи польскаго возстанія 1830 г., позднѣе былъ отправленъ за границу для изученія горнаго дѣла и въ 1834 г. назначенъ начальникомъ штаба корпуса горныхъ инженеровъ, а затѣмъ директоромъ горнаго департамента, входившаго тогда въ составъ Министерства Финансовъ. Человѣкъ широко и всесторонне образованный, онъ и при вступленіи въ эту новую должность обнаружилъ основательную подготовку къ выполненію лежавшихъ на немъ обязанностей, а его, всѣми признанная, высокая честность, безукоризненная правдивость и строгая безпристрастность снискали ему всеобщее уваженіе. Императоръ Николай Павловичъ, высоко цѣня эти качества Чевкина, между прочимъ назначилъ его членомъ Комитета для устройства С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги, гдѣ близкое знакомство Чевкина съ различными мѣстностями Россіи, пріобрѣтенное благодаря предшествовавшимъ поѣздкамъ его по многимъ губерніямъ, создало ему положеніе члена, болѣе другихъ практически освѣдомленнаго отно-

*) Въ Берлинѣ Чевкинъ велъ переговоры о предположенномъ сосредоточеніи обсерваціонной арміи на Рейнѣ, въ виду провозглашенія въ 1830 г. новаго правительства во Франціи; въ Парижѣ ему было поручено изучить устройство французской арміи

сительно географическихъ и экономическихъ условій раіона нашей будущей рельсовой сѣти. Преемникъ Императора Николая I, въ бытность свою Предсѣдателемъ желѣзнодорожнаго Комитета имѣвшій случай по достоинству оцѣнить Чевкина, поставилъ его во главѣ вѣдомства Путей Сообщенія, убѣдившись, что Чевкинъ, хотя и принадлежалъ по времени къ дѣятелямъ Николаевской эпохи, но выдѣлялся изъ ихъ среды широтою своихъ взглядовъ и обширностью теоретическихъ познаній. На новомъ посту Чевкинъ, несмотря на ослабѣвавшее здоровье, обнаружилъ по прежнему неутомимую дѣятельность, рѣшительно не знавшую отдохновенія *). Насколько онъ, по своимъ воззрѣніямъ, подходилъ къ тому типу государственныхъ дѣятелей, которыхъ Императоръ Александръ II въ началѣ своего царствованія наиболѣе охотно призывалъ на отвѣтственныя должности, доказываетъ послѣдующее назначеніе Чевкина членомъ комитета по устройству сельскаго состоянія, гдѣ онъ явился сторонникомъ освобожденія крестьянъ **). Въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ Чевкинъ стоялъ за поощреніе частной иниціативы, но лишь при условіи соблюденія крайней бережливости—со стороны желѣзнодорожныхъ компаній въ расходованіи складочныхъ капиталовъ, а со стороны казны — въ дѣлѣ дарованія денежныхъ льготъ частнымъ обществамъ.

Этотъ взглядъ Чевкинъ высказалъ и по поводу упомянутыхъ выше предложеній двухъ группъ англійскихъ капиталистовъ, находя, что увеличеніе принятаго размѣра гарантіи (4½%) до 5%, испрашиваемое Стоксомъ и К°, не вызывается въ данномъ случаѣ никакими сколько нибудь уважительными соображеніями. Затѣмъ Главноуправляющій заявлялъ, что въ случаѣ предоставленія предпринимателямъ постройки проектированныхъ ими линій, представлялось бы необходимымъ съ точностью опредѣлить условія выкупа ихъ въ казну и безплатнаго перехода ихъ въ вѣдѣніе Правительства по истеченіи концессіоннаго срока, причемъ неминуемо должно быть огово-

---

*) См. К. В. Чевкинъ. Біографическій очеркъ, гл. I (Русская Старина 1877 г. кн. V) и Н. Н. Селифонтовъ, К. В. Чевкинъ, очеркъ управленія вѣдомствомъ П. С. и Публ. Зданій (тамъ же, 1878 г. кн. V).

**) См. Біографическій Словарь изд. Русскаго Историческаго Общества томъ I, жизнеописаніе Императора Александра II, С. С. Татищева.

рено, что въ собственность казны переходитъ все принадлежащее дорогамъ имущество *). Главный Комитетъ жел. дорогъ, соглашаясь съ соображеніями Чевкина, полагалъ объявить Стоксу и К°, что предложеніе ихъ можетъ быть принято только на условіяхъ, изложенныхъ въ отзывѣ Главноуправляющаго Путями Сообщенія, причемъ срокъ владѣнія дорогою для имѣющей образоваться компаніи, по бывшимъ примѣрамъ, можетъ быть назначенъ 56-ти лѣтній (въ каковой срокъ путемъ ежегоднаго полупроцентнаго отчисленія будетъ погашенъ акціонерный капиталъ). Относительно же предложенія Ренни съ товарищами Комитетъ находилъ, что направленіе Одесса-Крюковъ можетъ быть принято, но дорога эта должна примкнуть къ проектированной Правительствомъ Южной линіи (Москва-Ѳеодосія) и, кромѣ того, необходимо устроить этотъ путь съ колеею въ 5 футъ, принятою для всѣхъ нашихъ дорогъ; что же касается потребныхъ для дороги казенныхъ земель, то безплатно могутъ быть уступлены лишь земли пустопорожнія и невоздѣланныя. Вообще же Комитетъ ставилъ на видъ какъ той, такъ и другой группѣ предпринимателей, что если они желаютъ продолжать переговоры съ Правительствомъ относительно проложенія предположенныхъ ими рельсовыхъ путей, то условія, на которыхъ они берутся отстроить эти линіи, должны быть кореннымъ образомъ переработаны **). Положеніе Комитета получило одобреніе Государя Императора 9 Августа 1856 г.

Утвержденіе устава Петергофской дороги.

Въ тотъ же день Государь утвердилъ уставъ общества Петергофской дороги—первой линіи, къ постройкѣ которой было приступлено въ царствованіе Императора Александра II. Разрѣшеніе на сооруженіе этой пригородной дороги было дано еще Императоромъ Николаемъ Павловичемъ Дѣйствительному Статскому Совѣтнику Барону Штиглицу въ 1854 г., причемъ Баронъ Штиглицъ имѣлъ въ виду образовать для отстройки линіи акціонерную компанію. Въ виду наступившей затѣмъ тревожной эпохи политическихъ осложненій, проектированное

*) Предст. Ген. Ад. Чевкина въ Гл. Ком. жел. дор. отъ 24 Іюля 1856 г. за № 2626.

**) Журналъ К. жел. дор. 1 Августа 1856 г. Дѣло это не имѣло дальнѣйшихъ послѣдствій, такъ же, какъ и дѣло Шаффнера.

предпріятіе не могло состояться; за прекращеніемъ же военныхъ дѣйствій на Крымскомъ полуостровѣ Баронъ Штиглицъ обратился къ Главноуправляющему Путями Сообщенія съ прошеніемъ, въ которомъ, ссылаясь на дарованное уже ему Высочайшее разрѣшеніе на устройство Петергофской линіи, ходатайствовалъ о дозволеніи соорудить дорогу на собственныя средства, съ тѣмъ, чтобы по открытіи движенія на линіи, было образовано для эксплоатаціи дороги акціонерное общество. Этому послѣднему Баронъ Штиглицъ испрашивалъ тѣ же преимущества, которыя были дарованы Правительствомъ обществу Царскосельской дороги.

По всеподданнѣйшему докладу Ген. Ад. Чевкина Государь 19 Іюля 1856 г. Высочайше соизволилъ на принятіе предложеній Барона Штиглица; при этомъ, однако, Государь выразилъ непремѣнную Личную волю, чтобы Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями вошелъ въ соглашеніе съ предпринимателемъ о включеніи нынѣ же въ уставъ проектированной компаніи статьи о выкупѣ Петергофской дороги въ казну по истеченіи опредѣленнаго срока эксплоатаціи ея частнымъ обществомъ *). Такимъ образомъ, благодаря Личному почину Императора Александра Николаевича была предупреждена возможность упущенія, на которое Правительство не обратило должнаго вниманія въ 1837 г., при редактированіи условій образованія общества Царскосельской дороги, и въ уставъ общества Петергофской дороги, разсмотрѣнный Главнымъ Комитетомъ жел. дорогъ въ засѣданіе 1 Августа 1856 г., былъ включенъ параграфъ, въ силу котораго Правительству предоставлялось, по истеченіи 15-ти лѣтъ со времени открытія движенія по линіи, выкупить дорогу у общества по средней биржевой цѣнѣ акцій за послѣдніе передъ выкупомъ три года (но во всякомъ случаѣ не ниже ихъ нарицательной стоимости) **).

---

*) См. то же, упомянутое выше, представленіе въ Гл. К. ж. дорогъ отъ 1 Августа 1856 г.

**) Петергофская линія отстроена въ 1857 г., затѣмъ Барону Штиглицу было въ 1858 г. разрѣшено соорудить вѣтвь отъ Лигова до Краснаго Села, и въ 1862 г.—дорогу отъ Петергофа до Ораніенбаума. Въ 1872 г. всѣ эти линіи были куплены обществомъ Балтійской жел. дороги.

Возникновеніе Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Пока велись переговоры со Штиглицомъ по поводу Петергофской дороги, въ Главное Управленіе Путями Сообщенія поступили, въ числѣ другихъ подобнаго же рода ходатайствъ, предложенія двухъ компаній, заявившихъ готовность принять на себя сооруженіе обширной желѣзнодорожной сѣти, необходимость осуществленія которой уже столько лѣтъ озабочивала Правительство. Во главѣ одной изъ этихъ компаній стоялъ тотъ же Баронъ Штиглицъ съ банкирами Гопе (Амстердамъ), бр. Перейръ (Парижъ), бр. Берингъ (Лондонъ) и др.; учредителями другой являлись банкиры Оппенгеймъ и Вандельштедтъ и К° въ сообществѣ съ нѣкоторыми крупными германскими и бельгійскими торговыми домами. Условія, предложенныя какъ той, такъ и другою компаніею, отнюдь не отличались умѣренностію требованій; но, какъ уже неоднократно было указываемо выше, убѣжденіе въ неотложности приступа къ постройкѣ возможно большаго количества рельсовыхъ путей къ разсматриваемому времени сдѣлалось настолько всеобщимъ, что предложенія, исходящія не отъ отдѣльныхъ, малоизвѣстныхъ предпринимателей (какъ было въ предшествовавшемъ году), а отъ крупныхъ банкирскихъ фирмъ, на солидность которыхъ, казалось, можно было положиться, не могли не встрѣтить сочувствія какъ со стороны Правительства, такъ и со стороны общества. Отъ сооруженія предполагаемыхъ желѣзныхъ дорогъ ожидались столь крупныя и столь очевидныя выгоды, что оставалось только рѣшить, какой изъ двухъ компаній слѣдуетъ въ этомъ дѣлѣ отдать преимущество.

Въ экстренномъ засѣданіи Комитета Министровъ, состоявшемся, по Высочайшему повелѣнію, 10 Октября 1856 г., Главноуправляющій Путями Сообщенія и Публичными Зданіями словесно объяснилъ Комитету причины, побудившія его, Генералъ-Адъютанта Чевкина, обратиться для устройства первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи къ содѣйствію иностранныхъ банкировъ, а также изложилъ условія, заявленныя вышеупомянутыми двумя группами заграничныхъ капиталистовъ. Съ своей стороны Главноуправляющій отдавалъ предпочтеніе условіямъ, предъявленнымъ Штиглицомъ, Гопе, Перейрами и К° и заключающимся, въ общихъ чертахъ, въ слѣдующемъ:

1) Имѣющая образоваться акціонерная компанія обязуется

въ теченіе 10 лѣтъ отстроить сѣть желѣзныхъ дорогъ, состоящую изъ 4-хъ магистральныхъ линій:

а) отъ С.-Петербурга до Варшавы съ вѣтвью отъ Вильны къ Прусской границѣ до соединенія съ Кенигсбергскою дорогою;

б) отъ Москвы черезъ Тулу, Орелъ, Курскъ и Харьковъ до Ѳеодосіи;

в) отъ Курска или Орла черезъ Витебскъ и Динабургъ до Либавы,

и г) отъ Москвы до Нижняго Новгорода.

2) Общее протяженіе упомянутой сѣти опредѣляется приблизительно въ 3.900 верстъ; стоимость же сооруженія — въ среднемъ выводѣ по 69.000 р. на версту.

3) На указанную сумму Правительство даруетъ гарантію въ 5% (включая сюда и отчисленіе на погашеніе основнаго капитала). Гарантія выплачивается въ теченіе всего концессіоннаго срока (85 лѣтъ), и притомъ на каждой линіи только по открытіи движенія на ней.

4) Черезъ 20 лѣтъ по истеченіи 10-ти лѣтняго срока, назначеннаго на строительныя работы, Правительство во всякое время можетъ выкупить упомянутыя дороги въ казну; цѣна выкупа устанавливается въ зависимости отъ размѣра дохода за послѣдніе передъ выкупомъ 7 лѣтъ; за движимое имущество Правительство при выкупѣ уплачиваетъ обществу по 5.000 р. съ версты пути.

5) Компанія въ теченіе 20 лѣтъ со времени приступа къ работамъ сохраняетъ за собою преимущественное предъ прочими соискателями право на сооруженіе всѣхъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, параллельныхъ перечисленнымъ въ п. 1 рельсовымъ путямъ или приходящихъ съ ними въ соприкосновеніе въ своихъ исходныхъ и конечныхъ точкахъ;

и 6) Начатыя постройкою на казенный счетъ (согласно Высоч. повелѣнію 15 февраля 1851 г.) участки линіи С.-Петербургъ—Варшава и все имущество сказанной дороги передаются въ полное распоряженіе компаніи; 18.000.000 р., затраченные Правительствомъ на постройку участка С.-Петербургъ—Гатчина зачисляются долгомъ за обществомъ и подлежатъ постепенному погашенію изъ доходовъ компаніи, превышающихъ 5% на основной капиталъ.

Надзоръ Правительства компанія испрашивала «умѣрен-

ный» и ходатайствовала о недопущеніи органовъ Правительства къ вмѣшательству въ дѣла, касающіяся внутреннихъ распорядковъ общества.

Ближайшія условія будущей дѣятельности общества имѣли быть опредѣлены путемъ дальнѣйшихъ переговоровъ.

Въ засѣданіе 10 Октября Комитетъ Министровъ не пришелъ по представленному на его разсмотрѣніе вопросу къ какому либо окончательному рѣшенію и Государь назначилъ на слѣдующій день вторичное засѣданіе Комитета въ Личномъ Своемъ присутствіи. На засѣданіи этомъ были всесторонне обсуждены вопросы: о неотложности сооруженія сѣти желѣзныхъ дорогъ, о наиболѣе цѣлесообразномъ способѣ осуществленія предположеній Правительства по этому предмету и о сравнительныхъ выгодахъ принятія того или другаго изъ предъявленныхъ предложеній. Послѣ продолжительныхъ преній было признано предпочтительнымъ остановиться на предложеніи Штиглица, Гопе и Перейра и вступить съ этою компаніею въ дальнѣйшіе переговоры относительно окончательной редакціи условій сооруженія предположенныхъ къ постройкѣ распоряженіемъ общества рельсовыхъ путей.

Особый журналъ Комитета Министровъ, посвященный упомянутымъ двумъ засѣданіямъ, не заключаетъ въ себѣ изложенія состоявшихся по всѣмъ указаннымъ вопросамъ сужденій; но мотивировка принятаго Комитетомъ и Высочайше одобреннаго 16 Октября 1856 г. рѣшенія относительно осуществленія необходимыхъ для Россіи желѣзныхъ дорогъ при содѣйствіи иностранныхъ капиталистовъ дѣлается ясною изъ содержанія Именнаго Высочайшаго Указа Правительствующему Сенату, подписаннаго Государемъ 26 Января 1857 г. и явившагося прямымъ послѣдствіемъ такого рѣшенія.

«Въ неослабномъ попеченіи о благѣ столь близкаго сердцу Нашему отечества—гласитъ упомянутый Указъ—Мы давно сознали, что обильное дарами природы, но раздѣленное огромными пространствами, оно нуждается особенно въ удобныхъ сообщеніяхъ».

«Сознаніе это вяще утвердилось среди личныхъ занятій, возложенныхъ на Насъ еще съ 1842 г. блаженныя памяти Родителемъ Нашимъ, по предсѣдательству Комитета желѣзныхъ дорогъ, въ коемъ обсуждены сооруженіе С.-Петербурго-

Московской жел. дороги и разныя предположенія по другимъ путямъ сего рода».

«Самое сооруженіе этой дороги, столь справедливо называемой нынѣ Николаевскою, выразило еще осязательнѣе всю пользу для нашей родины сего новаго способа сообщенія, всю необходимость его какъ для мирнаго, такъ и для военнаго времени; и желѣзныя дороги, въ надобности коихъ были у многихъ сомнѣнія еще за десять лѣтъ, признаны нынѣ всѣми сословіями необходимостію для Имперіи и сдѣлались потребностію народною, желаніемъ общимъ, настоятельнымъ».

«Въ семъ глубокомъ убѣжденіи, Мы, вслѣдъ за первымъ прекращеніемъ военныхъ дѣйствій, повелѣли озаботиться о средствахъ къ лучшему удовлетворенію этой неотложной потребности. Внимательное обсужденіе указало, что для удобства и скорости лучше обратиться, по примѣру всѣхъ другихъ странъ, предпочтительно къ промышленности частной, какъ отечественной, такъ и иностранной;—къ послѣдней и въ томъ вниманіи, чтобы воспользоваться значительною опытностью, пріобрѣтенною при устройствѣ многихъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ на западѣ Европы».

«На сихъ началахъ вызваны, сдѣланы, соображены разныя предложенія и по надлежащемъ разсмотрѣніи дѣла въ Комитетѣ Министровъ и обсужденіи имъ онаго въ Личномъ присутствіи Нашемъ, признаны единогласно лучшими и Нами утверждены условія, предложенныя обществомъ капиталистовъ русскихъ и иностранныхъ, во главѣ коихъ Нашъ банкиръ Баронъ Штиглицъ».

«Условіемъ симъ общество это обязуется: на свой счетъ и страхъ устроить въ теченіе 10-ти лѣтъ и потомъ содержать въ теченіе 85-ти лѣтъ указанную ему сѣть около четырехъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ, съ однимъ лишь ручательствомъ Правительства за вырученіе пяти процентовъ съ опредѣленныхъ на сооруженіе суммъ и съ тѣмъ, что, по минованіи означенныхъ сроковъ, вся сѣть обращается безплатно въ принадлежность казны».

«На сихъ основаніяхъ Правительство, избѣгая необходимости пожертвованій значительныхъ и неотложныхъ, возможетъ силою одного лишь довѣрія къ строгой точности, съ коею постоянно, даже среди тяжкихъ годинъ отечественныхъ войнъ,

оно выполняло свои долговыя обязанности—достигнуть сооруженія первой сѣти желѣзныхъ дорогъ Русскихъ».

«Сѣть эта будетъ простираться отъ С.-Петербурга до Варшавы и Прусской границы, отъ Москвы до Нижняго Новгорода, отъ Москвы черезъ Курскъ и низовье Днѣпра до Ѳеодосіи и отъ Курска или Орла черезъ Динабургъ до Либавы, и такимъ образомъ непрерывнымъ черезъ 26 губерній желѣзнымъ путемъ соединятся взаимно: три столицы, главныя судоходныя рѣки наши, средоточіе хлѣбныхъ нашихъ избытковъ и два порта на Черномъ и Балтійскомъ моряхъ, почти весь годъ доступные; облегчится симъ образомъ вывозъ заграничный, обезпечится привозъ и продовольствіе внутреннее».

Приведенный Высочайшій Указъ знаменуетъ собою новый фазисъ въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла: онъ содержитъ вполнѣ опредѣленную программу, которой Правительство считало цѣлесообразнымъ держаться въ ближайшемъ будущемъ. Обращаясь къ иностраннымъ предпринимателямъ и желая воспользоваться ихъ опытностью въ желѣзнодорожномъ строительствѣ—опытностью, которой не успѣли еще тогда пріобрѣсти русскіе дѣятели на этомъ поприщѣ—Правительство отнюдь не отказывалось отъ содѣйствія русскихъ капиталистовъ и въ разсматриваемомъ государственномъ актѣ имѣется прямое указаніе на желательность привлеченія также и отечественной промышленности къ дѣлу сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Россіи. Общій же вопросъ о наиболѣе выгодномъ способѣ осуществленія необходимыхъ для Государства рельсовыхъ путей Указъ 26 Января 1857 г. рѣшаетъ въ смыслѣ признанія преимуществъ системы постройки жел. дорогъ частными компаніями, при непосредственномъ содѣйствіи Правительства, выражающемся въ дарованіи подобнымъ компаніямъ гарантіи опредѣленнаго дохода на затраченный ими капиталъ. Приведенными Державными словами Высочайшаго Указа были санкціонированы такія основныя начала желѣзнодорожной политики, провозглашеніе которыхъ съ высоты Престола наглядно доказывало, что Правительство сочувственно относилось къ господствовавшимъ въ обществѣ разсматриваемой эпохи взглядамъ на значеніе частной иниціативы въ дѣлахъ обще-государственной важности. Несомнѣнно, что и въ данномъ случаѣ—такъ же, какъ при приведеніи въ исполненіе позднѣйшихъ преобразованій въ другихъ отрасляхъ государ-

ственнаго управленія—Правительство, дѣйствуя согласно предначертаніямъ Императора Александра II-го, съумѣло стать во главѣ общественнаго движенія и всецѣло овладѣть имъ.

Одновременно съ обнародованіемъ Высочайшаго Указа 26 Января 1857 г. были распубликованы Высочайше утвержденные: Положеніе объ основныхъ условіяхъ для устройства первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и уставъ компаніи, которой было предоставлено сооруженіе такой сѣти. Компанія получала наименованіе Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ; путемъ переговоровъ, которые были ведены Ген.-Адъютантомъ Чевкинымъ съ учредителями, условія будущей дѣятельности общества опредѣлились въ ближайшихъ подробностяхъ. Въ основаніе переговоровъ были положены предложенія, сдѣланныя Правительству Штиглицомъ и Гопе въ 1856 г. (сущность ихъ изложена выше); при окончательной разработкѣ устава компаніи особое вниманіе было обращено на финансовыя условія предпріятія. Нарицательная цифра основнаго капитала была опредѣлена въ 275 мил. руб.; капиталъ этотъ было предположено образовать путемъ выпуска не только однѣхъ акцій, какъ это разрѣшалось до тѣхъ поръ желѣзнодорожнымъ компаніямъ, но и облигацій; цѣнность этихъ послѣднихъ въ общей совокупности не должна была, однако, превышать половины основнаго капитала. Затѣмъ для каждой изъ проектированныхъ линій назначалась опредѣленная строительная стоимость: для линіи С.-Петербурго - Варшавской 85 мил. руб., что составляло около 87,000 руб. на версту; для вѣтви къ Прусской границѣ по 69,000 руб. на версту; для остальныхъ же дорогъ общества по 62,500 руб. на версту. Пятипроцентная гарантія даровалась на исчисленные такимъ образомъ капиталы каждой отдѣльной линіи и, по бывшимъ примѣрамъ, вступала въ силу лишь по открытіи движенія на опредѣленныхъ участкахъ каждой дороги; при этомъ, однако, для расчета могущихъ понадобиться приплатъ по гарантіи, доходы всѣхъ линій общества предположено было принимать въ одинъ общій расчетъ.

Цѣна акцій и облигацій была опредѣлена въ металлической валютѣ (125 руб. сер.=500 франковъ, 20 фунтовъ стерлинговъ, 236 голландскихъ гульденовъ и 134 прусскихъ талера); такимъ образомъ и пятипроцентную

гарантію предстояло выплачивать также по неизмѣнному курсу *).

Изъ прочихъ условій, кромѣ обычнаго для того времени разрѣшенія выписывать безпошлинно изъ за границы всѣ необходимыя металлическія принадлежности и пользоваться при сооруженіи дорогъ правами, присвоенными казеннымъ работамъ, слѣдуетъ остановиться на весьма подробно разработанныхъ постановленіяхъ о предѣльныхъ тарифахъ для всѣхъ будущихъ линій Главнаго Общества. Классификація перевозимыхъ товаровъ, содержавшаяся въ основныхъ условіяхъ устройства первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, имѣла близкое сходство съ подобными же постановленіями, помѣщавшимися въ «cahiers de charges» французскихъ желѣзнодорожныхъ компаній (см. I главу), что даетъ право предполагать, что и въ данномъ случаѣ образцомъ послужили французскіе желѣзнодорожные порядки. Въ тарифѣ, составленномъ для Главнаго Общества, важнѣйшіе изъ перевозимыхъ товаровъ дѣлились на три разряда, съ постепенно понижающейся для каждаго разряда провозною платою ($^1/_{12}$, $^1/_{18}$ и $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты); пассажирскій же тарифъ былъ опредѣленъ: для 1-го класса по 3 к., для 2-го по $2^1/_4$ к., а для 3-го — по $1^1/_4$ к. съ пассажира и версты. Военные и флотскіе чины, отправляемые отдѣльно или командами, должны были уплачивать лишь $^1/_4$ часть опредѣленнаго тарифа, почту же общество обязывалось перевозить безплатно. Всѣ эти тарифныя ставки считались высшими предѣльными нормами, переступать которыя компанія не имѣла права; понизить же тарифы противъ такихъ предѣловъ общество могло во всякое время, но разъ пониженный тарифъ не могъ быть вновь возвышенъ ранѣе, какъ черезъ три мѣсяца послѣ допущеннаго пониженія.

Независимо отъ этихъ постановленій, заимствованныхъ изъ французскаго желѣзнодорожнаго законодательства, въ основныхъ условіяхъ образованія Главнаго Общества прово-

---

*) Это послѣднее условіе не было точно формулировано въ первоначальномъ уставѣ, но являлось прямымъ послѣдствіемъ установленія постояннаго курса номинальной стоимости бумагъ общества; что само общество именно такъ понимало это постановленіе доказываетъ заявленіе, поданное имъ Министру Финансовъ въ 1861 г. (еще до пересмотра устава) относительно убыточности производства обязательныхъ платежей въ металлической валютѣ при постоянныхъ колебаніяхъ вексельнаго курса (см. дѣло Комитета Финансовъ 1861 г. за № 34).

дилось одно начало, которое не примѣнялось въ то время во Франціи: рѣчь идетъ объ уменьшеніи товарныхъ тарифныхъ ставокъ пропорціонально увеличенію разстоянія пробѣга. Для Главнаго Общества было постановлено, что тарифы для перевозки товаровъ малою скоростью понижаются на 10% при разстояніи свыше 200 до 500 вер., на 15% при разстояніи отъ 500 до 1000 вер. и на 20% при пробѣгѣ болѣе 1000 вер. Это начало уже съ 1849 г. было принято на прусскихъ желѣзныхъ дорогахъ *); нѣтъ сомнѣнія, что для Россіи при ея громадныхъ пространствахъ и незначительной рыночной цѣнности большинства перевозимыхъ товаровъ оно являлось какъ нельзя болѣе подходящимъ.

Какъ извѣстно изъ обнародованныхъ уже (къ сожалѣнію, весьма еще неполныхъ) матеріаловъ для біографіи Чевкина, основныя условія и уставъ Главнаго Общества составлены были исключительно имъ однимъ **); къ участію въ этомъ дѣлѣ онъ не допускалъ никого изъ своихъ подчиненныхъ. Поэтому и мысль о примѣненіи къ первой сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ начала дифференціаціи тарифовъ очевидно принадлежитъ ему и доказываетъ его ясный взглядъ на истинныя нужды нашей внутренней и внѣшней торговли. Къ сожалѣнію, именно это благое начинаніе Главноуправлявшаго Путями Сообщенія не получило дальнѣйшаго примѣненія (по крайней мѣрѣ въ то время), вѣроятно потому, что позднѣйшія желѣзнодорожныя общества не брали на себя постройки и эксплоатаціи рельсовыхъ путей на столь обширномъ протяженіи, какъ это первоначально предполагало Главное Общество; на сравнительно же незначительныхъ пространствахъ такія компаніи считали скидку съ провозныхъ тарифовъ для себя невыгодною. Окончательнаго введенія системы дифференціальныхъ тарифовъ, давшей за послѣдніе годы несомнѣнно благіе результаты, пришлось ждать болѣе 40 лѣтъ послѣ того, какъ она впервые была проектирована по мысли Чевкина.

Остальныя перечисленныя выше тарифныя постановленія, нашедшія мѣсто въ основныхъ условіяхъ устройства

---

*) См. Die Differentialtarife der Eisenbahnen, dargestellt von Fritz Krönig. Berlin 1877 стран. 13.

**) См. уже разъ упомянутый біографическій очеркъ, составленный Н. Н. Селифонтовымъ и кромѣ того Русскую Старину, 1885 г. книга II (К. В. Чевкинъ+1875 г. Очеркъ).

первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, впослѣдствіи послужили образцомъ для подобныхъ же постановленій всѣхъ позднѣйшихъ уставовъ и концессій (1860-хъ и 1870-хъ годовъ), въ которыхъ всегда оговаривалось, что предѣльныя нормы тарифныхъ ставокъ не должны превышать размѣра, опредѣленнаго для Главнаго Общества.

Насколько подробно былъ разработанъ вопросъ о тарифахъ, настолько неопредѣленно были редактированы постановленія, опредѣлявшія надзоръ Правительства надъ дѣйствіями Главнаго Общества. Въ этомъ отношеніи пришлось подчиниться домогательствамъ общества, которое на иныхъ условіяхъ не соглашалось строить безусловно необходимой для Россіи сѣти рельсовыхъ путей.

Въ § 51 устава было сказано, что для надлежащаго надзора за дѣятельностью общества назначаются правительственные чиновники, имѣющіе право требовать свѣдѣнія объ управленіи и дѣлахъ общества и обязанные наблюдать, чтобы общество не выходило изъ предѣловъ предоставленныхъ ему правъ; между тѣмъ въ § 23 основныхъ условій было опредѣлительно оговорено, что чиновники эти не должны вовсе вмѣшиваться въ распоряженія Правленія общества. Какъ оказалось впослѣдствіи, такая редакція дала просторъ незаконнымъ дѣйствіямъ со стороны общества, дѣлами котораго безконтрольно заправлялъ засѣдавшій въ Парижѣ спеціальный комитетъ, гдѣ преобладающимъ вліяніемъ пользовался извѣстный биржевой дѣлецъ Наполеоновскаго времени Перейръ (Pereire).

Небывалыя преимущества, выговоренныя новою компаніею (5-ти процентная гарантія вмѣсто принятой для другихъ дорогъ 4½ процентной, уплата ея въ металлической валютѣ, удлиненіе срока эксплоатаціи до 85 лѣтъ, тогда какъ прежнія концессіи выдавались не болѣе, какъ на 56 лѣтъ, дарованіе компаніи преимущественнаго права на постройку линій, параллельныхъ дорогамъ общества), имѣли послѣдствіемъ значительное оживленіе интереса къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ въ средѣ капиталистовъ не только иностранныхъ, но и отечественныхъ. Образованіе Главнаго Общества и расчетъ на выгоды, подобныя тѣмъ, на которыя надѣялись основатели этой компаніи, возбудили энергію другихъ предпринимателей и Правительство въ теченіе 1857—1859 г.г. имѣло возмож-

ность, въ виду возникновенія за это время нѣсколькихъ новыхъ проектовъ желѣзнодорожныхъ сооруженій, пополнить новыми линіями первоначально предположенную сѣть магистральныхъ путей, отстройку которыхъ приняло на себя Главное Общество.

Разрѣшеніе дорогъ Риго-Динабургской и Московско-Саратовской.

Прежде всего, менѣе чѣмъ мѣсяцъ спустя послѣ учрежденія Главнаго Общества, былъ окончательно рѣшенъ вопросъ о постройкѣ Риго-Динабургской дороги, сооруженіе которой принялъ на себя Рижскій биржевой комитетъ *). Дѣло это тянулось еще съ 1852 г., когда образовавшейся съ Высочайшаго соизволенія акціонерной компаніи было предоставлено право осуществить линію отъ Риги до Динабурга. Въ то время, однако, учредителямъ компаніи не удалось собрать капитала, достаточнаго для приступа къ строительнымъ работамъ и общество Риго-Динабургской дороги продолжало существовать только номинально. Въ 1856 г. Лифляндскій, Эстляндскій и Курляндскій Генералъ-Губернаторъ Ген.-Адъютантъ Князь Суворовъ въ особой всеподданнѣйшей запискѣ вновь представилъ вопросъ объ осуществленіи этой линіи на благоусмотрѣніе Государя Императора, ходатайствуя объ оказаніи Рижскому биржевому комитету возможной поддержки въ дѣлѣ сооруженія названнаго рельсоваго пути, обѣщавшаго, по мнѣнію Князя Суворова, значительныя выгоды для торговли всего Остзейскаго края. Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ, на заключеніе котораго Государь передалъ упомянутую записку, также признавалъ разсматриваемую дорогу полезною въ торговомъ отношеніи. Мнѣніе Главноуправляющаго Путями Сообщенія основывалось на томъ соображеніи, что для Россіи, какъ для государства преимущественно земледѣльческаго, весьма важно по возможности удешевить доставку отпускнаго хлѣба къ нашимъ Балтійскимъ и Черноморскимъ портамъ. Цѣль эта, по убѣжденію Чевкина, могла быть достигнута проложеніемъ желѣзнодорожныхъ линій изъ внутреннихъ хлѣбородныхъ губерній къ портамъ по наикратчайшимъ направленіямъ. Главное Об-

---

*) Главный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ разсматривалъ это дѣло въ засѣданіе 12 Февраля 1857 г. Высочайшее утвержденіе положенія Комитета послѣдовало 14-го того же Февраля.

щество обязалось уже устроить рельсовое сообщеніе между Орломъ (или Курскомъ) и Либавою (черезъ Витебскъ и Динабургъ); если, затѣмъ, еще будетъ выстроена вѣтвь отъ Динабурга къ Рижскому порту, то, по предположенію Главноуправляющаго Путями Сообщенія, нашимъ хлѣбнымъ торговцамъ, отправляющимъ свой товаръ за границу изъ внутреннихъ губерній, представится выборъ между двумя путями изъ Динабурга: на Ригу и на Либаву, что возбудитъ какъ между этими двумя городами, такъ и между ведущими къ нимъ желѣзными дорогами «соревнованіе, полезное и для торговли и для производителей».

Главный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ равнымъ образомъ признавалъ осуществленіе Риго-Динабургской дороги весьма желательнымъ; того же взгляда держался и Комитетъ Министровъ, на разсмотрѣніе котораго годъ спустя былъ представленъ проектъ устава общества, утвержденный вслѣдъ за тѣмъ 23 Января 1858 г.

Поощряя расширеніе желѣзнодорожной сѣти въ сѣверо-западномъ направленіи, Чевкинъ обратилъ вниманіе на то, что дороги Главнаго Общества, обслуживая обширный раіонъ нашихъ южныхъ, центральныхъ и сѣверо-западныхъ губерній, только въ одномъ пунктѣ—Нижнемъ Новгородѣ—соприкасаются съ главною артеріею нашего судоходнаго торговаго движенія — Волгою, причемъ хлѣбородныя мѣстности нижняго Поволжья остаются разобщенными съ желѣзнодорожной сѣтью. Чтобы пополнить этотъ пробѣлъ, Чевкинъ, еще до окончанія переговоровъ съ учредителями Главнаго Общества, вступилъ въ сношенія съ группою желѣзнодорожныхъ предпринимателей *), изъявившихъ готовность принять на себя сооруженіе желѣзнодорожной линіи отъ Москвы до Саратова. Главноуправляющій Путями Сообщенія считалъ линію эту одною изъ желѣзныхъ дорогъ, наиболѣе потребныхъ для Россіи. По объясненію Чевкина, «она соединитъ обѣ столицы быстрымъ сообщеніемъ съ низовьемъ Волги и съ Каспійскимъ моремъ; значительно облегчитъ перевозку и сбытъ естественныхъ произведеній многихъ изъ самыхъ обильныхъ оными губерній; доставитъ Донской

*) Главными участниками этого предпріятія были: Генералъ-Адъютантъ Анненковъ и вице-президентъ бельгійскихъ жел. дорогъ Брауеръ-де-Гогендорнъ.

антрацитъ для обширной полосы центральныхъ губерній, въ топливѣ нуждающихся; составитъ главный путь сообщенія съ Персіею и Средней Азіею какъ для провоза туда нашихъ мануфактурныхъ товаровъ, такъ и для политическаго нашего вліянія; наконецъ, вмѣстѣ съ пароходствомъ Волги и Каспійскаго моря, дастъ всѣмъ нашимъ дѣйствіямъ въ Кавказскомъ краѣ то прочное основаніе, въ которомъ они со времени измѣненія положенія нашего въ Черномъ морѣ существенно нуждаются» *).

Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго Путями Сообщенія, разрѣшилъ производство техническихъ изысканій по предположенной линіи, повелѣвъ произвести ихъ отъ Москвы по двумъ направленіямъ: на Моршанскъ и на Тамбовъ. По разсмотрѣніи результатовъ изысканій въ Главномъ Управленіи Путями Сообщенія, первое изъ указанныхъ направленій, какъ кратчайшее, было признано предпочтительнымъ и дорогу предположено вести отъ Москвы на Коломну, Рязань и Моршанскъ.

Такимъ образомъ, въ теченіе 1857 года, Правительство, независимо отъ разрѣшенія предпріятія Главнаго Общества, заручилось еще обязательствами двухъ частныхъ компаній на сооруженіе дорогъ Риго-Динабургской и Московско-Саратовской. Обѣ дороги, какъ выше было указано, признавались весьма полезными въ видахъ оживленія торговли и промышленности въ обслуживаемыхъ ими раіонахъ; тѣмъ не менѣе, при разрѣшеніи ихъ постройки, Правительство не сочло возможнымъ удовлетворить ходатайства учредителей о дарованіи обоимъ предпріятіямъ гарантіи интереса и погашенія на основной капиталъ въ размѣрѣ, допущенномъ для Главнаго Общества (5%), и въ уставѣ какъ Риго-Динабургской, такъ и Московско-Саратовской дороги **) гарантія опредѣлена въ 4½% (со включеніемъ въ эту цифру отчисленія на погашеніе акцій).

Особенно настойчиво домогалось пятипроцентной гарантіи общество Риго-Динабургской дороги; ходатайство его поддерживалъ и мѣстный Генералъ-Губернаторъ. При разсмотрѣ-

---

*) Представленіе Ген. Ад. Чевкина въ Комитетъ Министровъ отъ 11 Іюля 1859 г. за № 1640.

**) Уставъ этотъ, по разсмотрѣніи проекта его въ Комитетѣ Министровъ, былъ Высочайше утвержденъ 17 Іюля 1859 года.

нiи этого вопроса въ Главномъ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ Ген. Ад. Чевкинъ отстаивалъ мнѣніе, что выгоды, дарованныя Главному Обществу, ни въ какомъ случаѣ не могутъ служить предлогомъ для возбужденія претензій другими желѣзнодорожными компаніями: названное Общество дѣятельностію своею будетъ способствовать подъему производительности, торговли и промышленности цѣлаго ряда мѣстностей, наиболѣе въ томъ нуждающихся, по всей Имперіи; значеніе этого предпріятія— общегосударственное. Дорога Динабурго-Рижская также не лишена торговаго значенія, но значеніе это — несравненно болѣе мѣстное. Даже обществу Московско-Саратовской дороги, раіонъ дѣйствія которой безусловно обширнѣе, чѣмъ сфера вліянія Риго-Динабургской дороги, писалъ Чевкинъ, Государю Императору, по выслушаніи всеподданнѣйшаго доклада о предварительныхъ переговорахъ, начатыхъ съ учредителями названной компаніи, не угодно было даровать, въ отношеніи размѣра гарантіи, преимуществъ, присвоенныхъ Главному Обществу. «Вообще, по убѣжденію Чевкина, Правительство при дарованіи гарантіи должно стремиться не только соединить какъ можно ближе выгоды промышленности частной съ пользою общественною, но также возбудить и развить самую дѣятельность частныхъ компаній. Поэтому гарантія должна составлять только *наименьшій* предѣлъ доходовъ компаніи, обезпечивать единственно отъ потерь непредвидѣнныхъ и такимъ образомъ служить побужденіемъ обществу къ дѣятельности, распорядительности и бережливости въ издержкахъ, для полученія доходовъ свыше обезпеченныхъ гарантіею. Бережливость особенно важна для нашихъ дорогъ, которыя перевозятъ сырые, малоцѣнные продукты на большихъ разстояніяхъ и потому требуютъ дешевѣйшаго устройства, чтобы давать доходъ» *).

Главный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, въ засѣданіи 12 Февраля 1857 г., присоединился къ мнѣнію Чевкина. Въ виду того, однако, что и Главноуправляющій Путями Сообщенія не отрицалъ пользы Риго-Динабургской дороги, мѣстный же Генералъ-Губернаторъ засвидѣтельствовалъ, что безъ нѣкотораго, по крайней мѣрѣ, поощренія со стороны Правительства разсматриваемое предпріятіе не будетъ имѣть возможности получить осуществленіе, Комитетъ полагалъ: оставивъ гарантію

*) Предст. Г. А. Чевкина въ Гл. К. жел. дорогъ отъ 12 Февраля 1857 г., за № 440.

въ прежнемъ размѣрѣ (4½%), продлить срокъ дѣйствія ея,— а слѣдовательно и срокъ, въ теченіе котораго компанія имѣетъ право владѣть дорогою—до 75-ти, вмѣсто первоначально назначенныхъ 56 лѣтъ *).

Постановленіемъ въ такомъ смыслѣ, обезпечивавшимъ обществу значительное расширеніе объема дарованныхъ ему въ 1852 г. правъ, Правительство очевидно стремилось «соединить — какъ выражался Чевкинъ — выгоды промышленности частной съ пользою общественною». Риго-Динабургская дорога разсматривалась не только какъ самостоятельная линія, имѣющая въ виду торговыя выгоды г. Риги, но и какъ предпріятіе, стоявшее въ связи съ цѣлями, преслѣдовавшимися Главнымъ Обществомъ и заключавшимися въ открытіи доступа произведеніямъ внутреннихъ губерній къ нашимъ вывознымъ портамъ. Такова была точка зрѣнія Правительства, какъ это видно изъ ранѣе изложеннаго мнѣнія Главноуправляющаго Путями Сообщенія о сравнительномъ значеніи линій Рижской и Либавской.

Весьма скоро обнаружилось однако, что учредители общества Риго-Динабургской дороги (члены Рижскаго биржеваго комитета) далеки отъ такого взгляда на значеніе предоставленной имъ линіи и стремятся, главнымъ образомъ, монополизировать въ своихъ рукахъ нашу отпускную хлѣбную торговлю въ ущербъ Либавѣ. Дѣло въ томъ, что ко времени начатія работъ по постройкѣ Риго-Динабургской дороги, Главнымъ Обществомъ еще не было произведено даже техническихъ изысканій по Либавской линіи и Общество было всецѣло занято сооруженіемъ линій Варшавской и Нижегородской. Воспользовавшись этимъ обстоятельствомъ, Рижскій биржевой комитетъ въ 1858 г. обратился къ Главноуправляющему Путями Сообщенія съ ходатайствомъ о дарованіи комитету разрѣшенія продолжить начатую постройкою Риго-Динабургскую линію до Витебска. Разрѣшеніе въ этомъ смыслѣ уже было однажды дано комитету: а именно въ 1853 г., одновременно съ разрѣшеніемъ въ принципѣ вопроса о желательности проложенія рельсоваго пути между Ригою и Динабургомъ; однако же продолженіе Риго-Динабургской дороги до Витебска было

*) Капиталъ компаніи былъ опредѣленъ въ 10.200.000 р., или, при длинѣ линіи въ 204 версты, по 50 т. р. на версту пути.—Разсмотрѣнное положеніе Комитета получило Высочайшее утвержденіе 14 Февраля 1857 г.

дозволено лишь подъ условіемъ, чтобы биржевой комитетъ къ 1-му Января 1856 года представилъ на разсмотрѣніе Правительства проектъ и смѣту Динабурго-Витебской линіи, а равно узаконенный залогъ. Впослѣдствіи указанный срокъ былъ, съ Высочайшаго соизволенія, дважды продолжаемъ, но учредители, тѣмъ не менѣе, не представили своевременно ни смѣты, ни залога и, такимъ образомъ, утратили право на преимущественное сооруженіе разсматриваемаго рельсоваго пути. Тѣмъ временемъ образовалось Главное Общество, которому, какъ извѣстно, предоставлено было устроить рельсовое сообщеніе между Орломъ (или Курскомъ) и Либавою черезъ Витебскъ и Динабургъ; слѣдовательно—сооруженіе участка Динабургъ-Витебскъ съ 26 Января 1857 г., т. е. со времени учрежденія Главнаго Общества, входило въ кругъ обязанностей этого послѣдняго. Возобновляя въ 1858 году свое прежнее ходатайство о предоставленіи постройки упомянутаго участка Рижскому биржевому комитету, учредители Риго-Динабургской дороги очевидно желали перебить право на сооруженіе сказанной дороги у Главнаго Общества и, захвативъ въ свои руки линію Рига-Витебскъ, направить нашу хлѣбную экспортную торговлю вмѣсто Либавы,—отстройка рельсоваго пути до которой ожидалась лишь по завершеніи другихъ линій Главнаго Общества,—на Ригу. Биржевой комитетъ, по всей вѣроятности, надѣялся, что въ случаѣ проложенія желѣзной дороги отъ Витебска къ Рижскому порту до осуществленія линіи на Либаву, Правительство признаетъ сооруженіе этой послѣдней линіи излишнимъ и всѣ выгоды отпускной торговли останутся, такимъ образомъ, въ рукахъ рижскихъ коммерсантовъ. Этотъ скрытый мотивъ ходатайства Рижскаго биржеваго комитета былъ, однако, своевременно разгаданъ Чевкинымъ, который въ отзывѣ своемъ по ходатайству рижанъ объяснялъ, что польза отъ продолженія Риго-Динабургской дороги до Витебска несомнѣнна, но что онъ, Главноуправляющій Путями Сообщенія, не видитъ основанія поручать постройку этой линіи Рижскому биржевому комитету. Допущеніе такой комбинаціи, при которой участокъ Динабургъ—Витебскъ былъ бы причисленъ къ Рижской линіи, а продолженіе его отъ Витебска къ Орлу и Курску по прежнему было бы оставлено на обязанности Главнаго Общества, по словамъ Ген. Ад. Чевкина, не соотвѣтствовало бы ни правамъ названнаго Общества, ни свой-

ству такого рода предпріятій вообще. Нигдѣ, по убѣжденію Главноуправляющаго, единство управленія не является столь необходимымъ, какъ на участкѣ Витебскомъ, расположенномъ въ срединѣ первоклассной линіи отъ Орла (или Курска) до Либавы, которая составляетъ одно изъ коренныхъ основаній первой сѣти желѣзныхъ дорогъ Имперіи. «Усиленныя настоянія Рижскаго биржеваго комитета стремятся нарушить это единство»; удовлетвореніе разсматриваемаго ходатайства не только бы дало поводъ Главному Обществу требовать отъ Правительства вознагражденія за нарушеніе присвоенныхъ Обществу правъ, но имѣло бы также пагубныя послѣдствія для хлѣбной промышленности Россіи *).

Комитетъ Министровъ, куда по Высочайшему повелѣнію было направлено это дѣло, по двукратномъ обсужденіи его въ засѣданіяхъ 13 и 20 Января 1859 г. въ присутствіи Курляндскаго, Лифляндскаго и Эстляндскаго Генералъ-Губернатора, высказался, несмотря на возраженія Ген. Ад. Князя Суворова (оставшагося при особомъ мнѣніи), за отклоненіе ходатайства рижскихъ коммерсантовъ. На журналѣ Комитета 23 Января того же года послѣдовала Собственноручная Высочайшая отмѣтка: **«И Я согласенъ съ Комитетомъ»**.

Вопросъ объ Одессо - Кіевской дорогѣ.

Отклоненіе ходатайства Рижскаго купечества позволяетъ предполагать, что Правительство въ 1859 году еще не сомнѣвалось въ состоятельности Главнаго Общества и считало выполненіе Обществомъ возложенныхъ на него обязательствъ вполнѣ обезпеченнымъ. Будущее не оправдало, какъ извѣстно, такихъ ожиданій (о чемъ подробно будетъ говорено ниже), но въ разсматриваемое время Правительство, безъ сомнѣнія, дѣйствовало вполнѣ послѣдовательно, охраняя дарованныя Главному Обществу права отъ постороннихъ посягательствъ. Не слѣдуетъ забывать, что Главное Общество считалось призваннымъ положить основаніе правильному желѣзнодорожному строительству въ Россіи: обширности этой задачи соотвѣтствовали и исключительныя преимущества, выговоренныя Обществомъ. Таковъ былъ взглядъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія, высказанный имъ въ Февралѣ 1857 года при разсмотрѣніи вопроса о размѣрѣ гарантіи Риго-Динабургской до-

*) Предст. въ Комитетъ Министровъ отъ 12 Января 1859 г. за № 86.

роги (см. выше); этотъ же взглядъ принятъ Ген. Ад. Чевкинымъ за основаніе и въ другомъ отзывѣ его—по ходатайству, поступившему въ Главное Управленіе Путями Сообщенія въ томъ же 1857 году. Просителями въ данномъ случаѣ явились: представитель англійскаго торговаго дома Бонаръ и К°, Генералъ-Лейтенантъ Графъ Ржевусскій, Генералъ-Маіоръ Графъ Александръ Владиміровичъ Адлербергъ—сынъ тогдашняго Министра Императорскаго Двора, впослѣдствіи самъ назначенный на тотъ же постъ—и нѣсколько другихъ лицъ, предполагавшія учредить акціонерное общество подъ наименованіемъ: «Россійская компанія второй сѣти желѣзныхъ дорогъ». Общество обязывалось устроить рельсовое сообщеніе между Одессою, Балтою, Брацлавомъ, Кіевомъ, Нѣжиномъ и Кролевцомъ, съ продолженіемъ линіи до встрѣчи съ одной изъ проектировавшихся тогда дорогъ Главнаго Общества (Южной или Либавской) и, кромѣ того, соорудить вѣтвь отъ Брацлава къ Бродамъ на Австрійской границѣ (общимъ протяженіемъ до 1400 верстъ). Стоимость дороги была исчислена учредителями по 66.280 р. на версту пути; на составленный на основаніи такого расчета капиталъ (92.800.000 р.) испрашивалась правительственная гарантія въ размѣрѣ 5½% въ теченіе первыхъ 48 лѣтъ существованія общества; затѣмъ до конца срока концессіи (75 лѣтъ) компанія довольствовалась 4%.

Давая свое заключеніе по этому ходатайству, Ген. Ад. Чевкинъ признавалъ важность предположенной дороги въ торговомъ, стратегическомъ и административномъ отношеніи, но находилъ требованія учредителей преувеличенными. Исчисленіе необходимаго на сооруженіе рельсоваго пути капитала, по свидѣтельству Главноуправляющаго Путями Сообщенія, сдѣлано произвольно: по направленію разсматриваемой линіи не было еще произведено изысканій, въ виду чего представляется невозможнымъ теперь же опредѣлить дѣйствительную стоимость пути со сколько нибудь приблизительною точностію. Кромѣ того компанія обнаружила отсутствіе должной осмотрительности и бережливости въ расчетѣ своихъ будущихъ расходовъ (напр. по проекту дороги, на расходы по управленію линіею и на уплату % за время сооруженія пути исчислено около 33%, тогда какъ на дѣйствительно благоустроенныхъ дорогахъ, какъ удостовѣрялъ Чевкинъ, расходы

эти не превышаютъ 10% собственно стоимости сооруженія). За всѣмъ тѣмъ общество испрашиваетъ преимущества, превышающія даже тѣ, которыя дарованы Главному Обществу (по расчету Главноуправляющаго, абсолютная цифра гарантіи, на версту пути, болѣе гарантіи, данной Главному Обществу, на 520 р.). По этому поводу Ген. Ад. Чевкинъ, вновь ссылаясь на то, что Главное Общество по назначенію своему для Россіи не можетъ идти ни въ какое сравненіе съ прочими желѣзнодорожными компаніями, выразилъ убѣжденіе, что ни финансовыя, ни другія государственныя соображенія не дозволяютъ удовлетворить ходатайство Графа Адлерберга и его товарищей: Правительство не можетъ разрѣшить частному обществу пользоваться кредитомъ Государства (что имѣетъ мѣсто при дарованіи правительственной гарантіи), если успѣхъ предпріятія подлежитъ сомнѣнію, такъ какъ въ дѣлахъ, подобныхъ настоящему, всякая неудача вредна не только для учредителей, но и для Государства и его кредита. Основанія же, на которыхъ предполагаетъ дѣйствовать вновь учреждаемая компанія, едва ли оставляютъ сомнѣніе въ томъ, что учредители въ расчетахъ своихъ не опираются на положительныя данныя, способныя внушать довѣріе, а заботятся главнымъ образомъ о томъ, чтобы обезпечить возможно широкое участіе Правительства въ задуманномъ ими предпріятіи. При такомъ положеніи дѣла весьма допустимо опасеніе, что дарованіе гарантіи въ данномъ случаѣ не будетъ служить нравственнымъ только обезпеченіемъ — чѣмъ гарантія, по назначенію своему, должна быть—но повлечетъ за собою новыя тягости для Государственнаго Казначейства. По свидѣтельству Ген. Ад. Чевкина, еще въ 1856 году англійскій банкиръ Гладстонъ предлагалъ выстроить жел. дорогу отъ Одессы до Кіева съ вѣтвью къ Бродамъ по разцѣнкѣ 53 тыс. руб. на версту и съ гарантіею въ 5%, на 75 лѣтъ; однако же Правительство не было склонно даровать гарантію на этотъ срокъ въ размѣрѣ, превышающемъ 4½% съ основнаго капитала *).

Главный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ съ своей стороны не призналъ возможнымъ принять предлагаемыя учредителями условія и положилъ объявить этимъ послѣднимъ, что дальнѣйшій ходъ настоящему дѣлу можетъ быть данъ лишь въ

*) Жур. Гл. Ком. жел. дор. 21 Мая 1857 г.

томъ случаѣ, если требованія компаніи будутъ видоизмѣнены въ смыслѣ сближенія ихъ съ условіями, предложенными въ 1856 г. банкиромъ Гладстономъ, и что, во всякомъ случаѣ, необходимо, для точнаго опредѣленія протяженія новыхъ дорогъ, а сообразно съ нимъ и потребной для отстройки такихъ дорогъ суммы, произвести, прежде всего, точныя мѣстныя изысканія и составить полный проектъ исполненія предположенныхъ работъ, съ соблюденіемъ возможной бережливости въ расчетахъ. Кромѣ того Комитетъ по примѣру прежняго своего постановленія, относившагося къ Саратовской дорогѣ, считалъ необходимымъ предварить учредителей общества, что разрѣшеніе на производство изысканій не даетъ имъ никакого права требовать впослѣдствіи отъ казны возмѣщенія суммъ, издержанныхъ обществомъ на эти изысканія *).

Приведенный выше отзывъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія, весьма рѣшительный по формѣ, представляетъ собою цѣнный матеріалъ для характеристики Чевкина въ его отношеніяхъ къ желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ. Принявъ за правило требовать отъ желѣзнодорожныхъ компаній бережливости въ распоряженіи имѣющимися у нихъ средствами—бережливости, необходимой, по его мнѣнію, въ интересахъ не только самихъ обществъ, но и кредита Государства,—Чевкинъ, не взирая ни на какія постороннія вліянія, никогда не уклонялся отъ проведенія на практикѣ этого начала. Наличность же постороннихъ вліяній—какъ въ данномъ случаѣ, такъ и во многихъ другихъ—была несомнѣнна: въ концѣ 50-хъ и началѣ 60-хъ годовъ въ частныхъ коммерческихъ компаніяхъ нерѣдко принимали участіе не только лица, имѣвшія непосредственное соприкосновеніе со служебнымъ міромъ, но даже и государственные сановники, состоявшіе на высшихъ ступеняхъ служебной іерархіи. Участіе это выражалось какъ въ помѣщеніи капиталовъ въ коммерческія предпріятія, такъ и въ исполненіи обязанностей учредителей акціонерныхъ компаній; послѣднее въ то время вовсе не считалось несоотвѣтственнымъ.

---

*) Государь утвердилъ это положеніе Комитета 31 Мая 1857 г. Дальнѣйшіе переговоры съ учредителями общества не возобновлялись до 1862 г., когда вопросъ о соединеніи Кіева съ Одессою былъ вновь поставленъ на очередь (см. слѣдующую главу).

Неудобства такого порядка вещей—по крайней мѣрѣ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ — были сознаны лишь въ концѣ 60-хъ годовъ, когда съ особою очевидностью сказалась чисто спекулятивная подкладка многихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій; въ 1868 г., по всеподданнѣйшему докладу тогдашняго Министра Финансовъ, Статсъ-Секретаря Рейтерна, было Высочайше повелѣно устранять отъ участія въ учрежденіи желѣзнодорожныхъ обществъ лицъ, имѣющихъ, по служебному своему положенію, вліяніе на государственное управленіе или на отдѣльныя части его *). До 1868 же года прежняя система продолжала процвѣтать и нужна была вся твердость и неподатливость Чевкина — а впослѣдствіи его преемника Мельникова и Министра Финансовъ Рейтерна— чтобы парализовать тѣ нежелательныя послѣдствія подобной системы, которыя, при другихъ условіяхъ, не замедлили бы обнаружиться.

Негарантированныя дороги.

Осторожность, съ которою Правительство дѣйствовало при разрѣшеніи вопросовъ, касающихся дарованія гарантіи вновь образующимся желѣзнодорожнымъ обществамъ, особенно наглядно сказалась при возникновеніи въ 1858—59 г.г. ряда дѣлъ о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, преимущественно мѣстнаго значенія. По отношенію къ подобнымъ линіямъ было принято за правило—не препятствовать ихъ сооруженію, если линіи эти признавались полезными въ торговомъ и промышленномъ отношеніяхъ, но предоставлять учредителямъ строить ихъ на свой страхъ, вовсе не даруя правительственной гарантіи на основной капиталъ. Съ оговоркою въ этомъ смыслѣ были разрѣшены три дороги: Волго-Донская, Московско-Ярославская (участокъ до Сергіева Посада) и Риго-Митавская. Первую изъ перечисленныхъ дорогъ, протяженіемъ въ 74 версты, предположено было начать отъ Волги (въ $4^1/_2$ верстахъ ниже Царицына) и направить къ Калачевскому затону на Дону; учредители (Инженеръ Генералъ-Маіоръ Мельниковъ, Статскій Совѣт-

*) Въ отношеніи прочихъ коммерческихъ предпріятій—помимо желѣзнодорожныхъ—ограничительныя постановленія подобнаго же рода введены въ дѣйствіе значительно позже (въ 1884 г.).

никъ Новосельскій и Коммерціи Совѣтникъ Кокоревъ) ходатайствовали также о разрѣшеніи учредить пароходство по Дону и Азовскому морю, и обязывались расчистить Донскія гирла. Капиталъ общества исчислялся въ 8 мил. руб.; изъ нихъ собственно на дорогу должно было быть употреблено 4.620.000 р., что составляло поверстную стоимость пути въ 62.222 р. Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ, въ виду несомнѣнной пользы, ожидаемой отъ этого предпріятія, не встрѣчалъ препятствій къ его осуществленію и уставъ компаніи получилъ Высочайшее утвержденіе, по положенію Комитета Министровъ, 19 Іюля 1858 г. *).

Дорога отъ Москвы къ Сергіеву Посаду была разрѣшена по провѣркѣ приведенныхъ учредителями (Статскимъ Совѣтникомъ Рюминымъ, Инженеръ Генералъ-Маіоромъ Барономъ Дельвигомъ, Коммерціи Совѣтникомъ Мамонтовымъ и др.) данныхъ объ ожидаемомъ, въ виду мѣстныхъ условій, ежегодномъ передвиженіи значительнаго количества пассажировъ и грузовъ по проектированному направленію. Въ уставѣ общества, Высочайше утвержденномъ 29 Мая 1859 г., было предусмотрѣно позднѣйшее продолженіе Сергіевской линіи до Ярославля, вслѣдствіе чего компаніи присвоивалось наименованіе общества Московско-Ярославской жел. дороги. Капиталъ компаніи опредѣлялся въ 4.050.000 р., или на версту пути, при протяженіи дороги въ 65 верстъ, приблизительно по 62 тыс. р.

Права, дарованныя обоимъ этимъ предпріятіямъ, были тождественны. Основной капиталъ какъ той, такъ и другой компаніи имѣлъ быть образованъ выпускомъ акцій (облигацій не было предусмотрѣно); срокъ владѣнія дорогою для обоихъ обществъ назначался 80-ти-лѣтній, при чемъ 20 лѣтъ спустя послѣ открытія движенія по каждой изъ упомянутыхъ линій Правительству предоставлялось выкупить дорогу

*) Мысль о соединеніи Волги съ Дономъ рельсовымъ путемъ возникла еще въ 1843 году. По Высочайше утвержденному 3 Іюля упомянутаго года положенію Комитета Министровъ разрѣшено было Оберъ-Егермейстеру Васильчикову, на свой страхъ, устроить конно-желѣзную дорогу отъ Дубовской пристани на Волгѣ до пристани Качалинской на Дону. Учредитель оказался не въ состояніи достроить дорогу и обратился къ Правительству съ просьбою принять произведенныя уже работы въ казну. Комитетъ С.-Петербурго-Московской дороги, разсматривавшій это дѣло, призналъ, что, въ виду совершенно неудовлетворительнаго устройства рельсоваго пути, выполненіе ходатайства Васильчикова было бы для казны невыгоднымъ и, согласно съ заключеніемъ Графа Клейнмихеля, полагалъ отказать учредителю въ его просьбѣ, признавъ въ принципѣ желательнымъ устройство въ этой мѣстности желѣзной дороги съ паровозною тягою.

въ казну. Преимущества, предоставленныя обѣимъ компаніямъ, были обычныя для того времени льготы, которыми пользовались всѣ возникавшія желѣзнодорожныя предпріятія (безпошлинный привозъ изъ за границы необходимыхъ металлическихъ принадлежностей, присвоеніе обоимъ обществамъ правъ казенныхъ работъ, разрѣшенія безплатно получать въ свое распоряженіе пустопорожнія и невоздѣланныя казенныя земли и т. д.). Правительственной гарантіи опредѣленнаго дохода, какъ уже упоминалось выше, не было даровано ни той, ни другой компаніи.

По этому послѣднему поводу слѣдуетъ отмѣтить, что отказъ отъ гарантіи въ обоихъ случаяхъ отнюдь не былъ результатомъ давленія, произведеннаго на учредителей Правительствомъ, но исходилъ непосредственно отъ самихъ учредителей. Предприниматели какъ Волго-Донской, такъ и Московско-Ярославской дороги, повидимому, не сомнѣвались въ томъ, что имъ удастся, безъ всякаго финансоваго содѣйствія со стороны Правительства, привлечь къ участію въ задуманныхъ ими предпріятіяхъ необходимые для довершенія проектированныхъ линій капиталы. Эта надежда, однако, рушилась весьма скоро, такъ какъ была основана на ложномъ пониманіи современнаго положенія финансовъ Россіи. Нѣсколько иначе смотрѣли на дѣло учредители общества Риго-Митавской желѣзной дороги: они также не испрашивали обезпеченія имъ со стороны Правительства опредѣленнаго дохода на имѣющій быть собраннымъ капиталъ (1.918.000 р., или около 49 тыс. р. на версту пути), но при этомъ не считали возможнымъ согласиться на потребованную отъ нихъ Главноуправляющимъ Путями Сообщенія, по общепринятому порядку, безвозмездную уступку казнѣ предположенной линіи послѣ эксплоатаціи ея компаніею въ теченіе опредѣленнаго срока. Уполномоченный учредителей, Лифляндскій дворянинъ фонъ-Эттингенъ, въ особой запискѣ, поданной на Высочайшее Имя, объяснялъ, что въ виду изъявленнаго его довѣрителями согласія строить Митавскую дорогу безъ всякаго содѣйствія со стороны Правительства, они, учредители, находятъ требованіе Генералъ-Адъютанта Чевкина «не основаннымъ ни на законѣ, ни на справедливости» *). Въ подтвержденіе такого взгляда, фонъ-Эттин-

*) См. Приложенія къ журналамъ Комитета Министровъ 1859 г. Августъ.

генъ ссылался на примѣръ дорогъ Царскосельской и Петергофской, въ уставахъ которыхъ не содержится упоминанія о срокахъ прекращенія эксплоатаціи означенныхъ дорогъ учрежденными для сооруженія и содержанія ихъ компаніями.

Такимъ образомъ, по поводу возникновенія общества Риго-Митавской дороги, вновь былъ поднятъ вопросъ о цѣлесообразности ограниченія извѣстнымъ срокомъ правъ желѣзнодорожныхъ обществъ на владѣніе отстроенными ими рельсовыми путями. Для русскаго Правительства такого вопроса въ разсматриваемое время собственно не могло даже существовать: онъ былъ рѣшенъ еще въ сороковыхъ годахъ *). Кромѣ того, всего за три года до представленія Эттингеномъ упомянутой записки, обстоятельства, сопровождавшія сооруженіе той самой Петергофской дороги, на примѣръ которой, по какому то непонятному недоразумѣнію, ссылались учредители Риго-Митавской дороги, вполнѣ выяснили Личное отношеніе Государя къ указанному вопросу. Въ уставѣ Петергофской дороги, какъ уже отмѣчено ранѣе, во исполненіе Личнаго повелѣнія Императора Александра Николаевича, опредѣленно оговорено**), что по истеченіи 15-ти лѣтъ со времени открытія движенія по линіи Правительству предоставляется во всякое время выкупить дорогу въ казну; ясно, поэтому, что о безсрочномъ владѣніи дорогою не могло быть и рѣчи. Тѣмъ не менѣе Государю угодно было разсмотрѣть записку фонъ-Эттингена и затѣмъ Высочайше повелѣть: «*обсудить это дѣло въ Совѣтѣ Министровъ, препроводивъ до того вышеуказанную записку на заключеніе Главноуправляющаго Путями Сообщенія*».

Во всеподданнѣйшемъ докладѣ своемъ Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ писалъ: «гарантіи компаніи Риго-Митавской дороги дѣйствительно не дается, но нельзя сказать, чтобы ей не оказывалось отъ Правительства никакой помощи». Перечисливъ затѣмъ тѣ преимущества, которыми, наравнѣ съ другими линіями, будетъ пользоваться разсматриваемая дорога, Главноуправляющій продолжалъ: «Но какія бы ни были дарованы права частному обществу желѣзной дороги, предоставить ему эту дорогу въ вѣчное пользованіе было бы существенно противно

*) См. 1-ю главу настоящаго очерка.

**) § 50 Высочайше утвержденнаго 8 Августа 1856 г. устава.

пользамъ Государства и будущему его развитію. Начало это признано нынѣ почти во всей Европѣ и Ваше Императорское Величество неоднократно изволили одобрять его для желѣзныхъ путей нашихъ. Оно вполнѣ согласно съ закономъ, ибо по закону для всѣхъ вообще акціонерныхъ обществъ особыя преимущества могутъ быть дарованы лишь на опредѣленный срокъ. Наконецъ, начало это не обременительно и для общества, ибо погашеніе акцій дѣлается постепенно и для сего въ теченіе 80-ти-лѣтняго срока (на который предполагалась концессія) нужно отдѣлять ежегодно лишь $^1/_4$% съ основнаго капитала». Далѣе, относительно ссылки на дороги Царскосельскую и Петергофскую Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ находилъ, что примѣры эти вовсе не примѣнимы къ Митавской дорогѣ. Царскосельская дорога была первымъ у насъ опытомъ устройства рельсовыхъ путей въ то время, когда они въ самой Европѣ едва возникали и когда, какъ объяснялъ Главноуправляющій, для поощренія опыта, еще для многихъ сомнительнаго, справедливость требовала оказать иниціаторамъ этого дѣла всевозможныя льготы. Кромѣ того Царскосельская дорога—такъ же, какъ и Петергофская—служитъ для сообщенія столицы съ лѣтнею резиденціею Высочайшаго Двора, съ мѣстопребываніемъ части войскъ гвардіи и съ загородными дачами и гуляніями. Въ виду этого обѣ вышеупомянутыя дороги находятся въ совершенно особыхъ условіяхъ, не допускающихъ сравненія съ дорогою Митавскою: эта послѣдняя представляетъ собою путь преимущественно коммерческій и безсрочная уступка его частной компаніи, по мнѣнію Генералъ-Адъютанта Чевкина, могла бы послужить весьма вреднымъ примѣромъ для другихъ предпріятій *).

Въ засѣданіи Совѣта Министровъ заключеніе Главноуправляющаго получило Высочайшее одобреніе; при этомъ Его Величество повелѣлъ: «*постановить общимъ правиломъ, что право пользованія желѣзною дорогою можетъ быть предоставлено отнюдь не безсрочно, а лишь на опредѣленный срокъ*» **).

Вслѣдъ за этимъ учредители внесли на разсмотрѣніе Главноуправляющаго Путями Сообщенія новое прошеніе, въ которомъ увѣдомляли Правительство о принятіи ими рѣшенія обра-

*) См. журналъ Комитета Министровъ 18 Августа 1859 г., въ которомъ изложена исторія всего этого дѣла.

**) Тамъ же. Особаго журнала Совѣта Министровъ по этому дѣлу не было составлено.

зовать товарищество на предъявленныхъ имъ условіяхъ, но испрашивали разрѣшенія собрать потребный на сооруженіе Риго-Митавской дороги капиталъ путемъ выпуска не акцій, а исключительно облигацій. Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ нашелъ, что выпуска однѣхъ облигацій допустить нельзя, такъ какъ облигаціи представляютъ собою долговыя обязательства, для обезпеченія которыхъ необходимъ извѣстный фондъ или какое либо имущество. Поэтому, какъ объяснялъ Главноуправляющій, всѣмъ прежде учрежденнымъ компаніямъ выпускъ облигацій разрѣшался только послѣ составленія компанейскаго акціонернаго капитала, т. е. не ранѣе того времени, когда компанія на дѣлѣ уже осуществилась и исполнила часть своихъ обязанностей. При такихъ условіяхъ имѣется нѣкоторое ручательство въ уплатѣ процентовъ и погашенія по облигаціямъ; одно же только взаимное условіе между частными лицами, по мнѣнію Генералъ-Адъютанта Чевкина, не можетъ служить обезпеченіемъ для покупщиковъ облигацій *).

Комитетъ Министровъ согласился съ мнѣніемъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія и положеніе Комитета въ этомъ смыслѣ Высочайше утверждено 28 Августа 1859 г.

По объявленіи такого рѣшенія учредителямъ, эти послѣдніе изъявили согласіе подчиниться всѣмъ требованіямъ Правительства, послѣ чего вновь переработанное Положеніе о Риго-Митавской дорогѣ было Высочайше одобрено 23 Октября того же 1859 г. Линія разрѣшалась къ постройкѣ, подобно дорогамъ Волго-Донской и Московско-Ярославской, безъ присвоенія капиталу ея правительственной гарантіи наименьшаго дохода и съ обычными оговорками о срокѣ эксплоатаціи пути обществомъ (80 л.) и о правѣ казны выкупить дорогу чрезъ 20 лѣтъ по открытіи по ней движенія.

Уступка Варшавско-Вѣнской дороги частному обществу.

Заботы Правительства объ освобожденіи Государственнаго Казначейства отъ обременительныхъ приплатъ по гарантіи дохода вновь возникавшихъ компаній, независимо отъ соображеній принципіальнаго характера, объясняются также и практическою необходимостью, обусловленною стѣсненнымъ положеніемъ нашего финансоваго хозяйства въ эпоху, слѣдовавшую

*) Жур. К. Министровъ 18 Августа 1859 г.

за Крымскою кампаніею. Бережливость, которой Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ требовалъ отъ желѣзнодорожныхъ компаній въ дѣлѣ распоряженія ихъ наличными средствами, была необходима не только для частныхъ предпринимателей, но и для самого Государства. Сознаніе такой необходимости вызвало въ концѣ 1857 года передачу въ частныя руки казенной Варшавско-Вѣнской жел. дороги. Неудовлетворительные результаты эксплоатаціи ея распоряженіемъ казны обнаружились, какъ выше было указано, уже съ первыхъ лѣтъ открытія движенія по линіи; въ виду этого и подъ вліяніемъ общераспространеннаго тогда мнѣнія о предпочтительности частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, Правительство приняло предложеніе Варшавскаго банкира Эпштейна, вызвавшагося образовать акціонерное общество (съ капиталомъ въ 10 мил. руб.), которое предполагало взять на себя эксплоатацію Варшавско-Вѣнской линіи на 75-ти-лѣтній срокъ, съ условіемъ уплаты Правительству ежегодной ренты (первые 5 лѣтъ по 200 тыс. руб., слѣдующіе 5—по 225 тыс. руб., а за остающіеся до истеченія срока аренды или до выкупа дороги Правительствомъ года—по 250 тыс. руб.). Кромѣ того, общество обязывалось построить желѣзнодорожную линію отъ Зомбковицъ до Сосновицъ (17 в.) и соорудить рельсовый путь отъ Ловича къ Прусской границѣ по направленію къ Бромбергу *). Договоръ объ уступкѣ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги частному обществу былъ составленъ Правительствомъ Царства Польскаго и утвержденъ Государемъ 28 Сентября 1857 г.

Цѣли, преслѣдовавшіяся при разработкѣ плана желѣзнодорожной сѣти.

Вся разсмотрѣнная въ настоящей главѣ дѣятельность высшихъ правительственныхъ инстанцій по желѣзнодорожнымъ вопросамъ, какъ показываетъ предшествовавшее изложеніе, была направлена на то, чтобы положить прочное основаніе будущему органическому развитію нашей желѣзнодорожной сѣти: каждый восходившій на разсмотрѣніе этихъ инстанцій проектъ новыхъ рельсовыхъ сообщеній обсуждался не только какъ вновь возникающее отдѣльное предпріятіе, но приводился въ связь съ условіями дѣятельности уже существовавшихъ (или разрѣшенныхъ къ осуществленію) желѣзныхъ дорогъ,

*) Стоимость этой линіи опредѣлилась по отстройкѣ ея (въ 1863 году) въ суммѣ 5.886.000 р. или около 45 тыс. р. на версту (см. Кр. очеркъ распр. и развитія жел. дор. въ Россіи, изд. М. П. С. стр. 87).

причемъ всѣ усилія Правительства были устремлены на то, чтобы каждое новое желѣзнодорожное предпріятіе служило естественнымъ дополненіемъ и пособіемъ къ расширенію сферы дѣйствій такихъ же предпріятій, уже одобренныхъ Высочайшею властью. Изучая журналы высшихъ совѣщательныхъ учрежденій того времени по желѣзнодорожнымъ дѣламъ, нельзя не замѣтить, что Правительство, разрѣшая тѣ или иныя дороги, слѣдовало извѣстному, строго обдуманному плану, и что съ осуществленіемъ этого плана въ томъ объемѣ, въ какомъ, на основаніи заключенныхъ съ отдѣльными компаніями условій, Главноуправляющій Путями Сообщенія былъ въ правѣ того ожидать, Россія къ срединѣ 60-хъ годовъ имѣла бы желѣзнодорожную сѣть, удовлетворяющую наиболѣе неотложнымъ экономическимъ и военнымъ потребностямъ страны. Центральнымъ пунктомъ всей сѣти была назначена Москва, какъ средоточіе отечественной промышленности и торговли; Южною линіею Главнаго Общества она соединялась магистральнымъ путемъ съ Чернымъ моремъ; затѣмъ отъ одного изъ пунктовъ этой линіи, лежащаго въ сердцѣ нашей земледѣльческой полосы (отъ Орла или Курска) предполагалось провести линію черезъ Витебскъ до Динабурга; этотъ послѣдній городъ, представляющій собою крупный стратегическій центръ,—не говоря уже о значеніи его, какъ промежуточной станціи для хлѣбныхъ грузовъ, направляющихся изъ внутреннихъ губерній къ Балтійскому морю,—дѣлался узловымъ пунктомъ трехъ сходившихся въ немъ рельсовыхъ путей: линій С.-Петербурго-Варшавской, связывавшей столицу Имперіи съ Польшею, Динабурго-Либавской и Риго-Динабургской. Сѣть дорогъ, разрѣшенныхъ въ сѣверо-западныхъ губерніяхъ, завершалась линіею Рига—Митава, на которую можно было смотрѣть, какъ на подъѣздный путь къ Ригѣ. Затѣмъ, къ Прусской границѣ должны были направляться двѣ линіи: одна отъ Вильны до Эйдкунена, а другая отъ Варшавы до Александрова (на Бромбергъ).

Волжскій бассейнъ также соединялся съ Москвою, и притомъ двумя линіями: Московско-Нижегородскою, идущею къ значительнѣйшему по торговымъ оборотамъ городу сѣвернаго Поволжья, и Московско-Саратовскою, которую предполагалось проложить по наиболѣе хлѣбороднымъ мѣстностямъ Рязанской, Тамбовской и Саратовской губерній.

Наконецъ, С.-Петербургъ также было проектировано связать съ Волгою: возбужденный еще въ царствованіе Императора Николая Павловича вопросъ о соединеніи Рыбинска съ Николаевскою дорогою въ концѣ 50-хъ годовъ снова былъ поставленъ на очередь и въ то время Ген.-Адъютантомъ Чевкинымъ велись переговоры съ Рыбинскимъ купечествомъ о сооруженіи линіи отъ Рыбинска до ст. Бологое.

Такимъ образомъ получалась непрерывная сѣть рельсовыхъ путей общимъ протяженіемъ около 5600 верстъ (не считая 979 верстъ дорогъ, открытыхъ въ предшествовавшее царствованіе). Изъ всѣхъ разрѣшенныхъ въ данное время линій только одна не соприкасалась вовсе съ общею рельсовою сѣтью—дорога Волго-Донская; но ея значеніе для грузовъ, идущихъ водою изъ Закавказья и направляемыхъ затѣмъ по Дону въ Ростовъ, достаточно оправдывало ея цѣлесообразность.

Таковы были предположенія Правительства о первой сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и ея развѣтвленіяхъ. Къ сожалѣнію, приведеніе въ исполненіе такихъ предположеній на практикѣ встрѣтило много затрудненій, которыя отсрочили на значительное время осуществленіе большинства изъ разрѣшенныхъ въ 1856—1859 гг. желѣзныхъ дорогъ и, кромѣ того, принудили впослѣдствіи Правительство существенно измѣнить первоначально проектированное направленіе нѣкоторыхъ изъ этихъ линій. Изложенію причинъ, вызвавшихъ остановку въ развитіи нашего желѣзнодорожнаго строительства и обозрѣнію правительственныхъ мѣропріятій, обусловленныхъ такимъ оборотомъ дѣла, посвящается слѣдующая глава настоящаго очерка.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

(1860—1865 гг.).

Положеніе нашего государственнаго хозяйства въ исходѣ 50-хъ годовъ.

Въ предыдущей главѣ неоднократно упоминалось о стѣсненномъ положеніи нашего государственнаго хозяйства во второй половинѣ 50-хъ годовъ. Дѣйствительно финансовое и экономическое состояніе Россіи въ эту эпоху, а также и въ началѣ 60-хъ годовъ — представлялось весьма критическимъ. Расходы, вызванные Крымскою кампаніею, породили чрезвычайные дефициты въ нашемъ бюджетѣ; обычныхъ рессурсовъ далеко не хватало на удовлетвореніе предъявляемыхъ къ Государственному Казначейству требованій. Чтобы выйти изъ затрудненія, наше финансовое управленіе по большей части прибѣгало къ выпускамъ кредитныхъ билетовъ, не сообразуясь при этомъ съ состояніемъ размѣннаго фонда, служившаго имъ обезпеченіемъ; внѣшніе металлическіе займы, заключавшіеся чуть ли не ежегодно, шли преимущественно на уплату процентовъ и погашенія по нашимъ заграничнымъ долгамъ и на пополненіе дефицитовъ по росписямъ. Такимъ образомъ во внутреннемъ обращеніи имѣлись лишь бумажныя деньги, ходившія, собственно говоря, по принудительному курсу, такъ какъ сами по себѣ онѣ не могли имѣть той цѣнности, которая номинально была имъ присвоена: Правительство было не въ состояніи исполнять своего обязательства относительно размѣна, во всякое время, кредитныхъ билетовъ на звонкую монету *). При такихъ обстоятельствахъ въ управленіе Министерствомъ Финансовъ вступилъ, послѣ Статсъ-Секретаря Брока, Тайный Совѣтникъ Княжевичъ, бывшій при Канкринѣ директоромъ его канцеляріи и затѣмъ директоромъ департамента Государственнаго Казначейства, а

*) Въ 1857 г. кредитныхъ билетовъ находилось въ обращеніи на 735 милліоновъ рублей; размѣнный же металлическій фондъ не превышалъ 41½ милліоновъ.

впослѣдствіи Сенаторомъ. Онъ задумалъ рядъ преобразованій въ финансовомъ управленіи; большинство изъ нихъ, однако, не достигло желаемой цѣли *). Главное вниманіе его было обращено на упорядоченіе дѣятельности государственныхъ кредитныхъ установленій и на поддержаніе нашего вексельнаго курса, который послѣ Парижскаго мира быстро сталъ падать. Нѣкоторыя изъ мѣръ, предпринятыхъ въ то время въ области финансоваго управленія, имѣли непосредственную связь съ дальнѣйшимъ ходомъ нашего желѣзнодорожнаго дѣла и поэтому здѣсь будетъ умѣстно вкратцѣ упомянуть о нихъ.

Прежде всего, въ виду испытываемыхъ Государствомъ финансовыхъ затрудненій, еще по распоряженію Брока, было рѣшено понизить процентъ, платимый кредитными установленіями по вкладамъ частныхъ лицъ съ 4% на 3%; вводя эту мѣру, финансовое вѣдомство, какъ кажется, надѣялось, что обиліе наличныхъ денегъ (въ видѣ кредитныхъ билетовъ и билетовъ Государственнаго Казначейства) и слабое въ то время развитіе торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, въ которыя свободные капиталы могли бы быть помѣщены, не вызоветъ требованій о возвратѣ ввѣренныхъ кредитнымъ учрежденіямъ вкладовъ. На дѣлѣ, однако, оказалось иное: вклады стали усиленно требоваться обратно, и общая сумма капиталовъ, помѣщенныхъ въ Коммерческомъ Банкѣ (казенномъ) и сохранныхъ казнахъ, къ 1 Іюля 1858 г. уменьшилась до 95 мил. руб., тогда какъ къ 1 Января того же года она составляла 140 мил. **). Отливъ капиталовъ изъ государственныхъ кредитныхъ учрежденій угрожалъ серьезною опасностью состоятельности этихъ послѣднихъ, въ особенности потому, что ихъ наличныя средства по большей части были розданы заимообразно Государственному Казначейству, которое не задумывалось для бюджетныхъ надобностей занимать у кре-

*) «Справедливость требуетъ сказать, пишетъ біографъ Княжевича, А. Судейкинъ (Русская Старина 1892 г. кн. XI), что Княжевичъ, будучи человѣкомъ умнымъ, но не имѣющимъ достаточно спеціальныхъ познаній въ области финансовыхъ наукъ, дѣла не портилъ, но въ то же время имя его не связано ни съ одною крупною мѣрою законодательнаго характера; онъ не выдвинулъ ни одного важнаго вопроса». Изъ той же біографіи видно, однако, что Княжевичъ подготовилъ реформу откупной системы и что въ теченіе его управленія Министерствомъ учрежденъ Государственный Банкъ. По своимъ политическимъ убѣжденіямъ Княжевичъ подходилъ къ большинству передовыхъ дѣятелей того времени.

**) Бліохъ. Финансы Россіи. СПБ. 1882 г. томъ II. 1.

дитныхъ установленій свободные капиталы, обыкновенно не справляясь съ ихъ характеромъ. Для возвращенія вкладчикамъ денегъ пришлось опять прибѣгнуть къ выпуску кредитныхъ билетовъ на 88½ мил. руб. (несмотря на то, что въ томъ же 1858 г. было сожжено такихъ билетовъ на 60 мил. руб.). Кромѣ того Правительство попыталось консолидировать часть вкладовъ, еще невостребованныхъ, выпустивъ 5% банковые билеты (на 277 мил. руб.), на которые частнымъ лицамъ предоставлялось обмѣнивать прежнія вкладныя свидѣтельства. Для консолидаціи казенныхъ и сословныхъ вкладовъ были выпущены 4% непрерывно-доходные билеты на 131 мил. руб.

Появленіе въ обращеніи новаго количества кредитныхъ билетовъ возбудило спекуляцію и подняло—конечно искусственно—цѣны всѣхъ фондовыхъ бумагъ *). Этимъ воспользовались иностранные держатели русскихъ фондовъ и стали высылать ихъ для продажи въ Россію, требуя уплаты ихъ цѣнности звонкою монетою. Изъ боязни окончательно уронить нашъ кредитъ приходилось удовлетворять такія требованія и кромѣ того заботиться о поддержаніи нашего вексельнаго курса, высылая для этого золото за границу, чѣмъ еще болѣе ослаблялся нашъ, и безъ того недостаточный, размѣнный фондъ. Для пополненія его финансовое вѣдомство не находило другихъ средствъ, какъ прибѣгать все къ новымъ и новымъ металлическимъ займамъ, которые еще возвышали общую цифру задолженности Государства, уже возросшую со времени Крымской кампаніи болѣе чѣмъ въ четыре раза **). Естественно, что такое положеніе дѣлъ рано или поздно должно было привести къ тяжелому финансовому кризису, который, дѣйствительно, и не замедлилъ наступить.

Дѣятельность Главнаго Общества въ первые года его существованія и измѣненіе его устава.

Таковы были обстоятельства, при которыхъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, разрѣшеннымъ въ 1857—59 гг., предстояло реализировать ихъ складочные капиталы. Изъ всѣхъ нихъ Главное Общество оказалось въ наиболѣе благопріятномъ положеніи, если смотрѣть на дѣло съ точки зрѣнія учредите-

*) На С.-Петербургской фондовой биржѣ 6% заемъ въ Февралѣ 1857 г. котировался по 119¾; въ Декабрѣ же 1858 г.—по 136; 5% заемъ въ началѣ 1857 г. отмѣчался по 102, а въ концѣ 1858 г. дошелъ до 115. (Бліохъ. Финансы Россіи II т.).

**) Къ 1 Января 1853 г. общая цифра нашихъ государственныхъ долговъ (внѣшнихъ и внутреннихъ) составляла 401. 552. 111 руб. (см. Ламанскій. Статистическій обзоръ

лей общества—но отнюдь не Правительства, интересы котораго, какъ весьма скоро обнаружилось, не только не совпадали съ интересами заправителей компаніи, но часто бывали имъ діаметрально противоположны. Съ самаго образованія общества (въ началѣ 1857 г.) акціи его на нарицательную сумму 75 мил. руб. уже были расписаны между учредителями—но это еще не значило, что онѣ ими же были оплачены: учредители предпочли не вносить за акціи денегъ, а приступили къ перепродажѣ ихъ въ третьи руки. Минута была выбрана весьма благопріятная: въ виду отмѣченнаго выше пониженія процента, платимаго по вкладамъ въ государственныя кредитныя учрежденія и вслѣдствіе вызваннаго этою мѣрою отлива вкладовъ изъ казенныхъ банковъ, на покупку акцій, обѣщавшихъ по крайней мѣрѣ 5% дивиденда, нашлось много охотниковъ. Вскорѣ на акціи Главнаго Общества образовалась премія, отъ 12 до 14 руб. на штуку, что повело къ усиленной биржевой игрѣ на нихъ, поощрявшейся учредителями общества, которые доходили даже до даровой раздачи акцій близкимъ людямъ, только для того, чтобы дать послѣднимъ возможность воспользоваться премією. Собравъ такимъ путемъ извѣстное количество наличныхъ средствъ, общество рѣшило начать строительныя работы, для выполненія которыхъ пригласило преимущественно французскихъ техниковъ, во главѣ съ инженеромъ Колиньономъ (Collignon), получившимъ званіе Главнаго Директора. Всѣмъ этимъ техникамъ были назначены безмѣрно высокіе оклады, тѣмъ болѣе неумѣстные, что большинство изъ вступившихъ на службу общества лицъ оказались мало подготовленными къ исполненію лежавшихъ на нихъ обязанностей, за неимѣніемъ какого либо практическаго знакомства съ условіями русской жизни, другіе же были инженерами только по имени, но не по образованію.

Начался памятный въ лѣтописяхъ нашего желѣзнодорожнаго дѣла періодъ безконтрольнаго расходованія собранныхъ за акціи Главнаго Общества денегъ: неудивительно, что черезъ годъ послѣ его учрежденія всѣ наличныя средства компаніи оказа-

---

операцій государственныхъ кредитныхъ установленій. Сборникъ статистическихъ свѣд. о Россіи, изд. Имп. Русск. Географическаго Об-ва томъ II). Къ 1 Января 1858 г. эта цифра возвысилась до 1.759.100.000 руб.

лись уже истощенными; между тѣмъ, строительныя работы были начаты только по принятой отъ Правительства С.-Петербурго-Варшавской дорогѣ, по другимъ же линіямъ не было даже приступлено къ составленію проектовъ. Пришлось по необходимости прибѣгнуть къ облигаціонному займу, предусмотрѣнному уставомъ. Этотъ заемъ, въ 35 мил. руб., былъ реализованъ съ успѣхомъ и также преимущественно въ Россіи: общество еще пользовалось довѣріемъ публики, а свободныхъ средствъ, ищущихъ помѣщенія, за продолжавшимся востребованіемъ вкладовъ изъ банковъ, было болѣе, чѣмъ достаточно. Вновь полученные рессурсы дали обществу возможность приступить къ постройкѣ Нижегородской линіи, а затѣмъ, въ 1859 году, начать, въ незначительномъ, впрочемъ, количествѣ, работы въ Крыму (по Ѳеодосійской линіи)—но самовольное распоряженіе кассовыми средствами общества не прекращалось и въ это время.

Чевкинъ, по мысли котораго осуществилось предпріятіе Главнаго Общества, былъ до крайности раздраженъ подобнымъ оборотомъ дѣла. Не говоря уже о неблаговидныхъ пріемахъ расходованія суммъ общества, пріемовъ, возмущавшихъ шепетильно честную природу Главноуправляющаго Путями Сообщенія, Чевкинъ не могъ не признать, что онъ ошибся въ своемъ основномъ расчетѣ,—привлечь въ Россію значительные иностранные капиталы (въ металлической валютѣ) путемъ размѣщенія бумагъ Главнаго Общества на заграничныхъ денежныхъ рынкахъ. На дѣлѣ оказалось, что какъ акціи, такъ и облигаціи перваго выпуска по большей части остались въ Россіи и въ уплату за нихъ поступили русскіе кредитные рубли. Такимъ образомъ, надежда на приливъ золота не оправдалась; между тѣмъ за желѣзнодорожныя принадлежности, заказывавшіяся исключительно за границею, необходимо было платить звонкою монетою.

Принять какія либо дѣйствительныя мѣры противъ очевидныхъ злоупотребленій, допускавшихся Совѣтомъ Управленія общества, подъ вліяніемъ распоряженій Парижскаго комитета, Чевкинъ былъ не въ состояніи, такъ какъ уставъ Главнаго Общества не дозволялъ Правительству вмѣшиваться во внутренніе распорядки компаніи. Тѣмъ не менѣе Главноуправляющій Путями Сообщенія не переставалъ предъявлять обще-

ству энергическіе протесты противъ того образа дѣйствій, котораго оно продолжало держаться, и въ тѣхъ случаяхъ, когда это было въ его власти, въ корнѣ пресѣкалъ всякое самовольное начинаніе Совѣта Управленія. Такъ, онъ въ весьма рѣзкой формѣ увѣдомилъ Совѣтъ, что возникшее въ средѣ его желаніе направить Южную (Ѳеодосійскую) линію отъ Москвы чрезъ Коломну и Рязань ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть удовлетворено, такъ какъ общество само должно знать, что этимъ былъ бы нанесенъ ущербъ Высочайше утвержденному обществу Саратовской дороги, проектировавшему свой головной участокъ въ томъ же направленіи *).

Съ теченіемъ времени отношенія между Главноуправляющимъ Путями Сообщенія и обществомъ все болѣе и болѣе обострялись, но Чевкинъ не прибѣгалъ къ крайнимъ мѣрамъ, предвидя, что образъ дѣйствій общества неминуемо приведетъ это послѣднее къ несостоятельности и что тогда Правительству представится случай урегулировать свои отношенія къ компаніи, предъявивъ ей свои условія ея дальнѣйшаго существованія.

Такъ и случилось на самомъ дѣлѣ: уже къ началу 1860 г. средства, полученныя путемъ реализаціи перваго облигаціоннаго займа, были растрачены, работы же по Варшавской и Нижегородской дорогамъ подвигались впередъ довольно медленно, а къ сооруженію Южной и Либавской линій вовсе не было приступлено. Подобные результаты трехлѣтней дѣятельности общества не могли не пошатнуть довѣрія къ его благонадежности со стороны держателей бумагъ компаніи: биржевая цѣна ихъ стала постепенно падать и попытка новаго выпуска облигацій заранѣе была обречена на неудачу **). Тогда Совѣтъ Управленія подалъ Главноуправляющему Путями Сообщенія прошеніе, въ которомъ, ссылаясь, для оправданія критическаго положенія компаніи, на колебанія вексельнаго курса и

---

*) Главное Общество, безъ всякаго разрѣшенія съ чьей бы то ни было стороны, распубликовало проектъ направленія Южной линіи на Коломну, что и дало поводъ къ отповѣди Чевкина (см. Селифонтовъ. К. В. Чевкинъ).

** Попытка эта, тѣмъ не менѣе была сдѣлана обществомъ нѣсколько позднѣе, а именно въ началѣ 1861 г., пока велись переговоры объ измѣненіи устава компаніи. Она, какъ и слѣдовало ожидать, кончилась неудачею и реализировать удалось лишь сравнительно незначительную сумму въ 2.359.000 руб.

на дороговизну рабочихъ рукъ, заявлялъ, что Общество признаетъ себя не въ состояніи выполнить всѣхъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ, если ему не будутъ дарованы Правительствомъ нѣкоторыя новыя льготы. Въ случаѣ отказа въ нихъ, общество, по удостовѣренію представителей его, не будетъ имѣть возможности отстроить ни Московско-Ѳеодосійской, ни Либавской линій, такъ какъ привлечь достаточные для сооруженія ихъ капиталы на тѣхъ условіяхъ, на которыхъ Правительство въ 1857 г. потребовало осуществленія названныхъ дорогъ, не представляется ни малѣйшей надежды.

Самымъ дѣйствительнымъ средствомъ для поправки дѣлъ общества и для дарованія ему возможности выполнить возложенную на него Правительствомъ задачу во всемъ ея объемѣ просители признавали продажу Главному Обществу Николаевской желѣзной дороги. Переходъ этой линіи въ распоряженіе общества, обѣщая послѣднему несомнѣнное увеличеніе его доходовъ въ будущемъ, согласно ожиданіямъ компаніи, побудилъ бы иностранныхъ капиталистовъ снабдить общество средствами, достаточными для окончанія постройки дорогъ С.-Петербурго-Варшавской и Нижегородской, а также для сооруженія линій Ѳеодосійской и Либавской.

Далѣе, общество ходатайствовало объ измѣненіи его устава, прося:

а) объ установленіи, вмѣсто опредѣленнаго уставомъ общаго расчета доходовъ по всѣмъ линіямъ общества, особаго по каждой линіи исчисленія доходности ея, съ тѣмъ, чтобы ручательство процентовъ и погашенія примѣнялось по каждой изъ 4-хъ линій компаніи отдѣльно;

б) о дозволеніи дѣлать новые выпуски облигацій, когда общество признаетъ это полезнымъ и на условіяхъ, опредѣляемыхъ Правительствомъ, при соблюденіи лишь постановленія устава о предѣльномъ размѣрѣ облигаціоннаго капитала;

в) о возвышеніи указаннаго въ уставѣ предѣльнаго размѣра поверстной стоимости каждой линіи общества до той цифры, которая опредѣлится дѣйствительными расходами, съ соотвѣтственнымъ увеличеніемъ абсолютной цифры гарантіи на поверстный капиталъ каждой дороги, и

г) объ уплатѣ Правительству—на будущее время—въ возмѣщеніе долга общества за переданный ему, отстроенный казною, участокъ С.-Петербургъ-Гатчина (Варшавской дороги)

не половины излишка, могущаго оказаться по очисткѣ 5% на гарантированный по С.-Петербурго-Варшавской линіи капиталъ (какъ было опредѣлено уставомъ), но какой либо меньшей части такого излишка.

Ходатайство общества было разсмотрѣно Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ *) въ засѣданіе 9 Іюня 1860 года.

По главному, возбужденному просителями, вопросу объ отчужденіи Николаевской жел. дороги, Члены Комитета не пришли къ единогласному заключенію. Большинство Членовъ, и въ томъ числѣ Главноуправляющій Путями Сообщенія Ген. Ад. Чевкинъ, признавали уступку въ руки Главнаго Общества важнѣйшей артеріи нашихъ путей сообщенія, каковою является Николаевская дорога, мѣрою весьма опасною, грозящею поставить въ тягостную зависимость отъ Главнаго Общества всѣ, даже не принадлежащія этому послѣднему, дороги.

Министръ же Финансовъ (Княжевичъ), мнѣніе котораго раздѣляли Предсѣдатель Комитета Канцлеръ (Иностр. дѣлъ Графъ Нессельродъ) и Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Баронъ Мейендорфъ (Предсѣдатель Департамента Госуд. Экономіи Государственнаго Совѣта), считалъ продажу Николаевской дороги иностраннымъ капиталистамъ мѣрою не только необходимою, но даже неотложною. По мнѣнію Министра Финансовъ и согласныхъ съ нимъ Членовъ, продажа необходима потому, что только путемъ подобной операціи Правительство будетъ имѣть возможность пріобрѣсти подкрѣпленіе размѣннаго фонда кредитныхъ билетовъ, которое, въ совокупности съ существующимъ фондомъ и съ ожидаемыми отъ предстоящаго заграничнаго займа средствами, позволитъ, наконецъ, нашему Правительству вступить твердою ногою на путь возстановленія нашей денежной системы и открытія размѣна.

Отложить продажу Николаевской дороги—значило бы, по убѣжденію Княжевича, отсрочить прочное возстановленіе вексельнаго курса и продолжить колебанія, невѣрность въ торговыхъ сдѣлкахъ и убытки казны и торговыхъ лицъ; если не приступить безотлагательно къ мѣрамъ, ведущимъ къ улучшенію нашего финансоваго хозяйства, то нельзя надѣяться на привлеченіе въ Россію иностранныхъ капиталовъ, которые

---

*) Комитетъ этотъ замѣнилъ въ 1858 г. прежній Главный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ.

естественно страшатся измѣнчивости нашей денежной единицы. Продать Николаевскую дорогу, по мнѣнію Предсѣдателя и 2-хъ Членовъ, необходимо именно иностраннымъ капиталистамъ, такъ какъ только послѣдніе могутъ заплатить за нее звонкою монетою; въ частности, лучшаго покупщика, чѣмъ Главное Общество, едва ли можно ожидать: въ компаніи этой участвуютъ всѣ главнѣйшіе банкирскіе дома, за исключеніемъ Ротшильдовъ.

Изъ остальныхъ ходатайствъ общества Комитетъ единогласно полагалъ возможнымъ удовлетворить лишь желаніе компаніи относительно нѣкотораго повышенія гарантированной поверстной оцѣнки Либавской и Ѳеодосійской линій, какъ вызываемое измѣнившимся съ 1857 г. положеніемъ международнаго денежнаго рынка; однако, по мнѣнію Комитета, повышеніе это должно быть ограничено точно опредѣленной цифрою, которая имѣетъ выясниться путемъ дальнѣйшихъ переговоровъ. Равнымъ образомъ Комитетъ не встрѣчалъ препятствій удовлетворить просьбу общества объ уменьшеніи размѣра отчисленій въ пользу Правительства изъ чистой прибыли компаніи. Ходатайства же: 1) объ отдѣльномъ исчисленіи дохода по каждой линіи и 2) о правѣ на выпускъ облигацій до суммы 137½ мил. руб.—снова вызвали разногласіе.

По первому изъ указанныхъ вопросовъ Предсѣдатель Комитета и Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Баронъ Мейендорфъ не встрѣчали препятствій къ измѣненію въ просимомъ смыслѣ устава общества; остальные же Члены находили, что такая мѣра до крайности усложнила бы надзоръ Правительства за счетоводствомъ компаніи.

Что же касалось до ходатайства общества о разрѣшеніи ему новыхъ облигаціонныхъ займовъ, то Министръ Финансовъ, къ которому присоединились 6 Членовъ Комитета (Ген.-Адъютанты: Чевкинъ, Гр. Строгановъ и Баронъ Ливенъ *)и Инженеръ-Генералъ-Лейтенанты Герстфельдъ, Языковъ и Тотлебенъ) признавалъ, что выпускъ облигацій можетъ быть допущенъ въ размѣрѣ, отнюдь не превышающемъ внесеннаго по акціямъ капитала, иначе облигаціи не были бы обезпечены этимъ послѣднимъ. Принимая же во вниманіе, что стоимость выпущенныхъ обществомъ акцій по современному биржевому

*) Генералъ-Квартирмейстеръ Главнаго Штаба Его Величества.

курсу ихъ, не превышаетъ 53.000.000 руб., Министръ Финансовъ и согласные съ нимъ Члены не считали возможнымъ дозволить компаніи испрашиваемый ею облигаціонный заемъ на сумму 137.500.000 р. Противъ такого взгляда возражали Предсѣдатель Комитета и Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Баронъ Мейендорфъ, которые находили, что обезпеченіемъ облигацій служатъ не акціи, а сама дорога и правительственная гарантія ея дохода. По мнѣнію названныхъ двухъ лицъ, обществу въ дѣлѣ выпуска облигацій надо предоставить возможную свободу, такъ какъ, при низкомъ курсѣ акцій, новый выпускъ послѣднихъ не былъ бы выгоднымъ, и нужныя для окончанія порученныхъ обществу линій средства могутъ быть собраны только путемъ облигаціоннаго займа. *).

Государь, по разсмотрѣніи журнала Комитета, не постановилъ по этому дѣлу окончательнаго рѣшенія, но повелѣлъ передать его на разсмотрѣніе Совѣта Министровъ.

Журналъ засѣданія Совѣта, посвященный обсужденію ходатайства Главнаго Общества, заслуживаетъ вниманія, главнымъ образомъ, въ виду содержащихся въ немъ общегосударственныхъ соображеній, касающихся будущихъ задачъ нашей финансовой и экономической политики. Кромѣ того журналъ этотъ представляетъ интересъ еще и потому, что изъ резюмированныхъ въ немъ премій съ неменьшею ясностію, чѣмъ изъ изложенныхъ выше сужденій Комитета желѣзныхъ дорогъ, обнаруживается то принципіальное разномысліе, которое уже въ 1860 году существовало между вѣдомствами Путей Сообщенія и Финансовъ относительно вопроса объ отчужденіи Николаевской дороги, вопросу тогда впервые возбужденному. Впослѣдствіи, какъ будетъ своевременно указано, разномысліе это обострилось еще болѣе, причемъ въ концѣ концовъ взгляды Министерства Финансовъ взяли верхъ.

«Члены Совѣта Министровъ», значится въ упомянутомъ журналѣ, «по выслушаніи записки, составленной Правленіемъ Главнаго Общества и словесныхъ заявленій Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича (занимавшаго постъ Предсѣдателя Комитета Финансовъ) и Министра Финансовъ о настоящемъ положеніи нашего

*) См. журналъ Комитета желѣзныхъ дорогъ 9 Іюня 1860 года.

размѣннаго фонда, признали, что, безъ сомнѣнія, пріобрѣтеніе значительнаго количества золотой монеты можетъ послужить къ улучшенію нашей денежной системы и открытію размѣна, но, не менѣе того, не могли не замѣтить, что главнѣйшимъ и вѣрнѣйшимъ къ тому средствомъ должно служить развитіе внутреннихъ обильныхъ и разнородныхъ источниковъ народнаго богатства, къ чему непосредственно должно способствовать улучшеніе путей сообщенія и устройство желѣзныхъ дорогъ, и что только одно такое развитіе нашихъ внутреннихъ силъ можетъ установить равновѣсіе между привозомъ къ намъ иностранныхъ товаровъ и отпускомъ за границу нашихъ отечественныхъ произведеній; ибо въ противномъ случаѣ, если привозъ будетъ постоянно превышать нашъ отпускъ, то звонкая монета неминуемо должна выходить изъ Россіи за границу за покупаемыя нами за границею произведенія. Такимъ образомъ, если продажа Николаевской дороги и желательна въ отношеніи финансовой пользы, то, однако, польза эта не составляетъ главнѣйшую цѣль продажи этой дороги. Члены Совѣта признаютъ, что въ этомъ отношеніи есть цѣль большей государственной и существенной важности, а именно: успѣшное и непремѣнное окончаніе сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, означенныхъ въ указѣ 26 Января 1857 г. Совѣтъ Министровъ, принимая во вниманіе, что въ настоящее время представители Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, принявшіе устройство сей сѣти, просятъ какъ необходимое для окончанія оной пособіе дарованіе новыхъ льготъ, находитъ, что положительное заключеніе о возможности достиженія черезъ сіе вышеозначенной цѣли можетъ быть сдѣлано только по опредѣленіи всѣхъ условій съ Главнымъ Обществомъ и потому, не разрѣшая въ настоящее время этого вопроса окончательно, надлежитъ только вступить въ переговоры съ Главнымъ Обществомъ о тѣхъ условіяхъ, безъ которыхъ оно признаетъ невозможнымъ обязаться непремѣннымъ окончаніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, Указомъ 1857 г. назначенной». Принявъ эту мысль, Члены Совѣта раздѣлились однако же на счетъ одного изъ основаній, на коихъ могутъ быть ведены переговоры съ Главнымъ Обществомъ.

9 Членовъ—Вел. Князь Константинъ Николаевичъ, Гр. Нессельродъ, Графъ Блудовъ (Главноуправляющій II-мъ Отдѣленіемъ Собственной Его Императорскаго Величества Канце-

ляріи) Графъ Адлербергъ (Министръ Императорскаго Двора), Ланской (Министръ Внутреннихъ Дѣлъ), Графъ Панинъ (Министръ Юстиціи). Князь Горчаковъ (Министръ Иностранныхъ Дѣлъ),Княжевичъ(Министръ Финансовъ)и Мухановъ(Товарищъ Министра Народнаго Просвѣщенія)— полагали: «войти въ переговоры съ Главнымъ Обществомъ по всѣмъ предлагаемымъ имъ условіямъ, *со включеніемъ* и уступки оному Николаевской дороги, но съ тѣмъ лишь непремѣннымъ обязательствомъ, чтобы сѣть желѣзныхъ дорогъ, означенная Указомъ 26 Января 1857 г., была окончена своевременно и чтобы къ несомнѣнному сего достиженію имѣлось положительное ручательство».

Другіе же *6 Членовъ*—Князь Орловъ (Предсѣдатель Государственнаго Совѣта и Комитета Министровъ), Генералъ-Адъютанты: Сухозанетъ (Военный Министръ), Кн. Долгоруковъ (Шефъ жандармовъ), Чевкинъ, Анненковъ (Государственный Контролеръ) и Ген. Лейт. Зеленой (Товарищъ Министра Государ. Имуществъ) — признавая вполнѣ всю государственную пользу и необходимость своевременнаго окончанія сѣти дорогъ 1857 г., находили, что «для достиженія сего нѣтъ необходимости въ отчужденіи нынѣ же Николаевской желѣзной дороги, а особенно въ передачѣ оной Главному Обществу, отъ чего они не могутъ не опасаться вредныхъ послѣдствій, въ виду выраженныхъ Главноуправляющимъ Путями Сообщенія убѣжденій, что мѣрою сею предоставлено было бы частному обществу, нынѣ въ зависимости иностранной состоящему, такое преобладающее вліяніе и власть, которыя будутъ для промышленности вредны, для Правительства могутъ быть опасны, а для Государства составятъ въ теченіе 90 лѣтъ тяжелое бремя. Посему 6 Членовъ полагали: войти въ переговоры съ Главнымъ Обществомъ о тѣхъ условіяхъ, на коихъ оно приметъ на себя окончаніе всей сѣти желѣзныхъ дорогъ, *не касаясь* передачи оному Николаевской дороги».

Государь, выслушавъ эти сужденія, согласился съ мнѣніемъ большинства и повелѣлъ Главноуправляющему Путями Сообщенія привести его въ исполненіе.

Такимъ образомъ уже въ 1860 году уступка Николаевской дороги на опредѣленный срокъ въ руки частной компаніи въ принципѣ была признана допустимою и мнѣніе Министра Финансовъ получило перевѣсъ надъ тѣмъ взглядомъ, главнымъ выразителемъ котораго являлся Ген. Ад. Чевкинъ.

Впрочемъ, для разсматриваемаго времени принятое въ этомъ дѣлѣ рѣшеніе имѣло значеніе только принципіальное: дальнѣйшіе переговоры съ Главнымъ Обществомъ убѣдили Чевкина въ томъ, что отъ общества трудно ожидать выполненія всей совокупности первоначально принятыхъ имъ на себя обязательствъ; между тѣмъ, предположеніе объ отчужденіи Николаевской дороги было вызвано исключительно желаніемъ Правительства обезпечить выполненіе сѣти 1857 года. При такихъ условіяхъ вопросъ о Николаевской дорогѣ отпадалъ самъ собою, тѣмъ болѣе, что общество уклонялось дать какое либо положительное ручательство въ добросовѣстномъ довершеніи лежавшихъ на его обязанности сооруженій, и заботилось главнымъ образомъ о закрѣпленіи за собою сколь возможно широкихъ льготъ. Въ Маѣ 1861 года оно представило на разсмотрѣніе Правительства новое ходатайство, въ которомъ заявляло, что для отстройки С.-Петербурго-Варшавской линіи, вѣтви ея къ Прусской границѣ черезъ Ковно и Нижегородской дороги обществу необходимы еще 28 мил. руб., которые оно не въ состояніи собрать своимъ распоряженіемъ въ виду неблагопріятнаго состоянія денежныхъ рынковъ. Этой суммы общество ожидало въ видѣ пособія отъ Правительства, у котораго оно, кромѣ того, испрашивало увеличенія абсолютной цифры, опредѣленной на капиталы вышеупомянутыхъ трехъ линій гарантіи (6.080.000 руб.) до 6.900.000 р. въ годъ. Для Южной линіи Совѣтъ Управленія Общества также признавалъ необходимымъ возвысить цифру гарантированнаго дохода, причемъ опредѣлялъ прибавку къ утвержденному ранѣе размѣру гарантіи (4.322.000 р.) въ 2.247.000 р. Кромѣ того, Совѣтъ Управленія считалъ крайне невыгоднымъ для общества, въ виду частыхъ колебаній вексельнаго курса, постановленіе объ опредѣленіи цѣны акцій и облигацій въ металлической валютѣ, влекущее за собою уплату интереса и погашенія въ той же валютѣ и просилъ объ отмѣнѣ этого постановленія. Наконецъ, общество, для своевременнаго окончанія Варшавской, Ковенской, Нижегородской и Южной линій испрашивало у Правительства дарованія ежегодныхъ субсидій: для первыхъ трехъ линій (въ совокупности) по 2.017.000 руб., а для Ѳеодосійской (Южной) дороги по 2.750.000 руб. въ годъ въ продолженіе 30 лѣтъ. Къ осуществленію же Либавской дороги общество отказывалось приступить ранѣе, чѣмъ черезъ три года,

заявляя, что только по отстройкѣ значительной части Южной линіи выяснится, на какихъ условіяхъ можетъ съ успѣхомъ быть проложенъ рельсовый путь къ Либавѣ*).

Неумѣренность требованій общества и самовольная отсрочка приступа къ сооруженію Либавской дороги, которую Правительство считало линіей первостепенной важности, переполнили мѣру терпѣнія Чевкина и онъ выступилъ съ рѣшительнымъ протестомъ противъ притязаній Совѣта Управленія. На этотъ разъ его поддержалъ и Министръ Финансовъ. Дѣло предварительно разсматривалось въ Комитетѣ Финансовъ и тамъ Чевкинъ, склонившій на свою сторону большинство Членовъ Комитета, энергично стоялъ за отклоненіе ходатайства общества, по крайней мѣрѣ въ томъ видѣ, въ которомъ оно было представлено Комитету. Прежде всего Чевкинъ и согласные съ нимъ Члены указывали на то, что, даже въ случаѣ удовлетворенія ходатайства общества, Правительство не будетъ имѣть никакого ручательства за добросовѣстное исполненіе обществомъ возложенной на него задачи: предшествовавшая дѣятельность компаніи была отнюдь не такова, чтобы внушить Правительству довѣріе къ обществу, «въ которомъ духъ благовременной и разумной бережливости не могъ водвориться». Общество съ самаго начала вело свои дѣла безпорядочно и неправильно: по свидѣтельству ревизіонной коммисіи, акціонеры вовсе не имѣли голоса въ распоряженіяхъ Правленія и всѣмъ дѣломъ руководилъ Парижскій комитетъ, не имѣвшій ни одной акціи. Въ настоящее время общество тѣмъ не менѣе требуетъ себѣ льготъ, которыя нельзя не признать чрезмѣрными: цѣною одного лишь просимаго обществомъ ежегоднаго пособія для Варшавской, Ковенской и Нижегородской линій можно было бы занять изъ 6% тѣ 28 мил. руб., которые, по увѣренію Совѣта Управленія, необходимы для окончанія этихъ линій, испрашиваемая же для Южной линіи субсидія соотвѣтствуетъ капиталу въ 38 мил. руб., занятыхъ также изъ 6%. Между тѣмъ, эти льготы общество называетъ «дополнительными» и домогается еще увеличенія размѣра гарантіи. Удовлетвореніе послѣдняго ходатайства, по убѣжденію большинства Членовъ Комитета, создало бы крайне нежелательный прецедентъ для домога-

*) См. приложенія къ журналу Комитета Финансовъ 7 Іюня 1861 г. (дѣло Комитета Финансовъ за № 34).

тельствъ другихъ компаній и вообще являлось бы мѣрою весьма опасною для нашего государственнаго кредита, который, какъ значится въ журналѣ, «по этому признаку могъ бы считаться достигшимъ послѣдней крайности». Въ заключеніе Чевкинъ и его единомышленники признавали, что лучше вовсе освободить Главное Общество отъ постройки Ѳеодосійской и Либавской линій и попытаться найти для осуществленія ихъ другія средства, нежели даровать обществу тѣ тягостныя для казны льготы, о которыхъ общество ходатайствуетъ.

Предсѣдатель же Комитета Финансовъ (Великій Князь Константинъ Николаевичъ), Государственный Канцлеръ Иностранныхъ Дѣлъ Графъ Нессельродъ и Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Баронъ Мейендорфъ, возражали противъ такого крайняго, по ихъ мнѣнію, рѣшенія. Они ссылались на стѣсненное, въ виду политическихъ обстоятельствъ, положеніе денежнаго рынка («теперь въ Европѣ ни миръ, ни война» говорится въ ихъ мнѣніи) и этимъ объясняли критическое состояніе дѣлъ общества, затѣмъ указывали на неблагопріятныя для нашего кредита послѣдствія, которыя могло бы имѣть объявленіе Главнаго Общества несостоятельнымъ. Въ случаѣ такого оборота дѣла иностранцы навѣрно отказались бы помѣщать на будущее время свои сбереженія въ наши желѣзнодорожныя предпріятія и намъ пришлось бы прибѣгнуть для осуществленія необходимыхъ намъ желѣзныхъ дорогъ къ постройкѣ ихъ распоряженіемъ казны, «способу медленному, дорогому и обременяющему государственный кредитъ непрестанными займами». Поэтому Предсѣдатель и два поименованныхъ выше Члена Комитета полагали необходимымъ оказать обществу поддержку, которая позволила бы ему выполнить принятыя имъ на себя обязательства въ полномъ ихъ объемѣ, хотя и признавали, что размѣръ просимыхъ обществомъ субсидій можно было бы ограничить *).

Разногласіе подобнаго же рода повторилось и въ Совѣтѣ Министровъ, на разсмотрѣніе котораго былъ, по Высочайшему повелѣнію, переданъ журналъ Комитета Финансовъ.

7 *Членовъ* Совѣта—Великій Князь Константинъ Николаевичъ, Графъ Нессельродъ, Баронъ Мейендорфъ, Князь Дол-

*) Дѣло Комитета Финансовъ 1861 г. № 34.

горуковъ, Князь Горчаковъ, Статсъ-Секретарь Валуевъ (Министръ Внутреннихъ Дѣлъ) и Баронъ Фредериксъ (Товарищъ Главноуправляющаго IV отдѣленіемъ Собственной Его Величества Канцеляріи)—признавали желательнымъ оставить за Главнымъ Обществомъ не только окончаніе значительно уже подвинутыхъ постройкою линій Варшавской и Нижегородской, но и сооруженіе Южной дороги. Считая, для достиженія этой цѣли, необходимымъ дать обществу такія улучшенныя условія, которыя по состоянію заграничныхъ денежныхъ рынковъ могли бы привлечь иностранные капиталы къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ, 7 Членовъ полагали согласиться на дарованіе обществу просимыхъ льготъ, но съ тѣмъ, чтобы общество оставило Правительству полную свободу приступить къ сооруженію Либавской дороги по своему усмотрѣнію тѣмъ или другимъ способомъ, а Главное Общество обязалось—въ извѣстный срокъ дать положительный отвѣтъ: можетъ ли оно, на этихъ условіяхъ, исполнить остающіяся на его обязанности работы какъ по окончанію линій Варшавской (съ вѣтвью къ Прусской границѣ) и Нижегородской, такъ и по сооруженію Южной дороги.

12 же Членовъ—Гр. Блудовъ, Гр. Адлербергъ, Гр. Строгановъ, Ген. Лейт. Муравьевъ, (Министръ Государственныхъ Имуществъ *) Т. С. Прянишниковъ (Главноначальствующій надъ почтовымъ департаментомъ), Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ, Статсъ-Секретарь Брокъ (Членъ Государственнаго Совѣта, бывшій Министръ Финансовъ), Генералъ-Адъютантъ Анненковъ, Т. С. Княжевичъ, Генералъ-Адъютантъ Милютинъ (Военный Министръ), Т. С. Мухановъ и Т. С. Замятнинъ (Управляющій Министерствомъ Юстиціи)—находили, что Главное Общество, заявивъ само невозможность окончить, безъ пособія со стороны Правительства, дороги Варшавскую и Нижегородскую, тѣмъ менѣе представляетъ какое либо ручательство въ дѣйствительномъ исполненіи Южной линіи; что, въ виду этого, чрезмѣрныя дополнительныя льготы, просимыя обществомъ для Южной дороги, не могутъ быть допущены, особенно при трудномъ положеніи нашихъ финансовъ; что жертвы Правительства не должны превышать мѣры, дѣйствительно необходимой для окончанія линій Варшавской

*) Впослѣдствіи Генералъ-Губернаторъ Сѣверо-Западнаго края.

и Нижегородской, значительно уже работами подвинутыхъ, и для возможнаго огражденія акціонеровъ отъ потерь противъ той гарантіи Правительства, которую они имѣли въ виду при подпискѣ; что и эти послѣднія льготы могутъ быть дарованы лишь по особому пересмотру устава общества, когда оно само будетъ просить объ освобожденіи его отъ устройства Южной и Либавской дорогъ и когда, такимъ образомъ, Правительство получитъ полную свободу въ дѣйствіяхъ своихъ къ изысканію способовъ исполненія этихъ линій другими средствами, по ближайшему своему усмотрѣнію.—По этимъ соображеніямъ 12 Членовъ полагали: «объявить обществу, что просимыхъ имъ дополнительныхъ льготъ, по ихъ чрезмѣрности, даровать невозможно и что, затѣмъ, если общество признаетъ невозможнымъ исполнить принятыя имъ по уставу его обязанности, то оно можетъ просить о пересмотрѣ устава».

Въ основаніе такого пересмотра, по мнѣнію 12-ти Членовъ, могло бы быть принято: 1) освобожденіе общества отъ обязанностей его по линіямъ Ѳеодосійской и Либавской; 2) оказаніе обществу пособія отъ Правительства для довершенія дорогъ Варшавской и Нижегородской; 3) принятіе Правительствомъ, въ мѣрѣ такого пособія, участія въ предпріятіи и въ Правленіи общества, и 4) измѣненіе управленія общества согласно новому его образованію и указаніямъ опыта.

Государь Императоръ, по выслушаніи изложенныхъ разнородныхъ сужденій, Высочайше утвердилъ мнѣніе *большинства* *).

Въ исполненіе принятаго Государемъ рѣшенія и на основаніи переговоровъ съ представителями Главнаго Общества, Генералъ-Адъютантомъ Чевкинымъ была составлена особая записка о пересмотрѣ положенія объ учрежденіи названнаго Общества и его устава, а равно выработаны главныя основанія, на которыхъ Правительство могло бы даровать компаніи новый уставъ. Какъ указанная записка, такъ и «Главныя основанія» по Высочайшему повелѣнію были разсмотрѣны въ засѣданіи Совѣта Министровъ 13 Іюля 1861 г., при чемъ Государю Императору, по выслушаніи состоявшихся по означеннымъ предметамъ сужденій, угодно было утвердить предста-

*) Дѣло Совѣта Министровъ 1861 г. за № 13.

вленіе Генералъ-Адъютанта Чевкина и предоставить Главноуправляющему Путями Сообщенія препроводить изъясненное представленіе частнымъ образомъ предсѣдателю Правленія Главнаго Общества для испрошенія отъ общаго собранія акціонеровъ полномочія на подробный пересмотръ, согласно вновь выработаннымъ основаніямъ, положенія и устава Общества, Высочайше утвержденныхъ 26 Января 1857 г. *).

Сущность измѣненій, проектированныхъ въ условіяхъ дѣятельности Главнаго Общества, заключалась въ слѣдующемъ:

1) Всѣ взаимныя обязательства Общества и Правительства по линіямъ Либавской и Южной—прекращаются.

2) Общество передаетъ Правительству всѣ изысканія, планы, чертежи и матеріалы, заготовленные для поименованныхъ двухъ линій съ зачетомъ за сдѣланныя по этимъ линіямъ издержки общества 6.400.000 р. въ счетъ 18.000.000 р., должныхъ Обществомъ Правительству за переданный ему въ 1857 г., отстроенный казною, участокъ С.-Петербурго-Варшавской дороги.

3) Внесенный обществомъ залогъ въ 3.000.000 р. подлежитъ возвращенію.

4) На окончаніе линій Варшавской (съ вѣтвью къ Прусской границѣ) и Нижегородской Правительство выдаетъ обществу пособіе въ 28.000.000 р.

5) Когда чистый доходъ компаніи, за отчисленіемъ всѣхъ обязательныхъ платежей, превзойдетъ размѣръ гарантированнаго дохода, то излишекъ дѣлится пополамъ между казною и акціонерами.

6) Учрежденный въ Парижѣ, согласно уставу 1857 г., особый комитетъ для завѣдыванія дѣлами Общества—упраздняется и Правленіе Общества переводится въ С.-Петербургъ, при чемъ 4 члена назначаются Правительствомъ; изъ числа остальныхъ 10 членовъ Правленія (выборныхъ) не менѣе половины должны быть русскими подданными; и

7) Правительство устанавливаетъ правильную ревизію отчетовъ Общества **).

Главное Общество приняло предложенныя ему условія, вслѣдствіе чего въ Главномъ Управленіи Путями Сообщенія

---

*) Дѣло Совѣта Министровъ 1861 г. за № 14.

**) См. приложеніе къ журналу Совѣта Министровъ 13 Іюля 1861 г.

былъ составленъ проектъ новаго устава, который Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ внесъ, по Высочайшему повелѣнію, на разсмотрѣніе Комитета Министровъ. Комитетъ одобрилъ проектъ, который затѣмъ получилъ утвержденіе Государя 3 Ноября 1861 г. Новымъ уставомъ обязанности Общества ограничивались отстройкою линій: Варшавской (съ вѣтвью къ Эйдкунену) и Нижегородской; капиталъ Общества былъ установленъ, по числу выпущенныхъ уже акцій и облигацій, въ размѣрѣ 112.359.625 р.; срокомъ открытія движенія по оставшимся на обязанности Общества дорогамъ опредѣленъ исходъ 1862 г.*). Надзоръ Правительства за Обществомъ былъ усиленъ включеніемъ въ Правленіе 4 членовъ отъ Правительства; кромѣ того Главноуправляющему Путями Сообщенія была предоставлена власть удалять по своему усмотрѣнію каждаго изъ служащихъ въ Обществѣ.

Судьба другихъ желѣзнодорожныхъ компаній, учрежденныхъ въ 1857—59 г.г.

Неудача предпріятія Главнаго Общества знаменуетъ собою начало неблагопріятнаго и крайне тяжелаго для дѣла нашего желѣзнодорожнаго строительства періода. Не говоря уже о томъ, что вслѣдствіе отказа названнаго Общества отъ постройки Либавской и Ѳеодосійской линій въ предположенной желѣзнодорожной сѣти получался трудно восполнимый пробѣлъ—несостоятельность упомянутой компаніи нанесла весьма чувствительный ударъ финансовому положенію другихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, выпустившихъ свои бумаги на денежный рынокъ вслѣдъ за Главнымъ Обществомъ. Одна лишь Риго-Динабургская дорога еще успѣла воспользоваться благопріятнымъ настроеніемъ капиталистическихъ сферъ, вызваннымъ успѣхомъ первоначальной подписки на акціи Главнаго Общества и учредителямъ этой дороги удалось собрать въ сравнительно короткое время потребныя на сооруженіе задуманной линіи средства, при томъ преимущественно на отечественномъ денежномъ рынкѣ **). Всѣ же другія желѣзнодорожныя компаніи, разрѣшенныя въ теченіе 1858—1859 г.г., оказались не въ состояніи реализировать нужные имъ капиталы на тѣхъ условіяхъ, на которыхъ сами учредители ихъ, при первоначальныхъ переговорахъ съ Правитель-

*) Это послѣднее обязательство было въ точности выполнено Главнымъ Обществомъ.

**) Риго-Динабургская дорога была открыта для движенія въ 1862 г.

ствомъ, полагали возможнымъ это исполнить. Выше было говорено о томъ, что учредители двухъ обществъ—Волго-Донской и Московско-Сергіевской (Ярославской) дорогъ—не требовали вовсе правительственной гарантіи на имѣвшіе быть ими собранными капиталы. Однако первое изъ упомянутыхъ обществъ черезъ полтора года послѣ своего возникновенія уже ходатайствовало о присвоеніи капиталу компаніи, который общество предполагало уменьшить до цифры 6.400.000 р., правительственной гарантіи въ 4½%; общество же Московско-Ярославской дороги, въ прошеніи, поданномъ Генералъ-Адъютанту Чевкину въ Апрѣлѣ 1860 г., отказывалось строить продолженіе Московско-Сергіевскаго участка до Ярославля, если компаніи не будутъ дарованы преимущества, равныя тѣмъ, какими, на основаніи своего устава, пользовалась Московско-Саратовская дорога (т. е. такая же гарантія въ 4½% на основной капиталъ).

Учредители какъ той, такъ и другой компаніи очевидно ошиблись въ своихъ первоначальныхъ расчетахъ: они были введены въ заблужденіе кажущимся обиліемъ свободныхъ денежныхъ средствъ; на дѣлѣ же Россія была наводнена бумажными деньгами, количество которыхъ безусловно превышало потребность страны въ платежныхъ знакахъ. Возвышеніе биржевыхъ цѣнностей было искусственное, вызванное спекуляціею; успѣхъ же подписки на акціи Главнаго Общества, вскружившій тогда головы другимъ желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ, собственно былъ успѣхомъ внѣшнимъ, показнымъ. Но даже если откинуть это послѣднее соображеніе, то и тогда придется признать, что учредители Московско-Ярославскаго и Волго-Донскаго обществъ довольно необдуманно увлеклись примѣромъ Главнаго Общества, которое находилось въ совершенно исключительныхъ условіяхъ. Во главѣ его стояли первостепенныя банкирскія фирмы, одни имена которыхъ позволяли надѣяться на искусное веденіе ими дѣла, и—прежде всего—капиталъ его пользовался гарантіею Правительства. Естественно, что, въ надеждѣ на хорошіе дивиденды или даже просто на премію при перепродажѣ, многіе спѣшили заручиться бумагами, выпущенными Главнымъ Обществомъ. Далеко не при такихъ условіяхъ открыли свои дѣйствія общества Московско-Ярославской и Волго-Донской дорогъ: Чевкинъ, въ отзывѣ своемъ по представленнымъ учредителями обѣихъ компаній просьбамъ о да-

рованіи имъ казенной гарантіи, объяснялъ низкій курсъ выпущенныхъ обществомъ Волго-Донской дороги бумагъ тѣмъ, что первоначальные покупщики акцій—люди, не имѣвшіе значительныхъ средствъ,—думали воспользоваться преміею на акціи и, продавъ часть послѣднихъ, заплатить этими деньгами за пріобрѣтеніе слѣдующихъ выпусковъ; между тѣмъ, въ виду переполненія денежнаго рынка другими бумагами, выпущенными гарантированными желѣзнодорожными компаніями (Главнымъ Обществомъ и обществомъ Риго-Динабургской дороги), на акціи негарантированной Волго-Донской дороги не образовалось преміи и владѣльцы этихъ акцій должны были продать ихъ по весьма низкой цѣнѣ *). Это объясненіе несомнѣнно было правильно, но имъ не исчерпывались причины неуспѣха двухъ разсматриваемыхъ компаній—причины эти были болѣе общаго свойства. Россія въ то время переживала весьма тревожную эпоху: въ Царствѣ Польскомъ замѣчалось опасное броженіе, чуть ли не открыто поддерживаемое Наполеономъ III-мъ; разрывъ нашихъ дипломатическихъ сношеній съ Франціею съ минуты на минуту становился вѣроятнѣе и многіе ожидали, что неминуемымъ слѣдствіемъ такихъ натянутыхъ отношеній будетъ обще-европейская война. У насъ дома шла тѣмъ временемъ дѣятельная работа по подготовленію крестьянской реформы, ожиданіе которой сильно волновало умы; твердая рѣшимость Государя освободить крестьянъ была всѣмъ болѣе или менѣе извѣстна, неизвѣстны были только условія, на которыхъ въ концѣ концовъ состоится преобразованіе крестьянскаго быта. Во всякомъ случаѣ, въ обществѣ часто высказывались опасенія, что проведеніе въ жизнь проектированной реформы не обойдется спокойно: ожидали бунтовъ, многіе пророчили даже чуть ли не поголовное возстаніе крестьянъ противъ помѣщиковъ. Будущее показало, насколько такія опасенія были преувеличены, но въ то время всѣ готовились къ худшему; нѣкоторые землевладѣльцы даже переводили имѣвшіяся у нихъ деньги за границу, собираясь покинуть Россію до объявленія «воли». Не мудрено, что при такомъ настроеніи общества въ 1859—60 г.г. не находилось охотниковъ для помѣщенія своихъ свободныхъ средствъ въ предпріятія, ничѣмъ не обезпеченныя, въ родѣ компаніи Волжско-Донской дороги.

---

*) См. Жур. Ком. Мин. 25 Октября 1860 г.

Главноуправляющій Путями Сообщенія сознавалъ, на сколько нежелательною являлась ликвидація дѣлъ двухъ желѣзнодорожныхъ обществъ (Московско-Ярославскаго и Волго-Донскаго), которыя приняли на себя сооруженіе рельсовыхъ путей, способныхъ оживить промышленность въ обслуживаемыхъ ими раіонахъ *),—причемъ, въ частности, отъ Волго-Донской линіи ожидалась еще доставка дешеваго топлива, въ видѣ Донскаго антрацита, на Волжскіе пароходы. Поэтому Чевкинъ считалъ справедливымъ уравнять права двухъ упомянутыхъ выше обществъ съ финансовыми преимуществами общества Московско-Саратовской дороги, учрежденнаго почти одновременно съ ними, т. е. даровать ихъ капиталамъ правительственную гарантію въ 4½%. Министръ Финансовъ (Княжевичъ) былъ того же мнѣнія; Комитетъ Министровъ также не встрѣтилъ препятствій къ удовлетворенію ходатайствъ обществъ Волго-Донской и Московско-Ярославской дорогъ, причемъ, однако, полагалъ обусловить присвоеніе гарантіи капиталу послѣдней изъ нихъ доведеніемъ рельсоваго пути до Ярославля **). Общество, однако, оказалось не въ состояніи исполнить этого требованія и постройка линіи остановилась, по доведеніи рельсоваго пути до Сергіева Посада.

Между тѣмъ положеніе денежнаго рынка все ухудшалось: къ началу 1861 года нашъ металлическій размѣнный фондъ составлялъ всего 92,5 мил. руб., выпущенныхъ же въ обращеніе кредитныхъ билетовъ имѣлось на 713,5 мил.; неустойчивость нашего вексельнаго курса и разница въ цѣнахъ русскихъ фондовъ на Петербургской биржѣ и за границею парализировала торговыя сдѣлки; курсы дивидендныхъ бумагъ падали все ниже и ниже. Между прочимъ акціи Московско-Саратовской дороги, несмотря на присвоенную имъ правительственную гарантію въ 4½%, упали на 50%, прежде чѣмъ обществу удалось добиться полной оплаты ихъ (въ счетъ акціонернаго капитала въ 10 мил. руб. было собрано всего 3.675.000 р.). Такое паденіе цѣны акцій, какъ доносилъ Совѣтъ Управленія

---

*) См. Жур. Ком. Мин. 3 Мая 1860 г.

**) Государь одобрилъ положенія Комитета по этимъ вопросамъ 13 Мая и 4 Ноября 1860 года. Затѣмъ въ 1862 году были открыты для движенія: Волго-Донская дорога на всемъ протяженіи, а Московско-Ярославская на участкѣ отъ Москвы до Сергіева Посада. Въ виду недоведенія линіи до Ярославля гарантія не вступила въ силу; общество получило ее только въ 1868 г. (см. ниже).

общества Главноуправляющему Путями Сообщенія, препятствовало новому выпуску акцій; облигаціоннаго же займа общество не могло предпринять за недостаточностью обезпеченія для облигацій. На обезцѣненіе акцій, по объясненію Совѣта Управленія, повліялъ выпускъ Правительствомъ 5% банковыхъ билетовъ (для консолидаціи банковыхъ вкладовъ—операція, о которой была рѣчь въ началѣ настоящей главы): частныя лица не видѣли расчета помѣщать свои капиталы въ предпріятіе, которому гарантированъ доходъ только въ 4½%. Единственнымъ спасеніемъ, по мнѣнію Совѣта Управленія, могло бы быть возвышеніе этой цифры до 5%, для уравненія доходности Саратовской дороги съ процентомъ, приносимымъ правительственными бумагами. Такимъ образомъ та норма гарантіи, которою еще въ 1860 году удовольствовалось общество Волго-Донской дороги, въ 1861 году уже не могла обезпечить пріисканія необходимыхъ средствъ для осуществленія дороги Московско-Саратовской.

Положеніе общества этой дороги было дѣйствительно безвыходное, что призналъ и Главноуправляющій Путями Сообщенія. Въ виду совершенно исключительныхъ затрудненій, съ которыми, по обстоятельствамъ разсматриваемаго времени, было сопряжено размѣщеніе желѣзнодорожныхъ бумагъ русскихъ компаній, Чевкинъ не задумался отступиться отъ послѣдовательно проводившагося имъ ранѣе начала, заключавшагося въ недопущеніи повышенія гарантированнаго процента далѣе 4½%: въ данномъ случаѣ онъ прямо заявлялъ, что «увеличеніе гарантіи до 5% составляетъ льготу, необходимую при нынѣшнемъ стѣсненномъ положеніи денежнаго рынка и общемъ значительномъ возвышеніи учетныхъ процентовъ» *). Въ томъ же смыслѣ высказался и Княжевичъ, и просимая льгота была дарована компаніи на основаніи положенія Комитета Министровъ, Высочайше утвержденнаго 7 Апрѣля 1861 года.

Но и эта льгота оказалась безсильною поддержать дѣла компаніи и уже въ концѣ слѣдующаго 1862 года ей угрожала окончательная ликвидація. Въ концѣ концовъ, однако, обществу удалось избѣгнуть такой крайности: путемъ переговоровъ съ заграничными банкирскими домами, которые взялся вести извѣстный впослѣдствіи желѣзнодорожный дѣятель фонъ-Дервизъ, удалось убѣдить нѣкоторыхъ иностранныхъ капитали-

*) См. Жур. Ком Мин. 4 Апрѣля 1861 г.

стовъ въ вѣрной доходности хотя бы перваго участка Московско-Саратовской линіи—отъ Москвы до Рязани и заручиться ихъ содѣйствіемъ къ осуществленію его. Этимъ участкомъ и рѣшено было ограничиться, о чемъ общество подало прошеніе Главноуправляющему Путями Сообщенія, ходатайствуя о соотвѣтственномъ измѣненіи своего устава (въ то время рельсы были проложены только отъ Москвы до Коломны). Правительство естественно предпочло обезпечить отстройку дороги хотя бы до Рязани, чѣмъ допустить общество до полнаго распаденія: уставъ общества былъ передѣланъ; компанія получила наименованіе общества Московско-Рязанской жел. дороги. Такимъ образомъ рушилась еще одна надежда—имѣть въ непродолжительномъ времени рельсовое сообщеніе между Москвою и низовьемъ Волги.

Капиталъ общества Московско-Рязанской дороги долженъ былъ образоваться изъ выпущенныхъ уже бывшимъ обществомъ Саратовской дороги акцій на 10 мил. руб. и новыхъ облигацій на 5 мил. руб. Гарантія въ 5% была присвоена капиталу, соотвѣтствовавшему предѣльной поверстной стоимости пути въ 62.000 руб.

Московско-Рязанская дорога была первою въ Россіи линіей, облигаціи которой удалось помѣстить за границею *); на устройствѣ этого дѣла Дервизъ впервые выказалъ свои коммерческія способности: вскорѣ названная дорога стала одною изъ самыхъ доходныхъ линій въ Россіи.

Въ общемъ, изъ числа желѣзнодорожныхъ линій, входившихъ въ составъ «первой сѣти» съ ея развѣтвленіями, къ началу 1863 года были отстроены и открыты для движенія только дороги: С.-Петербурго-Варшавская съ вѣтвью къ Прусской границѣ, Московско-Нижегородская, Риго-Динабургская и Волго-Донская. Московско-Ярославская дорога ограничилась сооруженіемъ участка Москва — Сергіевъ Посадъ; общество Московско-Саратовской дороги, какъ только что было упомянуто, также оказалось не въ состояніи выполнить первоначально принятыхъ имъ на себя обязательствъ; компанія же Риго-Митавской дороги, которая, какъ было указано выше, предполагалась къ осуществленію безъ правительствен-

К нач. 1863 г. выстроено П.-Варш. М.-Нижегор. Риго-Динаб. Волго-Дон

*) *Головачевъ.* Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. С.-Петербургъ 1881. Гл. III стр. 34.

ной гарантіи, не состоялась вовсе, за невозможностью собрать необходимый капиталъ *).

Новыя предположенія объ осуществленіи неотстроенныхъ Главнымъ Обществомъ рельсовыхъ путей.

Какъ только сдѣлалось извѣстнымъ, что Главное Общество Россійскихъ жел. дорогъ отказывается отъ сооруженія Южной и Либавской линій, явились предложенія Правительству со стороны нѣкоторыхъ предпринимателей, желавшихъ присвоить себѣ право постройки магистральной линіи отъ Москвы къ Черному морю и дороги, соединяющей сѣть желѣзнодорожныхъ сообщеній Имперіи съ Либавскимъ портомъ. Первое изъ этихъ предложеній исходило отъ группы капиталистовъ, уже ранѣе (въ 1857 году) представлявшихъ на усмотрѣніе Главноуправляющаго Путями Сообщенія проектъ устройства «второй сѣти желѣзныхъ дорогъ» (см. II-ю главу настоящаго очерка) и затѣмъ, за отклоненіемъ предложенныхъ условій сооруженія означенной сѣти, ходатайствовавшихъ объ утвержденіи видоизмѣненнаго проекта дороги отъ Кіева на Одессу (черезъ Бѣлую Церковь, Брацлавъ и Балту). Въ то время, по разсмотрѣніи дѣла объ упомянутой линіи въ Совѣтѣ Министровъ, Высочайшимъ повелѣніемъ, объявленнымъ Главноуправляющимъ Путями Сообщенія 31 Мая 1858 года, учредителямъ компаніи было разрѣшено произвести техническія изысканія по указанному направленію **). Теперь представители названнаго общества просили о дарованіи имъ разрѣшенія продолжить намѣченную Одессо-Кіевскую линію до Москвы (черезъ Курскъ). Предложеніе это не вполнѣ соотвѣтствовало тогдашнимъ видамъ Правительства, такъ какъ отклоняло давно признанную необходимою линію отъ Москвы къ Черному морю на западъ и устанавливало конечнымъ пунктомъ ея Одессу, а не одинъ изъ портовъ Крымскаго полуострова, какъ того всегда домогалось Главное Управленіе Путями Сообщенія. Въ виду этого Государь, по совмѣстному всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ и Главноуправляющаго Путями Сообщенія, 12-го Мая 1862 года—

Проектъ Одесса-Кіевъ.

*) Общество впослѣдствіи ходатайствовало о дарованіи ему гарантіи, но получило отказъ, въ виду чисто мѣстнаго значенія линіи. Отказъ послѣдовалъ по взаимному соглашенію Главноупр. П. С. и Министра Финансовъ (см. предст. Ген. Лейт. Мельникова въ Ком. жел. дор. отъ 23 Ноября 1864 г. за № 437).

**) См. представленіе Ген. Лейт. Мельникова въ Комитетъ жел. дорогъ отъ 5 Апрѣля 1864 г. за № 268.

призналъ ходатайство о продолженіи проектированной Одессо-Кіевской линіи до Москвы не подлежащимъ удовлетворенію; относительно же осуществленія собственно Одессо-Кіевской дороги Правительство изъявило согласіе вести дальнѣйшіе переговоры съ учредителями вышеупомянутой компаніи.

Другое изъ указанныхъ предположеній—о сооруженіи желѣзнодорожной линіи къ Либавскому порту—также не встрѣтило сочувствія Правительства.

Учредители (Либавское купечество) имѣли намѣреніе вести линію отъ Либавы до соединенія съ С.-Петербурго-Варшавской дорогой у Ковно *); они испрашивали гарантію въ 5¼% на основной капиталъ и установленія неизмѣннаго курса для расчетовъ съ Правительствомъ. Дѣло это, по Высочайшему повелѣнію, было разсмотрѣно дважды: въ Комитетѣ Министровъ и въ Комитетѣ жел. дорогъ **). Оба учрежденія не сочли возможнымъ согласиться на требованія предпринимателей, находя ихъ несоотвѣтствующими степени значенія проектированной линіи. Несомнѣнно, значится въ журналѣ Комитета Министровъ 8-го Мая 1862 г., что дорога эта была бы полезна для Либавы и для нѣкоторыхъ уѣздовъ Курляндской и Лифляндской губерній; но она ни въ какомъ случаѣ не можетъ имѣть того значенія, какое имѣло бы прямое соединеніе внутреннихъ губерній Имперіи съ Либавскимъ портомъ посредствомъ линіи отъ Динабурга. Поэтому, по мнѣнію Комитета, Ковенской дорогѣ не можетъ быть даровано преимуществъ, подобныхъ тѣмъ, какія были предположены для Динабурго-Либавской дороги, когда линію эту проектировало строить Главное Общество, тѣмъ болѣе, что «мысль о проложеніи дороги для соединенія мѣстъ хлѣбныхъ избытковъ Имперіи съ Либавскимъ портомъ, какъ удостовѣрялъ Главноуправляющій Путями Сообщенія, отнюдь не оставлена

*) Проектъ дороги отъ Либавы до Ковно уже неоднократно до того времени восходилъ на разсмотрѣніе высшихъ государственныхъ установленій. Учредители несостоявшейся въ 1847 г. компаніи для сооруженія дороги Либава-Юрбургъ (см. I главу настоящаго очерка), начиная съ 1855 года нѣсколько разъ возобновляли свое ходатайство объ этой линіи и о продолженіи ея до Ковно. Въ просьбѣ этой было отказано преимущественно потому, что, по расчету Правительства, дорога не была бы въ состояніи выработать дохода, достаточнаго для уплаты гарантированнаго на акціи процента, и казнѣ пришлось бы нести новыя тягости (см. представленія Ген. Ад. Чевкина въ Комитетъ жел. дорогъ отъ 21 Мая 1857 г. за № 1376 и отъ 10 Октября 1862 года за № 1842).

**) Положенія обоихъ Комитетовъ Высочайше утверждены: 1-ое—25 Мая, а 2-ое—28 Октября 1862 г.

Правительствомъ, а лишь отложена осуществленіемъ до времени возможности исполненія, и независимо отъ сего имѣются въ виду Правительства другія, важнѣйшія въ видахъ государственной пользы, линіи: особенно между Москвою и Чернымъ моремъ, для устройства коихъ необходимо значительное содѣйствіе казны».

И такъ, ближайшею задачею Правительства къ концу 1862 года было признано изысканіе средствъ къ осуществленію Южной линіи, отъ постройки которой отказалось Главное Общество, и другихъ желѣзнодорожныхъ путей, считавшихся необходимыми, но не отстроенныхъ въ виду несостоятельности взявшихся за сооруженіе ихъ акціонерныхъ компаній. Таково было положеніе желѣзнодорожнаго вопроса ко времени вступленія въ должность Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями Инженеръ-Генералъ-Лейтенанта Мельникова, смѣнившаго Ген. Ад. Чевкина въ этой должности 11 Октября 1862 года *).

Вступленіе Мельникова въ управленіе вѣдомствомъ Путей Сообщенія и проектъ сѣти 1862 года.

Имя Мельникова, какъ и его предшественника, Чевкина, связано съ самыми первыми начинаніями нашего Правительства въ области желѣзнодорожнаго дѣла—уже въ 1835 году онъ состоялъ членомъ коммисіи, образованной при Главномъ Управленіи Путей Сообщенія для разсмотрѣнія предложеній Герстнера объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи (см. 1 главу настоящаго очерка). Всю свою послѣдующую дѣятельность онъ также посвятилъ вѣдомству Путей Сообщенія, исполняя весьма важныя по своимъ практическимъ послѣдствіямъ для Россіи порученія по осмотру желѣзныхъ дорогъ и изученію способовъ ихъ постройки и эксплоатаціи въ западной Европѣ и въ сѣверной Америкѣ; въ сооруженіи Николаевской дороги онъ игралъ видную роль, въ качествѣ начальника «сѣверной дирекціи» линіи (участка отъ С.-Петербурга до Бологова), а съ 1858 года состоялъ членомъ Совѣта Главнаго Управленія Путями Сообщенія.

По назначеніи Главноуправляющимъ, Мельниковъ выступилъ съ новымъ проектомъ обширной желѣзнодорожной сѣти,

*) Ген. Ад. Чевкинъ былъ уволенъ отъ должности Главноуправляющаго Путями Сообщенія по разстроенному здоровью, при весьма милостивомъ рескриптѣ Государя и назначенъ Членомъ Государственнаго Совѣта; мѣсяцъ спустя онъ занялъ постъ Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи сказаннаго Совѣта.

выработаннымъ имъ сообразно измѣнившимся съ 1857 года обстоятельствамъ; въ сѣть эту, по предположенію новаго Главноуправляющаго Путями Сообщенія, должны были войти линіи:

Проект т. 9 на 1862 г.

1)	**Южная** — отъ Москвы черезъ Тулу, Орелъ, Курскъ, Харьковъ, Екатеринославъ, Александровскъ, Симферополь до Севастополя	1,440 вер.
2)	**Восточная** — отъ Орла черезъ Елецъ и Тамбовъ до Саратова	680 —
3)	**Западная** — отъ Орла черезъ Смоленскъ и Витебскъ до Динабурга и отъ Риги до Либавы	945 —
4)	**Юго-Западная** — отъ Одессы черезъ Балту и Брацлавъ до Кіева и отъ Кіева черезъ Черниговъ до соединенія съ *западною* линіею между Брянскомъ и Рославлемъ	1,065 —
5)	**Юго-Восточная** (антрацитная) отъ Екатеринослава до Грушевскихъ копей *)	380 —
	Итого	4,510 вер.

При начертаніи этой сѣти, говорится въ объяснительной запискѣ Ген. Лейт. Мельникова **), имѣлось въ виду:

1) Открыть произведеніямъ земледѣлія и скотоводства южной, юго-западной и юго-восточной части Россіи кратчайшіе пути для сбыта къ главнымъ портамъ Балтійскаго, Чернаго и Азовскаго морей.

2) Учредить кратчайшее сообщеніе хлѣбородныхъ мѣстностей юга, юго-востока и юго-запада съ сѣверо-западными губерніями, часто нуждающимися въ средствахъ продовольствія.

3) Связать со столицами и между собою главные центры Имперіи и между прочимъ Кіевъ.

---

*) Въ то время уже существовала желѣзнодорожная линія отъ Грушевскихъ копей до устья р. Аксая—длиною въ 66 верстъ. Дорога эта была Высочайше разрѣшена по всеподданнѣйшему докладу Военнаго Министра 6 Апрѣля 1861 г. и отстроена на средства войска Донскаго. Сооруженіе ея обошлось въ 2.921·408 р. или по 44.262 р. на версту (см. Сборникъ свѣдѣній о жел. дорогахъ 1867 г. Отд. I стр. 78).

**) См. дѣло Комитета жел. дорогъ № 27.

4) Обезпечить всю сѣть топливомъ изъ Донецкаго бассейна и доставлять это топливо въ безлѣсныя части Россіи; и

5) Достигнуть этихъ результатовъ при наименьшемъ протяженіи дорогъ и прокладкою ихъ по удобнымъ мѣстностямъ, удовлетворяя также и стратегическимъ требованіямъ быстраго передвиженія войскъ, особенно на юго-западной границѣ, параллельно которой Австрія въ то время приступила къ постройкѣ желѣзнодорожной линіи.

Такимъ образомъ, Мельниковъ, при составленіи проекта новой сѣти, имѣлъ въ виду удовлетворить какъ экономическія, такъ и военныя и политическія потребности страны. Планъ его былъ широко задуманъ, и одного взгляда на карту достаточно, чтобы признать его всецѣло отвѣчающимъ цѣлямъ, въ видахъ достиженія которыхъ онъ былъ разработанъ. Въ частности, обращаютъ на себя вниманіе заботы Мельникова о соединеніи Екатеринослава съ Грушевкой: Главноуправляющій Путями Сообщенія очевидно понималъ, какое значеніе эта линія должна имѣть для будущности нашей каменноугольной промышленности, тогда еще находившейся въ зачаточномъ состояніи. Что онъ не ошибался, доказываетъ позднѣйшее (въ 1882—1884 г.г.) сооруженіе желѣзной дороги (Екатерининской) по направленію, почти совпадающему съ проектомъ 1862 года: линія эта, какъ извѣстно, оказала несомнѣнныя услуги нашему каменноугольному дѣлу. Нельзя, поэтому, не пожалѣть, что «антрацитная» линія Мельникова не получила своевременнаго осуществленія, о чемъ будетъ рѣчь ниже, при разсмотрѣніи обстоятельствъ, повліявшихъ на видоизмѣненіе первоначальныхъ предположеній Главноуправлявшаго Путями Сообщенія.

Проектъ Ген. Лейт. Мельникова былъ разсмотрѣнъ 26 Декабря 1862 г. и 3 Января 1863 г. въ Особыхъ Собраніяхъ подъ Личнымъ предсѣдательствомъ Государя Императора *), причемъ Его Величество выразилъ желаніе, чтобы предположенія Главноуправляющаго Путями Сообщенія, прежде окончательнаго ихъ утвержденія, сдѣланы были извѣстными публикѣ черезъ напечатаніе ихъ въ журналѣ Главнаго Управленія Путями Сообщенія. Та-

*) Составъ этихъ Собраній былъ нижеслѣдующій: Предсѣдательствующій въ Госуд. Совѣтѣ Ст. Секретарь Графъ Блудовъ, Оберъ-Шталмейстеръ Баронъ Мейендорфъ, Ген. Ад. Князь Долгоруковъ, Шталмейстеръ Графъ Бобринскій (извѣстный сахарозаводчикъ Кіевской губерніи) и Министры: Иностранныхъ Дѣлъ (Кн. Горчаковъ), Внутр. Дѣлъ (Валуевъ), Военный (Ген. Ад. Милютинъ), Финансовъ (Рейтернъ) и Государственныхъ Имуществъ (Зеленой). См. приложенія къ дѣлу Совѣта Министровъ 1863 г. № 51).

кимъ образомъ, въ засѣданіяхъ упомянутыхъ Особыхъ Собраній проектированная Ген.-Лейтенантомъ Мельниковымъ сѣть не получила формальнаго утвержденія во всемъ ея объемѣ; тѣмъ не менѣе Членами Совѣщанія единогласно было признано необходимымъ и нетерпящимъ отлагательства устройство линій: отъ Москвы на Тулу или Калугу, Орелъ, Курскъ и Харьковъ къ Севастополю, т. е. была вновь подтверждена неотложность Южной дороги, съ нѣкоторымъ лишь измѣненіемъ конечнаго пункта ея (Севастополь, вмѣсто ранѣе намѣченной Ѳеодосіи)—измѣненіемъ, вызваннымъ, главнымъ образомъ, стратегическими соображеніями. Кромѣ того Собраніе также единогласно высказалось за наискорѣйшее соединеніе Одессы съ Кіевомъ.

При обсужденіи всѣхъ этихъ вопросовъ Ген. Лейт. Мельниковъ воспользовался представившимся ему случаемъ, чтобы высказать свое мнѣніе о наиболѣе, по его убѣжденію, пригодномъ способѣ осуществленія нужнѣйшихъ для Россіи рельсовыхъ сообщеній. Онъ находилъ, «что главную сѣть линій торговаго движенія, имѣющую большое правительственное значеніе, желательно исполнить преимущественно распоряженіемъ самого Правительства или, по крайней мѣрѣ, при значительномъ участіи Правительства» *). Этотъ взглядъ, составлявшій сокровеннѣйшее убѣжденіе Мельникова и положенный имъ въ основу желѣзнодорожной политики, которую онъ пытался проводить, былъ имъ усвоенъ еще при первоначальномъ ознакомленіи его съ западно-европейскими желѣзнодорожными порядками въ 1837—38 гг., во время его командировки въ Бельгію, Германію, Францію и Англію. Въ своемъ отчетѣ объ этой поѣздкѣ, впослѣдствіи напечатанномъ въ Журналѣ Путей Сообщенія **), Мельниковъ выставлялъ и мотивы, приведшіе его къ заключенію о предпочтительности постройки желѣзныхъ дорогъ на средства государства. «Если даже предположить, писалъ онъ, что этимъ способомъ исполненія предпріятіе желѣзныхъ дорогъ не выигрываетъ, какъ денежная спекуляція (что весьма невѣроятно), то, во всякомъ случаѣ, государство пріобрѣтаетъ въ большей степени всѣ тѣ выгоды, которыя должны быть необходимымъ

*) Копія со всеподд. доклада Ген. Лейт. Мельникова отъ 7-го Іюля 1863 г. (приложеніе къ дѣлу Совѣта Министровъ за № 51).

**) 1841 г кн. 1-я. Извлеченіе изъ этого отчета приведено у В. В. Салова. Начало жел. дор. дѣла въ Россіи, гл. II.

слѣдствіемъ улучшенія сообщеній. Развитіе торговли и промышленности, облегченіе сношеній между различными частями государства, распространеніе просвѣщенія, наконецъ упроченіе спокойствія государства—вотъ плоды усовершенствованія сообщеній, которые имѣютъ настоящую цѣну передъ лицомъ благонамѣреннаго Правительства и пріобрѣтеніе которыхъ впослѣдствіи можетъ подвинуть Правительство къ предпринятію такой линіи сообщеній, которая въ первые годы своего учрежденія и не принесетъ значительныхъ выгодъ; въ глазахъ же частнаго общества только расчетъ этихъ выгодъ и составляетъ единственную основу всякаго предпріятія. Конечно, частныя денежныя выгоды компаній бываютъ часто нераздѣльны съ выгодами общественными; такъ, напримѣръ, уменьшеніе цѣны на ѣзду по желѣзной дорогѣ должно имѣть необходимымъ послѣдствіемъ увеличеніе числа пассажировъ, а черезъ то самое и приращеніе доходовъ предпріятія; но, не менѣе того, частная компанія остановится всегда уменьшеніемъ цѣны на той степени, на которой прекращается приращеніе ея доходовъ, Правительство же можетъ простирать это уменьшеніе до гораздо большей степени, взвѣшивая, вмѣстѣ съ денежными доходами предпріятія, и тѣ государственныя выгоды, которыя возрастаютъ безъ предѣла съ увеличеніемъ дѣятельности сообщеній».

Такой взглядъ, которому, какъ будетъ видно ниже, Мельниковъ оставался вѣренъ не только стоя во главѣ вѣдомства Путей Сообщенія, но и по назначеніи его, впослѣдствіи, Членомъ Государственнаго Совѣта, существенно расходился съ руководящими началами нашей желѣзнодорожной политики разсматриваемаго времени, направленной къ исключительному поощренію частной предпріимчивости въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Новому Главноуправляющему Путями Сообщенія пришлось поэтому на первый разъ уступить мнѣнію большинства, основаніемъ для котораго служило то практическое соображеніе, что финансовое вѣдомство, въ виду стѣсненнаго положенія средствъ Государственнаго Казначейства, не было въ состояніи представить въ распоряженіе Ген.-Лейтенанта Мельникова суммъ, необходимыхъ для отстройки значительныхъ по своему протяженію магистралей на счетъ казны—между тѣмъ дальнѣйшая отсрочка приступа къ сооруженію по крайней мѣрѣ Севастопольской и Одессо-Кіевской линій признавалась, какъ уже

было указано, безусловно недопустимою. При такихъ условіяхъ, Генер.-Лейтенанту Мельникову не оставалось ничего инаго, какъ поступиться пока своимъ мнѣніемъ, въ ожиданіи болѣе благопріятныхъ обстоятельствъ, и употребить всѣ свои усилія на изысканіе способовъ сооруженія необходимыхъ для Россіи желѣзнодорожныхъ путей распоряженіемъ частныхъ компаній. Задача предстояла отнюдь не легкая; самъ Ген. Лейт. Мельниковъ, въ одномъ изъ всеподданнѣйшихъ отчетовъ своихъ по ввѣренному ему вѣдомству, такъ охарактеризовалъ тогдашнее положеніе нашего желѣзнодорожнаго дѣла:

«Печальный исходъ обширнаго предпріятія Главнаго Общества имѣлъ весьма невыгодное вліяніе на будущность дѣла нашего желѣзнодорожнаго строительства. Банкиры-учредители названнаго общества и французскіе инженеры, строившіе С.-Петербурго-Варшавскую и Нижегородскую линіи *), выѣхавшіе отъ насъ съ большими преміями, распространили въ Европѣ преувеличенное понятіе, что устройство желѣзныхъ дорогъ въ Россіи стоитъ непомѣрно дорого, а эксплоатація ихъ, по климатическимъ условіямъ и малоцѣнности громоздкихъ предметовъ перевозки, не можетъ быть выгодна; такимъ образомъ, оставивши дѣло неоконченнымъ, обремененнымъ процессами и огромнымъ долгомъ (до 80.000.000 руб.), а значительное число искусственныхъ сооруженій требовавшими перестройки по неудовлетворительному ихъ исполненію, они нанесли вредъ дальнѣйшимъ предпріятіямъ, ослабивъ кредитъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ на главныхъ рынкахъ Европы. Къ этому присоединились потомъ значительный упадокъ нашего курса и тревожное настроеніе умовъ передъ вспыхнувшимъ въ 1863 году польскимъ мятежомъ» **).

Затруднительныя финансовыя обстоятельства, при которыхъ предстояло приступить къ осуществленію проектированной въ 1862 г. желѣзнодорожной сѣти, не позволяли расчитывать не только на средства Правительства, но и на внутренніе капиталы, а побуждали обратиться къ иностраннымъ предпринимателямъ. Для привлеченія иностранныхъ капиталовъ въ Россію Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго Путями Сообщенія, Высочайше повелѣлъ,

*) По свидѣтельству Мельникова первая изъ указанныхъ линій обошлась въ 100.000 р. съ версты, а вторая—по 88.000 р.

**) См. Краткій очеркъ развитія жел. дор. въ Россіи, изд. М. П. С. стр. 111.

чтобы концессіи впредь были выдаваемы не на цѣлую систему или сѣть, какъ то было съ Главнымъ Обществомъ, а на отдѣльныя линіи, или даже отдѣльные участки значительныхъ по протяженію линій и чтобы, для большаго поощренія предпринимателей, въ концессіяхъ допускаемы были, по возможности, выгодныя для желѣзнодорожныхъ компаній условія.

Этотъ докладъ былъ составленъ Мельниковымъ совмѣстно съ новымъ Министромъ Финансовъ, Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ (смѣнившимъ Княжевича 28 Января 1862 г.) и нѣтъ сомнѣнія, что онъ служилъ отраженіемъ взглядовъ собственно Рейтерна, а отнюдь не Мельникова, который въ настоящемъ случаѣ дѣйствовалъ не по своей иниціативѣ, а лишь по необходимости, обусловленной упомянутымъ выше стѣсненнымъ положеніемъ нашихъ государственныхъ рессурсовъ. Рейтернъ, по связямъ, которыя онъ имѣлъ въ Петербургскомъ служебномъ мірѣ, принадлежалъ къ группѣ лицъ, составлявшихъ кружокъ Великаго Князя Константина Николаевича— кружокъ, стоявшій тогда во главѣ прогрессивнаго движенія, обозначившагося со времени вступленія на престолъ Императора Александра II. Солидныя теоретическія и практическія познанія, обнаруженныя Рейтерномъ въ бытность его управляющимъ дѣлами Главнаго Комитета желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ Комитета Финансовъ, и подкрѣпленныя еще благодаря заграничной командировкѣ для изученія финансовыхъ учрежденій западно-европейскихъ государствъ, дѣлали его вполнѣ подготовленнымъ къ занятію новой и отвѣтственной должности, въ которой онъ оставался болѣе 17-ти лѣтъ. На страницахъ настоящаго очерка неоднократно будетъ представляться случай для разсмотрѣнія взглядовъ его на различныя стороны финансоваго и желѣзнодорожнаго хозяйства; здѣсь будетъ достаточно отмѣтить, что основною чертою желѣзнодорожной политики Рейтерна было всемѣрное поощреніе частной иниціативы и рѣшительное недовѣріе къ системѣ казенной постройки рельсовыхъ путей. Въ этомъ отношеніи Рейтернъ составлялъ прямую противоположность Мельникову, почему и вся исторія управленія вѣдомствомъ Путей Сообщенія этимъ послѣднимъ есть собственно исторія упорной борьбы Мельникова со взглядами Рейтерна, которые, однако, въ концѣ концовъ, всетаки взяли перевѣсъ.

Такъ было и въ разсматриваемомъ случаѣ: на рѣшительное заявленіе Рейтерна, что Государственное Казначейство не обладаетъ достаточными средствами для постройки желѣзныхъ дорогъ на средства казны, нечего было возражать, и Мельникову оставалось приступить къ осуществленію проектированной имъ желѣзнодорожной сѣти на условіяхъ, которыя по обстоятельствамъ того времени признавались единственно допустимыми.

Приступъ къ выполненію проекта новой сѣти.

Прежде всего Мельниковъ вошелъ въ переговоры съ англійскими и русскими предпринимателями, изъявившими готовность принять на себя постройку трехъ изъ наиболѣе озабочивавшихъ Правительство линій этой сѣти, а именно дорогъ: *Динабурго-Витебской* (которой придавалось особое значеніе, какъ продолженію въ глубь Россіи уже существовавшей линіи отъ Рижскаго порта до Динабурга), *Московско-Севастопольской* и *Кіево-Одесской*.

Первая изъ названныхъ линій была поручена англійской компаніи, во главѣ которой стояли банкиры Фрюлингъ и Гешенъ. Помимо обычныхъ преимуществъ, предоставлявшихся по общепринятому порядку вновь образующимся обществамъ, и независимо отъ разрѣшенія пріобрѣтать необходимыя подъ будущую дорогу земли безъ уплаты крѣпостныхъ пошлинъ *), общество Динабурго-Витебской дороги выговорило себѣ еще нѣсколько другихъ, немаловажныхъ преимуществъ. На основаніи Высочайше утвержденныхъ, по положенію Комитета Министровъ, 19 Марта 1863 года, основныхъ условій сооруженія ея, капиталъ общества былъ исчисленъ въ фунтахъ стерлинговъ, въ размѣрѣ 2.600.000 ф., или 16.250.000 руб. мет., что составляло на версту дороги по 66.872 руб. мет., или по тогдашнему курсу, около 80.250 р. кред. Капиталъ имѣлъ быть образованъ посредствомъ выпуска акцій и облигацій, причемъ относительное количество тѣхъ и другихъ, а равно ихъ нарицательная стоимость, не были опредѣлены заранѣе, но предоставлялись позднѣйшему усмотрѣнію самой компаніи. Гарантія же была дарована въ размѣрѣ

*) Льгота эта впервые была дарована Главному Обществу, согласно его ходатайству, на основаніи Высочайше утвержденнаго 17 Марта 1859 г. положенія Комитета Министровъ; затѣмъ въ Іюлѣ того же года то же преимущество было предоставлено обществу Саратовской дороги. Наконецъ, Высочайше утвержденнымъ 26 Февраля 1860 г. положеніемъ Комитета Министровъ, состоявшимся въ виду ходатайства въ однородномъ смыслѣ со стороны общества Риго-Динабургской дороги, постановлено: «распространить эту льготу на всѣ желѣзныя дороги Имперіи, не составляющія неограниченной собственности частныхъ компаній».

5% интереса на основной капиталъ, съ прибавленіемъ $^1/_{12}$% на погашеніе его въ теченіе концессіоннаго срока (85 лѣтъ). Такое увеличеніе принятаго до того времени размѣра наивысшаго гарантируемаго дохода (5% со включеніемъ отчисленія на погашеніе) было допущено съ цѣлію облегченія реализаціи основнаго капитала и съ этихъ поръ ни одно изъ вновь возникавшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ не соглашалось на гарантію въ размѣрѣ меньшемъ, чѣмъ 5% интереса съ соотвѣтственнымъ погашеніемъ *).

Еще большія льготы были дарованы обществу (образовавшемуся также въ Англіи), которому поручено было строить дорогу отъ Москвы до Севастополя **). Условія, на которыхъ Правительство признало возможнымъ выдать концессію на Севастопольскую линію, представляются совершенно исключительными и могутъ быть объяснены только тѣмъ первостепеннымъ экономическимъ и военнымъ значеніемъ, которое уже съ 50-хъ годовъ признавалось за этой линіею и обусловливало желаніе Правительства во что бы то ни стало видѣть означенную дорогу осуществленною въ возможно скоромъ времени. Срокъ концессіи назначенъ былъ весьма продолжительный—99-лѣтній со дня окончанія строительныхъ работъ или 105-лѣтній со времени приступа къ нимъ; право досрочнаго выкупа линіи казна получала только начиная съ 1900 года (т. е. черезъ 36 лѣтъ по основаніи общества, тогда какъ для другихъ компаній срокъ этотъ обыкновенно не превышалъ 20-ти лѣтъ). Капиталъ общества, предназначенный къ собранію въ Англіи, былъ опредѣленъ въ 22½ милліона фунтовъ стерлинговъ (140.625.000 руб. мет.), что соотвѣтствовало крайне высокой, въ сравненіи со всѣми прежними исчисленіями на этотъ предметъ, стоимости одной версты пути въ 97 тыс. руб. мет.=около 121 р. кред. На этотъ капиталъ Правительство было согласно дать ручательство 5-ти процентовъ интереса и $\frac{1}{24}$% погашенія со времени приступа къ постройкѣ дороги (а не по открытіи движенія, по обще-принятому тогда правилу). Затѣмъ въ проектѣ основныхъ условій (пунктъ 6) было оговорено, что «въ видахъ ускоренія постройки этой важной

*) Динабурго-Витебская дорога была окончательно отстроена и движеніе по ней открыто въ 1866 году.

**) Въ составъ компаніи входили тѣ же Фрюлингъ и Гешенъ и кромѣ того банкиры: Дентъ Пальмеръ, А. Гиббсъ и Д. Губбардъ.

и полезной дороги, Правительство гарантируетъ наименьшій дивидендъ въ 5% не только на дѣйствительно потребный капиталъ, но, для привлеченія акціонеровъ, и по образованіи общества, для содѣйствія быстрому и несомнѣнному сбору всего капитала, допускаетъ премію на этотъ послѣдній (въ размѣрѣ 4-хъ шиллинговъ на акцію), и на увеличенный такимъ образомъ премією номинальный капиталъ гарантируетъ акціонерамъ тѣ же 5% наименьшаго дивиденда». Далѣе, въ пунктѣ 15 того же проекта значилось: «принимая во вниманіе государственную важность дороги и выгоды, коими воспользуются мѣста, черезъ которыя должна пролегать линія, доставляющая предметамъ ихъ промышленности постоянный сбытъ къ порту Севастополя, Правительство объявитъ мѣстность у оконечности желѣзной дороги вольнымъ портомъ (porto franco)». Наконецъ, Правительство обязывалось отвести компаніи безплатно участки казенной земли: въ Донецкомъ бассейнѣ — для исключительнаго добыванія каменнаго угля, и у Севастопольской бухты— для устройства товарной станціи; капиталы, имѣющіе быть израсходованными на сооруженіе этой послѣдней, а равно на разработку каменноугольныхъ мѣсторожденій, также пользовались 5-ти процентною правительственною гарантіею *). Дѣло о Севастопольской дорогѣ было первоначально разсмотрѣно въ Совѣтѣ Министровъ, въ Личномъ присутствіи Государя Императора, 11 Іюля 1863 года, причемъ Ген. Лейт. Мельниковъ, въ особой всеподданнѣйшей запискѣ, проводилъ мысль, что, въ виду невозможности строить дорогу на средства казны, выработанный для этой линіи проектъ концессіи является «небезвыгоднымъ, такъ какъ капиталъ будетъ собранъ за границею и слѣдовательно привлеченъ въ Россію, а гарантія въ 5%, не дѣйствуя вредно на прочіе государственные фонды, не потребуетъ со временемъ дополненій изъ Государственнаго Казначейства въ виду вѣроятной производительности дороги» **). Проектъ концессіи былъ затѣмъ внесенъ, по Высочайшему повелѣнію, въ Комитетъ Министровъ и, согласно заключенію послѣдняго, утвержденъ Государемъ Императоромъ 22 Іюля 1863 года, о чемъ было объявлено Особымъ Высочайшимъ Указомъ, распубликованнымъ 25 Іюля того же года. Несмотря,

*) См. жур. Комитета Министровъ 16 и 18 Іюля 1863 г.
**) См. приложеніе къ дѣлу Совѣта Министровъ за № 51, 1863 г.

однако, на всѣ дарованныя ему преимущества, общество это не осуществилось и Государственное Казначейство, къ счастью, избѣгло тяжкихъ жертвъ, на которыя оно себя обрекло. Къ этому обществу и послѣдствіямъ его несостоятельности предстоитъ еще вернуться.

Относительно послѣдней изъ упомянутыхъ выше трехъ линій, на осуществленіи которыхъ въ то время были главнѣйшимъ образомъ направлены усилія Генералъ-Лейтенанта Мельникова — дороги Одессо-Кіевской — Правительствомъ уже съ конца 1862 года были возобновлены переговоры съ тою же компаніею, которая еще въ 1857 году ходатайствовала о предоставленіи ей постройки означеннаго пути, но не получила концессіи въ виду неумѣренности предъявленныхъ Правительству требованій (см. гл. II настоящаго очерка). На этотъ разъ обществу, въ составъ учредителей котораго вступили нѣкоторыя новыя лица (Генералъ-Адъютантъ Графъ Барановъ, Инженеръ Генералъ-Маіоръ Кербедзъ, помѣщики Подольской и Волынской губерній Графъ Браницкій и Собанскій и др.), удалось заручиться просимою концессіею. Предложенное учредителями направленіе магистральной линіи отъ Одессы на Балту, Крыжополь, Печеры, Немировъ и Липовецъ до Кіева и вѣтви къ Днѣстру отъ с. Копоклѣевки черезъ Тирасполь удостоилось одобренія Государя Императора по всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго Путями Сообщенія отъ 12 Марта 1863 г. Затѣмъ проектъ концессіи былъ Высочайше утвержденъ, согласно положенію Комитета Министровъ, 21 Марта того же года. Поверстная стоимость линіи назначена въ 85 тыс. руб. сер. *) и на соотвѣтствующій капиталъ дана гарантія въ 5% интереса съ соразмѣрнымъ погашеніемъ.

Возобновленіе постройки жел. дорогъ на средства казны въ виду неудачъ, постигшихъ общества Севастопольской и Одессо - Кіевской дорогъ.

Даруя концессію на Одессо-Кіевскую дорогу Правительство, какъ кажется, не возлагало особыхъ надеждъ на успѣшное выполненіе тою же компаніею, съ которою уже прежде велись безуспѣшные переговоры, вновь принятыхъ ею на себя обязательствъ. Такъ, по крайней мѣрѣ, можно предполагать въ виду состоявшагося — еще до окончанія возобновленныхъ переговоровъ съ названной компаніею — Высо-

*) Совѣтъ Гл. Упр. Пут. Сообщенія опредѣлилъ стоимость версты дороги собственно въ 71.500 р., но въ виду облегченія собранія капитала и неизбѣжныхъ потерь при реализаціи его, а также въ виду нежеланія Главноуправляющаго даровать компаніи

чайшаго повелѣнія (отъ 15 Января 1863 года) о приступѣ къ сооруженію дороги Одессы до Парканъ (отстройка которой какъ южнаго участка линіи Одесса-Балта входила въ обязанности общества Одессо-Кіевской дороги) «для выигрыша времени» на казенныя средства, подъ непосредственнымъ надзоромъ Новороссійскаго и Бессарабскаго Генералъ-Губернатора. Рѣшеніе это было принято по разсмотрѣніи Государемъ всеподданнѣйшаго доклада Генералъ-Губернатора, Генералъ-Адъютанта (впослѣдствіи Графа) Коцебу, который ходатайствовалъ о скорѣйшемъ сооруженіи упомянутой линіи и предлагалъ отстроить ее, употребивъ для работъ нижнихъ чиновъ изъ штрафованныхъ солдатъ. Предположеніе Генералъ-Адъютанта Коцебу заслужило Высочайшее одобреніе и 24-го Марта 1863 года было повелѣно сформировать 4 рабочихъ роты, по 550 человѣкъ въ каждой, для указанной выше цѣли. Учредителямъ же общества Кіево-Одесской дороги было объявлено, что если предполагаемая ими компанія состоится, то начатыя распоряженіемъ Правительства работы будутъ переданы обществу по дѣйствительной ихъ стоимости.

Опасенія Правительства относительно надежности общества Одессо-Кіевской дороги оказались не напрасными: компаніи не удалось въ теченіе годоваго срока, опредѣленнаго концессіею, помѣстить свои акціи; равнымъ образомъ общество оказалось не въ состояніи представить условленный залогъ. Между тѣмъ Генералъ-Адъютантъ Коцебу, во всеподданнѣйшей запискѣ отъ 23 Сентября 1863 г., докладывалъ Государю Императору о вполнѣ успѣшномъ ходѣ предпринятыхъ по линіи Одесса-Парканы работъ, ближайшее исполненіе которыхъ было возложено Генералъ-Губернаторомъ на обязанности Камергера Барона Унгернъ-Штернберга. Противъ означеннаго объясненія Генералъ-Адъютанта Коцебу состоялась Собственноручная Высочайшая отмѣтка: **«Результатъ весьма удовлетворительный и можетъ служить полезнымъ примѣромъ для будущаго»**. Въ той же всеподданнѣйшей запискѣ Генералъ-Губернаторъ испрашивалъ разрѣшенія на продолженіе начатыхъ работъ тѣмъ же способомъ по направленію отъ Парканъ къ Балтѣ. Въ виду истеченія 21 Марта 1864 г. срока, въ продолженіе котораго

право производить расчеты по неизмѣнному курсу, было рѣшено увеличить эту цифру на 18,88% (см. представленіе Г.-Л. Мельникова въ Комитетъ жел. дор. отъ 5 Апрѣля 1864 г. за № 268.

компанія Одессо-Кіевской дороги должна была образоваться, разрѣшеніе въ просимомъ смыслѣ было дано Генералъ-Адъютанту Коцебу 26 Марта того же 1864 года.

Такимъ образомъ, мысль Мельникова о желательности возвращенія къ системѣ постройки по крайней мѣрѣ нѣкоторыхъ изъ признанныхъ неотложными желѣзныхъ дорогъ на средства казны нашла себѣ поборника въ лицѣ Новороссійскаго Генералъ-Губернатора и силою обстоятельствъ начинала осуществляться на практикѣ. Успѣшный ходъ работъ на Парканской вѣтви, засвидѣтельствованный Генералъ-Адъютантомъ Коцебу, подготовилъ почву для дальнѣйшихъ мѣропріятій въ этомъ направленіи.

Тѣмъ временемъ, однако, учредители несостоявшагося общества Одессо-Кіевской дороги вновь обратились къ Правительству съ ходатайствомъ, въ которомъ просили о продленіи срока собранія капитала и о дарованіи компаніи нѣкоторыхъ льготъ; между прочимъ они домогались: установленія постояннаго курса для гарантированнаго дохода (16 фунт. стерлинговъ=100 р. кред.), разрѣшенія образовать общество въ Англіи на основаніи мѣстныхъ законовъ, назначенія эмиссіонной цѣны акцій по 80 за 100, признанія срокомъ вступленія въ силу гарантіи времени открытія движенія на участкѣ Одесса-Балта и продленія срока окончанія всей линіи до 1871 г. Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ не находилъ достаточныхъ основаній къ удовлетворенію ходатайства предпринимателей, главнымъ образомъ въ виду того, что постройка первоначально отданной компаніи линіи уже начата распоряженіемъ Правительства *). При обсужденіи этого вопроса въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, приглашенный въ засѣданіе Комитета Генералъ-Адъютантъ Графъ Барановъ (одинъ изъ учредителей компаніи) заявилъ, что предприниматели заручились содѣйствіемъ извѣстныхъ англійскихъ банкировъ, которые, однако, согласились помѣстить свои капиталы въ разсматриваемое предпріятіе единственно въ томъ случаѣ, если Правительство приметъ на себя обязательство— немедленно по образованіи новой компаніи сдать этой послѣдней всѣ предпринятыя уже казною работы по условленной съ обществомъ цѣнѣ; только при такихъ условіяхъ учредители могутъ принять установленную Главнымъ Управле-

*) Пред. въ К. жел. дор. отъ 5 Апрѣля 1864 г. за № 268.

ніемъ Путями Сообщенія стоимость линіи въ среднемъ выводѣ по 85 тыс. руб. на версту пути, потому что при сдѣлкѣ подобнаго рода расходы на сооруженіе участка Крыжополь-Кіевъ, которые несомнѣнно превзойдутъ вышеуказанную норму, будутъ покрыты сбереженіями по линіи Одесса-Крыжополь.

Въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ дѣло это возбудило разногласіе. *3 Члена* (Генералъ-Адъютанты Тотлебенъ и Веригинъ и Инженеръ Генералъ-Маіоръ Кербедзъ), основываясь на томъ, что по смѣтамъ 1863 и 1864 годовъ на казенную постройку вѣтви отъ Одессы до м. Парканъ ассигновано по 2.500.000 р. въ годъ, находили предлагаемую обществомъ Одессо-Кіевской дороги среднюю и строительную цѣну по 85 тыс. р. на версту пути умѣренною. 3 Члена заявляли, что если работы будутъ и впредь идти такъ, какъ онѣ производятся теперь ротами штрафованныхъ нижнихъ чиновъ, то вся линія до Кіева будетъ окончена не ранѣе, чѣмъ черезъ 25 лѣтъ, вмѣсто 8 лѣтъ— срока, испрашиваемаго обществомъ,— причемъ если на участокъ Одесса-Парканы (протяженіемъ около 100 верстъ) Правительство тратитъ 5 мил. руб., то на всю линію до Кіева придется израсходовать, по расчету 3 Членовъ, не менѣе 40 мил. руб. По ихъ мнѣнію, линію Одесса-Балта, какъ обѣщающую въ будущемъ значительный доходъ, слѣдовало бы уступить ходатайствующей объ этомъ компаніи, въ видахъ привлеченія иностранныхъ капиталистовъ къ помѣщенію своихъ средствъ въ наши желѣзнодорожныя предпріятія; участокъ же Одесса-Парканы не безполезно отстроить распоряженіемъ казны, «дабы видѣть, въ какой мѣрѣ устройство этимъ способомъ окажется выгоднымъ», съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи сдать его въ эксплоатацію той же компаніи.

Съ своей стороны Предсѣдатель Комитета (Генералъ-Адъютантъ Графъ Строгановъ) и *5 Членовъ* (Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ, Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ, Ст. Секр. Рейтернъ и Генералъ-Лейтенанты Герстфельдъ и Языковъ) считали, что сужденіе о цѣнѣ будущей линіи до Кіева представляется преждевременнымъ: отъ Крыжополя до Кіева еще не было произведено надлежащихъ изысканій. Кромѣ того, Правительство вовсе не имѣетъ намѣренія строить на казенный счетъ всю линію отъ Одессы до Кіева и въ случаѣ образованія благонадежной компаніи для сооруженія продолженія строящейся распоряженіемъ Правительства линіи Одесса-Балта до Кіева не

встрѣчало бы препятствій къ удовлетворенію такого ходатайства, а равно къ послѣдующей уступкѣ компаніи сооружаемыхъ нынѣ путей Одесса-Парканы-Балта, но лишь по окончанін прокладки ихъ; окончаніе же это ожидается не позже 1865 года *), изъ чего можно заключить, что производимыя работы не заслуживаютъ упрека въ медленности. Что затѣмъ касается ассигнованныхъ уже 5 мил. р., то отъ нихъ ожидаются въ текущемъ 1864 году значительные остатки, которые пойдутъ на изысканія по направленію Крыжополь-Кіевъ. По убѣжденію Предсѣдателя и 5 Членовъ, рабочія бригады въ Новороссіи очень полезны: Правительство, владѣя рабочею силою, можетъ удержать заработную плату на умѣренномъ уровнѣ, что было бы невозможно при примѣненіи къ производимымъ работамъ вольнаго труда. Наконецъ, въ данномъ случаѣ важенъ самъ фактъ постройки дорогъ казною въ видѣ опыта, указаніями котораго возможно будетъ руководствоваться въ будущемъ. На основаніи приведенныхъ соображеній Предсѣдатель и 5 Членовъ высказались за отклоненіе ходатайства бывшаго общества Одессо-Кіевской дороги и за продолженіе начатыхъ работъ на участкѣ Одесса-Балта и на прилегающей къ нему вѣтви къ Тирасполю (отъ Раздѣльной) средствами казны **).

На журналѣ Комитета состоялась 3 Мая 1864 года Собственноручная Высочайшая резолюція: **«Исполнить по мнѣнію большинства».**

Всего нѣсколько дней спустя по принятіи Государемъ такого рѣшенія состоялось другое Высочайшее повелѣніе, имѣвшее весьма важныя послѣдствія для дальнѣйшаго хода дѣла желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи: 26 Мая 1864 г. Генералъ-Лейтенанту Мельникову разрѣшено было озаботиться приступомъ къ сооруженію головнаго участка Южной линіи— отъ Москвы до Орла—на средства Государственнаго Казначейства; затѣмъ въ слѣдующемъ 1865 году (8 Іюля) Высочайше повелѣно продолжать тѣмъ же способомъ начатыя строительныя работы до Курска.

Распоряженія эти были вызваны несостоятельностію англійской компаніи, принявшей на себя въ 1863 г. обязательство отстроить дорогу отъ Москвы до Севастополя; несмотря на

---

*) Въ этомъ году линія Одесса-Балта была дѣйствительно открыта для движенія.
**) Жур. К. жел. дор. 29 Апрѣля 1864 г.

крайне высокую цифру поверстной стоимости, на которую, какъ уже было указано, дало согласіе Правительство; несмотря наконецъ на небывалыя до того времени льготы, обѣщанныя компаніи, учредители этой послѣдней, такъ же, какъ и предприниматели Одессо-Кіевской линіи, не могли къ условленному съ Правительствомъ сроку собрать потребнаго для приступа къ работамъ основнаго капитала—такъ велико было предубѣжденіе англійскихъ коммерческихъ сферъ противъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ Россіи—и общество Московско-Севастопольской дороги было объявлено несостоявшимся.

Высочайшее повелѣніе о сооруженіи распоряженіемъ казны перваго участка Южной линіи послѣдовало по всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго Путями Сообщенія, который въ виду неудачъ, испытанныхъ Правительствомъ въ дѣлѣ поощренія возникновенія частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, снова рѣшился высказать свое убѣжденіе относительно цѣлесообразности сооруженія хотя бы главнѣйшихъ изъ желѣзнодорожныхъ линій, входившихъ въ проектъ сѣти 1862 г., непосредственно на казенныя средства. Мысль Мельникова заключалась въ томъ, «что дешевое исполненіе работъ средствами казны поколеблетъ существующее въ публикѣ предубѣжденіе относительно дороговизны постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи» *).

Признавая желательнымъ строить магистральныя линіи на средства Государственнаго Казначейства, Мельниковъ былъ, однако, далекъ отъ намѣренія совсѣмъ устранить частную предпріимчивость; напротивъ того, въ его расчеты входило привлеченіе капиталистовъ, преимущественно отечественныхъ, къ желѣзнодорожному строительству, но на линіяхъ не первостепеннаго значенія. Испрашивая Высочайшее соизволеніе на

---

*) См. всеподд. отчетъ Ген. Лейт. Мельникова за 1862—1867 г.г. (Краткій очеркъ развитія жел. дор. въ Россіи изд. М. П. С. стр. 112).—Въ видахъ удешевленія работъ, Выс. утв. 5 Марта 1865 г. положеніемъ Комитета Министровъ, было предоставлено Начальнику работъ по Московско-Орловской дорогѣ избирать всѣ установленные закономъ способы къ удешевленію построекъ, не исключая и способа хозяйственныхъ распоряженій; «однимъ словомъ дѣйствовать по своему усмотрѣнію въ видахъ возможнаго сокращенія расходовъ, съ полною отвѣтственностію за успѣхъ и прочность работъ при сдѣланныхъ имъ распоряженіяхъ». Въ случаѣ доведенія цифры поверстной стоимости пути до размѣра меньшаго, чѣмъ 45.000 р. (*не считая рельсовъ и подвижнаго состава*), Главноуправляющему Путями Сообщенія было предоставлено назначить 10% со всей сбереженной суммы въ вознагражденіе строителямъ (см. жур. Комитета Министровъ 23 Февраля 1865 г.).

приступъ средствами казны къ строительнымъ работамъ по линіи Москва-Серпуховъ-Орелъ, Главноуправляющій Путями Сообщенія вмѣстѣ съ тѣмъ ходатайствовалъ передъ Государемъ Императоромъ о разрѣшеніи «предоставить русскимъ предпринимателямъ небольшія линіи, которыя по своему положенію могли бы давать выгодный дивидендъ и тѣмъ убѣдили бы публику въ возможности дохода на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ, когда онѣ служатъ соединеніемъ производительныхъ мѣстностей Имперіи съ большими рынками потребленія» *).

Такова была программа Мельникова, которою онъ, повидимому, дѣлалъ попытку пойти на компромиссъ съ Министромъ Финансовъ. Къ исполненію первой части ея—постройкѣ на счетъ казны начальныхъ участковъ двухъ магистральныхъ линій (Южной и Юго-западной)—было приступлено безъ замедленія; что же касается до дальнѣйшихъ предположеній Главноуправлявшаго Путями Сообщенія, то ихъ оказалось невозможнымъ осуществить въ томъ видѣ, въ какомъ этого желалъ Мельниковъ: частнымъ предпринимателямъ пришлось впослѣдствіи сдавать не только мелкія линіи, но и дороги, имѣющія первостепенное значеніе, такъ какъ за ассигнованіемъ изъ казны суммъ, потребныхъ на работы по Одессо-Балтской и Московско-Курской дорогамъ и за производствомъ ежегодныхъ приплатъ по принятой на себя Правительствомъ гарантіи доходовъ уже существовавшихъ тогда желѣзнодорожныхъ компаній **), Государственное Казначейство не располагало свободными средствами, достаточными для отнесенія на казенный счетъ расходовъ по новымъ, дорого стоящимъ, предпріятіямъ.

Но каковы бы ни были средства исполненія, конечная цѣль оставалась та же—отстройка дорогъ, вошедшихъ въ проектъ сѣти 1862 г., и къ достиженію этой цѣли клонились всѣ старанія Главноуправляющаго Путями Сообщенія. Начало было уже сдѣлано и Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ несомнѣнно предполагалъ, что за испрошеніемъ Высочайшаго разрѣшенія на приступъ къ постройкѣ казенной линіи Москва-

---

*) См. очеркъ развитія жел. дор. въ Россіи изд. М. П. С. стр. 112.

**) Уже къ 1862 г., какъ заявилъ въ одномъ изъ засѣданій Комитета желѣзныхъ дорогъ Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ, Правительству приходилось производить приплатъ по гарантіи дохода частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній до 5.000.000 р. въ годъ. (жур. Ком. жел. дор. 24 Октября 1864 г. по дѣлу о жел. дорогѣ отъ Либавы до Ковно).

Орелъ-Курскъ и за состоявшимся еще ранѣе повелѣніемъ Государя о проложеніи рельсоваго пути отъ Одессы до Балты съ вѣтвью на Тирасполь также распоряженіемъ Правительства, обезпечено, съ одной стороны, сооруженіе уже давно ожидаемой линіи отъ Москвы до Севастополя, а съ другой—сдѣланъ первый шагъ къ соединенію Одессы съ Кіевомъ. Дальнѣйшій ходъ событій далъ, однако, дѣлу этому совершенно иной оборотъ.

Вопросъ о продолженіи Одессо-Балтской линіи на Кіевъ или на Харьковъ.

Въ Ноябрѣ 1864 г. Новороссійскій и Бессарабскій Генералъ-Губернаторъ, Генералъ-Адъютантъ Коцебу представилъ на усмотрѣніе Государя Императора всеподданнѣйшій докладъ, въ которомъ высказывалъ убѣжденіе, что за доведеніемъ строительныхъ работъ на сооружаемой подъ его, Генералъ-Губернатора, наблюденіемъ желѣзнодорожной линіи до Балты, линія эта, на дальнѣйшемъ своемъ протяженіи, должна быть направлена не на *Кіевъ*, какъ было первоначально предположено, а на *Елизаветградъ* и *Кременчугъ* и далѣе до соединенія съ *Харьковомъ*, черезъ который, согласно распубликованному проекту сѣти 1862 г., должна была пройти Южная линія. Въ докладѣ Коцебу ясно сквозило желаніе обезпечить ввѣренному его управленію краю тѣ выгоды, которыя сулило ему устройство желѣзнодорожной линіи, почти на всемъ своемъ протяженіи остающейся въ предѣлахъ этого края. Противъ направленія на Кіевъ Новороссійскій Генералъ-Губернаторъ приводилъ слѣдующія соображенія: одна изъ главнѣйшихъ цѣлей, имѣвшихся въ виду при проектированіи линіи Одесса-Кіевъ—облегченіе подвоза къ Одесскому порту произведеній хлѣбородныхъ мѣстностей Волынской, Подольской и Кіевской губерній—будетъ уже въ достаточной мѣрѣ достигнута съ окончаніемъ одной только линіи до Балты, сокращающей время и цѣну провоза грузовъ по степному пространству между Одессою и Балтою. По мнѣнію Генералъ-Губернатора, дорога Балта-Кіевъ все равно не охватитъ *всего* сухопутнаго движенія къ Балтѣ: направляя линію на Кіевъ, прежде соединенія этого послѣдняго города съ Москвою и другими промышленными центрами, и оставляя въ сторонѣ Ольвіополь, Елизаветградъ и Кременчугъ, Правительство надолго изолируетъ Одесскую дорогу отъ прилегающаго къ названнымъ городамъ богатаго края, совершенно лишеннаго средствъ къ сбыту своихъ произведеній.

Идя же по южной части Подольской губерніи на Кременчугъ, желѣзная дорога пересѣчетъ узловые пункты важнѣйшихъ торговыхъ путей къ Одессѣ, доставляющихъ ей и теперь болѣе половины ея заграничнаго отпуска, причемъ выгодами такого направленія воспользуются губерніи Подольская и Волынская и большая часть губерній Кіевской и Херсонской. Наконецъ участокъ Балта-Кременчугъ придвинетъ отстаиваемый Генералъ-Губернаторомъ рельсовый путь къ богатымъ руднымъ мѣсторожденіямъ между Днѣпромъ и Дономъ, тогда какъ линія Балта-Кіевъ, удаляясь отъ этой мѣстности, тѣмъ самымъ поставитъ въ зависимость снабженіе ея минеральнымъ топливомъ отъ привозимаго моремъ угля.

Докладъ Генералъ-Адъютанта Коцебу, препровожденный, по Высочайшему повелѣнію, на разсмотрѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ *) возбудилъ въ этомъ послѣднемъ продолжительныя пренія и оживленный обмѣнъ мыслей, между прочимъ по нѣкоторымъ вопросамъ, имѣющимъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ принципіальное значеніе.

Пять лицъ изъ состава Комитета (Ген.-Адъютанты Коцебу, Тотлебенъ и Веригинъ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ и Баронъ Унгернъ-Штернбергъ), прежде чѣмъ высказать свое заключеніе по предложенному на обсужденіе Комитета вопросу, вошли въ оцѣнку результатовъ всей нашей предшествовавшей желѣзнодорожной политики. По ихъ мнѣнію, казенная постройка дорогъ, практиковавшаяся въ Царствованіе Императора Николая Павловича, вовлекла Правительство въ большіе расходы явившаяся на смѣну казенной постройки концессіонная система оказалась не болѣе удачной, такъ какъ большинство дорогъ, которыя предположено было построить на частныя средства, не могли быть осуществлены, за несобраніемъ потребныхъ на сооруженіе ихъ капиталовъ; тѣ же, которыя отстроены, не приносятъ дохода и требуютъ отъ Правительства ежегодныхъ приплатъ по гарантіи. Такое положеніе желѣзнодорожнаго дѣла возбудило недовѣріе иностранныхъ капиталистовъ къ доходности желѣзныхъ дорогъ, строящихся въ Россіи. Недовѣріе это основано, однако, на недоразумѣніи. Николаевская дорога

*) Въ засѣданіе Комитета, имѣвшее мѣсто 15 Декабря 1864 г., приглашены были Генералъ-Губернаторы: Новороссійскій и Бессарабскій Ген. Ад. Коцебу и Кіевскій, Подольскій и Волынскій—Ген. Ад. Анненковъ, а равно строитель Одессо-Балтской линіи Баронъ Унгернъ-Штернбергъ.

по валовому своему доходу занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ въ ряду европейскихъ желѣзнодорожныхъ линій и если она, тѣмъ не менѣе, не даетъ еще крупныхъ барышей, то это происходитъ отъ того, что она обошлась слишкомъ дорого и уплата процентовъ на строительный капиталъ, совмѣстно съ расходами эксплоатаціи, поглощаетъ почти весь валовой доходъ линіи. То же можно сказать о дорогѣ Нижегородской, которая должна оплачивать убытки по Варшавской линіи изъ своихъ доходовъ. Съ другой стороны, напримѣръ, Риго-Динабургская дорога—хотя и построена расчетливо, но все же не даетъ дохода и не будетъ давать его, пока не будетъ продолжена внутрь Россіи, по направленію къ хлѣбороднымъ губерніямъ. Главный недостатокъ нашей желѣзнодорожной политики, по мнѣнію поименованныхъ выше лицъ, до сихъ поръ заключался въ томъ, что Правительство недостаточно заботилось о проложеніи рельсовыхъ путей значенія *экономическаго:* у насъ нерѣдко строились линіи въ видахъ исключительно политическихъ и хотя мы и имѣемъ нѣсколько дорогъ, содѣйствующихъ интересамъ торговли, однако онѣ болѣе служатъ для привоза къ намъ заграничныхъ товаровъ, чѣмъ для отпуска отечественныхъ произведеній. Теперь Правительство вновь предпринимаетъ постройку желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны, причемъ средства на эту постройку предполагаетъ собрать путемъ заключенія внутренняго займа, т. е. займа кредитными билетами *). Между тѣмъ, для осуществленія проектированныхъ дорогъ придется дѣлать много заказовъ за границею, въ виду чего является вопросъ, какимъ образомъ будутъ покрыты расходы по этимъ заказамъ, уплата по которымъ должна производиться золотомъ, а не кредитными билетами. Казалось бы, что расходы эти могутъ быть покрыты или путемъ увеличенія нашего вывоза, или посредствомъ заграничнаго займа. Заграничный заемъ представляется, при теперешнемъ положеніи нашего финансоваго хозяйства, мѣрою нежелательною; поэтому необходимо позаботиться объ усиленіи заграничнаго вывоза и при выборѣ направленія новыхъ рельсовыхъ путей отдавать предпочтеніе такимъ, которые могли бы содѣйствовать достиженію этой цѣли. Къ числу линій, имѣющихъ на всемъ

*) Рѣчь идетъ въ данномъ случаѣ о внутреннемъ съ выигрышами займѣ (1-омъ), объявленномъ Высочайшимъ Указомъ отъ 13 Ноября 1864 г.

своемъ протяженіи безспорное торговое значеніе, принадлежитъ и предлагаемая Ген. Ад. Коцебу линія отъ Балты на Кременчугъ и на Харьковъ, почему отстройка ея и является крайне желательною.

Другія же *6 лицъ*, участвовавшія въ обсужденіи разсматриваемаго вопроса (Ген. Адъютанты Чевкинъ и Анненковъ, Генералъ-Лейтенанты Мельниковъ, Зеленой—послѣдній въ то время занималъ уже постъ Министра Государственныхъ Имуществъ—Герстфельдъ и Языковъ) находили, что по поводу выбора направленія одной желѣзнодорожной линіи нѣтъ нужды входить въ оцѣнку всей совокупности предшествовавшихъ мѣропріятій Правительства въ области желѣзнодорожнаго дѣла. Если же и останавливаться на этомъ вопросѣ, то не слѣдуетъ упускать изъ вниманія, что дѣйствительно неутѣшительное состояніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ зависитъ въ значительной мѣрѣ отъ недостатка хозяйственности въ распоряженіяхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, а главнымъ образомъ отъ угнетеннаго положенія нашего денежнаго рынка, на которомъ даже правительственныя 5-ти процентныя бумаги котируются ниже нарицательной цѣны.

Переходя собственно къ вопросу о направленіи будущей дороги отъ Балты, 6 Членовъ Комитета не считали возможнымъ подчинять выборъ того или инаго направленія соображеніямъ исключительно экономическимъ: въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ неминуемо должны приниматься въ расчетъ также стратегическіе и политическіе интересы Государства. Съ этой точки зрѣнія нельзя не отдать предпочтенія линіи на Кіевъ, который, будучи первостепеннымъ военнымъ и административнымъ центромъ, до сихъ поръ остается разобщеннымъ съ желѣзнодорожной сѣтью. Харьковъ безспорно представляетъ собою важный торговый пунктъ, но онъ тяготѣетъ не къ Одессѣ, а къ Азовскимъ портамъ; ярмарка же его производитъ обмѣнъ продуктовъ Украйны на товары *Великорусскіе,* въ виду чего онъ прежде всего долженъ быть соединенъ съ центральными губерніями. Вообще, по мнѣнію 6 Членовъ, ближайшая задача Правительства въ желѣзнодорожномъ вопросѣ при теперешнихъ обстоятельствахъ сводится къ осуществленію двухъ главныхъ артерій торговаго и пассажирскаго движенія: 1) *отъ Москвы черезъ Юго-Западныя губерніи до Кіева, съ вѣтвью къ Рижскому и Либавскому портамъ* и 2) *отъ Москвы черезъ*

Харьковъ (совмѣщаясь въ началѣ съ первою линіею) *къ Крымскимъ портамъ съ вѣтвью къ Азовскому морю, проходящей черезъ Донецкій бассейнъ*» *).

Планъ дѣйствій, намѣченный въ заключеніи 6-ти Членовъ, въ числѣ которыхъ находился и Ген. Лейт. Мельниковъ,—составляетъ не что иное, какъ повтореніе, въ общихъ чертахъ, программы Главноуправляющаго Путями Сообщенія, выработанной имъ при составленіи проекта сѣти желѣзныхъ дорогъ въ 1862 году; не упоминается лишь о линіи отъ Орла до Саратова, вошедшей въ указанный проектъ, но это объясняется имѣвшимися уже тогда въ виду Правительства предложеніями фонъ-Дервиза о сооруженіи Саратовской дороги по ранѣе проектировавшемуся направленію—отъ Рязани (о чемъ будетъ подробно говорено ниже).

Въ данномъ дѣлѣ въ числѣ Членовъ Комитета, поддержавшихъ Мельникова, находился и Чевкинъ, не оказавшійся на этотъ разъ солидарнымъ съ мнѣніемъ, къ которому примкнулъ Министръ Финансовъ. Обыкновенно Чевкинъ, въ качествѣ Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, оказывалъ поддержку взглядамъ Статсъ-Секретаря Рейтерна, начинанія котораго въ области финансовой политики почти всегда пользовались его сочувствіемъ. Но здѣсь дѣло шло о существенномъ измѣненіи, въ угоду исключительно мѣстнымъ интересамъ, уже разъ принятаго плана дальнѣйшаго расширенія нашихъ рельсовыхъ сообщеній—и притомъ плана, являвшагося въ сущности лишь развитіемъ того проекта желѣзнодорожной сѣти, который въ свое время (въ 1856 году) былъ составленъ самимъ Чевкинымъ, но, какъ извѣстно, не получилъ желаемаго осуществленія. Чевкинъ продолжалъ держаться мнѣнія, что планъ, отстаиваемый Мельниковымъ, соотвѣтствуетъ обще-государственнымъ интересамъ Россіи и заслуживаетъ поддержки въ силу именно этого послѣдняго соображенія.

Ген.-Лейтенанту Мельникову и его единомышленникамъ не удалось однако отстоять своего взгляда въ Совѣтѣ Министровъ, куда, по Высочайшему повелѣнію, было передано для окончательнаго рѣшенія дѣло о выборѣ направленія для продолженія Одессо-Балтской линіи. Въ засѣданіи названнаго Совѣта

*) См. жур. Ком. жел. дор. 5 Декабря 1864 г.

голоса раздѣлились, при чемъ за проведеніе дороги на *Кіевъ* высказалось, кромѣ Мельникова, 8 Членовъ—Ген. Адъютанты: Чевкинъ, Анненковъ и Графъ Адлербергъ, Предсѣдатель Комитета Министровъ Кн. Гагаринъ, Оберъ-Прокуроръ Святѣйшаго Синода Графъ Толстой, Мин. Госуд. Имуществъ Ген. Лейт. Зеленой и Тайные Совѣтники: Татариновъ (Государственный Контролеръ) и Замятнинъ (Министръ Юстиціи).—Направленіе же на *Елизаветградъ, Кременчугъ и Харьковъ* поддерживали 12 Членовъ—Великіе Князья Константинъ и Николай Николаевичи, Принцъ Петръ Георгіевичъ Ольденбургскій, Шталмейстеръ Графъ Бобринскій, Князь Горчаковъ (Госуд. Канцлеръ), Ст. Секр. Валуевъ (Мин. Вн. Дѣлъ), Адмиралъ Краббе (Упр. Морскимъ Министерствомъ), Ст. Секр. Князь Урусовъ (Главноуправляющій II-мъ Отдѣленіемъ Собственной Его Величества Канцеляріи), Ген. Ад. Кн. Долгоруковъ (Шефъ жандармовъ), Ст. Секр. Головнинъ (Министръ Народнаго Просвѣщенія), Ген. Ад. Коцебу и Статсъ-Секретарь Рейтернъ. Военный Министръ, Ген. Адъютантъ Милютинъ, остался при особомъ мнѣніи; онъ полагалъ: начатую отъ Москвы Южную дорогу вести къ Курску, какъ соединительному пункту путей на Кіевъ и на Харьковъ, работы же, начатыя отъ Балты,—пріостановить.

Государь согласился съ мнѣніемъ 12 Членовъ и 28 Декабря 1864 г. было объявлено нижеслѣдующее Высочайшее повелѣніе:

«*Южную желѣзную дорогу, начатую отъ Москвы до Серпухова и отъ Одессы до Балты, продолжать строить средствами Государственнаго Казначейства, по возможности дѣятельно, съ одной стороны отъ Серпухова на Тулу, Орелъ, Курскъ и Кіевъ, а съ другой—отъ Балты на Кременчугъ и Харьковъ, предоставивъ дальнѣйшему соображенію изысканія средствъ для соединенія сего послѣдняго города съ Курскомъ*» *).

Вслѣдствіе приведеннаго Высочайшаго повелѣнія Новороссійскій Генералъ-Губернаторъ 9 Февраля 1865 г. представилъ въ Главное Управленіе Путей Сообщенія проектъ контракта на сдачу сооруженія участка Балта-Елизаветградъ будущей Балто-Харьковской линіи съ подряда строителю Одессо-Балтской дороги Барону Унгернъ-Штернбергу. Высочайше утвержденнымъ 26 Марта 1865 г. положеніемъ Комитета

*) Дѣло Совѣта Министровъ за № 61 1864-го года.

Министровъ, проектъ этотъ былъ одобренъ, при чемъ строителю было вмѣнено въ обязанность произвести техническія изысканія по продолженію сданной ему линіи до Харькова (черезъ Кременчугъ и Полтаву). Работы по линіи Балта-Елизаветградъ (244 версты) имѣли быть произведены нижними чинами и арестантскими ротами, въ количествѣ 9000 человѣкъ. Предѣльная стоимость одной версты пути была назначена въ 45.000 руб.; кромѣ того было постановлено, что сбереженія расходовъ противъ оптовой контрактной цѣны остаются въ пользу Барона Унгернъ-Штернберга въ размѣрѣ 3 процентовъ съ валовой контрактной суммы, дальнѣйшее же затѣмъ сбереженіе поступаетъ въ пользу казны *).

Измѣненія, которымъ подверглась на практикѣ сѣть 1862 года, и вопросъ о жел. дорогѣ къ Австрійской границѣ.

Высочайшимъ повелѣніемъ 28 Декабря 1864 года весьма существенно измѣнялся проектированный Ген. Лейтенантомъ Мельниковымъ въ 1862 году планъ расширенія нашей желѣзнодорожной сѣти: Одессо-Балтскую линію рѣшено было продолжать по направленію къ Харькову, а не къ Кіеву; затѣмъ, хотя въ первоначальное предположеніе Ген. Ад. Коцебу, подъ вліяніемъ доводовъ Чевкина, Мельникова и др., и была внесена поправка, согласно которой Кіевъ все же имѣлось въ виду безотлагательно соединить съ общею рельсовою сѣтью, однако въ указанномъ Высочайшемъ повелѣніи не упоминалось вовсе о продолженіи Московско-Курской линіи до одного изъ портовъ Крымскаго полуострова и рельсовый путь по этому направленію тѣмъ самымъ какъ бы исключался изъ числа дорогъ наиболѣе неотложныхъ, къ которымъ онъ до того времени всегда былъ относимъ. Самое соединеніе Москвы съ Чернымъ моремъ откладывалось до изысканія средствъ къ соединенію Кіева съ Харьковомъ и осуществлялось, такимъ образомъ, не по прямому направленію а кружнымъ путемъ—черезъ Кіевъ на Одессу.

Иниціаторъ упомянутыхъ перемѣнъ въ составленномъ Ген. Лейт. Мельниковымъ проектѣ желѣзнодорожной сѣти—Ген. Ад. Коцебу—въ томъ же всеподданнѣйшемъ докладѣ, въ которомъ онъ ходатайствовалъ о продолженіи Одессо-Балтской линіи на Кременчугъ, заявлялъ еще, что другою, весьма желательною для ввѣреннаго его управленію края, линіею

*) См. жур. Комитета Министровъ 16 Марта 1865-го года.

являлась бы дорога отъ м. Парканъ (до котораго уже существовалъ рельсовый путь отъ Одессы) черезъ Кишиневъ къ границѣ Галиціи у Черновицъ. На устройство этой дороги поступило предложеніе отъ директора Австрійской Лемберго-Черновицкой линіи Офенгейма. Требованія, предъявленныя этимъ послѣднимъ, оказались, однако, настолько неумѣренными, что Государь, на всеподданнѣйшемъ докладѣ Ген. Лейт. Мельникова, написалъ: **«Весьма желательно, чтобы дѣло это могло состояться, но, разумѣется, не на тѣхъ невыгодныхъ условіяхъ, которыя теперь предлагаются»** *). Вопросъ о Черновицкой дорогѣ возбудилъ оживленную полемику въ печати **) и нѣсколько разъ обсуждался въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ. Главнѣйшее изъ первоначально заявленныхъ Офенгеймомъ требованій заключалось въ испрошеніи для проектированной компаніи гарантіи наименьшаго ежегоднаго, въ теченіе 90 лѣтъ, дохода въ 2.400.000 р. мет. ***), безъ установленія предѣльной цифры основнаго капитала общества. Главноуправляющій Путями Сообщенія, на основаніи произведенныхъ во ввѣренномъ ему вѣдомствѣ расчетовъ, объяснялъ, что, капитализируя цифру испрашиваемой Офенгеймомъ гарантіи изъ 5%, получится поверстная стоимость дороги отъ Парканъ до Новоселицъ (пункта на русско-галиційской границѣ противъ Черновицъ) въ 106.000 руб. кред. Преувеличенность этой цифры была очевидна, даже въ сравненіи съ высокою поверстною оцѣнкою другихъ линій, на которыя около того времени выдавались концессіи частнымъ обществамъ. Кромѣ того, по свидѣтельству Главноуправляющаго Путями Сообщенія, изысканій по направленію, предлагаемому Офенгеймомъ, еще не было произведено, почему представляется весьма затруднительнымъ судить не только о цѣнѣ сказанной линіи, но и вообще о выгодности ея. Ген.

---

*) См. Представленіе Ген. Лейт. Мельникова въ Ком. жел. дорогъ отъ 20 Января 1865 г. за № 29.

**) *Головачевъ*. Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Гл. III.

***) Кромѣ того Офенгеймъ просилъ: о передачѣ будущей компаніи отстроеннаго казною участка отъ Одессы до Парканъ (112 верстъ), за что обязывался уплатить Правительству по 16.000 руб. съ версты и о дарованіи гарантіи на капиталы, которые компанія употребитъ на сооруженіе гаваней, набережныхъ, магазиновъ и верфей при Одесскомъ портѣ; нужныя подъ эти сооруженія земли компанія желала получить безплатно. Могущія возникнуть недоразумѣнія между Правительствомъ и обществомъ Офенгеймъ желалъ представлять на разрѣшеніе третейскаго суда при одномъ изъ иностранныхъ посольствъ въ Петербургѣ.

Лейт. Мельниковъ признавалъ, что для Россіи полезно имѣть соединеніе Одессы съ Черновицкою дорогою, строящеюся въ Австріи отъ Лемберга: линія эта свяжетъ Одессу черезъ Лембергъ непрерывнымъ рельсовымъ путемъ съ Гамбургомъ. Но та же цѣль, по удостовѣренію Главноуправляющаго, будетъ достигнута, если строящуюся казною дорогу отъ Одессы до Балты продолжить по направленію къ Кіеву (черезъ Брацлавъ), а потомъ въ удобномъ мѣстѣ повернуть путь на соединеніе съ Лембергскою дорогою, хотя бы и выше Новоселицъ и Черновицъ: намъ нужно соединеніе съ Лембергскою линіею, а не съ Черновицами—мѣстечкомъ, имѣющимъ значеніе лишь пограничной оконечности Австрійской дороги и не представляющимъ собственно никакихъ выгодъ для имѣющей примкнуть къ нему линіи. Желѣзная дорога, проложенная по послѣднеупомянутому направленію (къ Кіеву), имѣла бы еще и то преимущество, что пересѣкала бы мѣстность болѣе населенную (губерніи Подольскую и Волынскую), чѣмъ линія, идущая по Бессарабіи на Кишиневъ *).

Съ своей стороны Министръ Финансовъ, Ст.-Секретарь Рейтернъ, также признавалъ условія, предлагаемыя Офенгеймомъ, крайне тягостными для казны и кромѣ того высказывалъ общее соображеніе, «что разныя компаніи, являющіяся одновременно на европейскихъ рынкахъ съ гарантіею русскаго Правительства, дѣлаютъ другъ другу конкурренцію и посему Правительство должно не слишкомъ размножать числа даваемыхъ концессій и соразмѣрять условія ихъ такъ, чтобы менѣе важная линія, по превосходству дарованныхъ ей выгодъ, не могла препятствовать составленію капитала на болѣе выгодное предпріятіе» **).

Несмотря на возраженія Ген. Ад. Коцебу, доказывавшаго необходимость безотлагательно утвердить направленіе линіи къ Австрійской границѣ по Бессарабіи (на Кишиневъ), а также на соображенія, высказанныя Государственнымъ Канцлеромъ Ин. д. Кн. Горчаковымъ, находившимъ, что съ проведеніемъ дороги по Бессарабіи большая часть хлѣбныхъ грузовъ изъ Мол-

---

*) См. журн. К. жел. дор. 2-го Февраля 1865 г.

**) Записка Ст. Секретаря Рейтерна отъ 22 Января 1865 г.(см. приложенія къ дѣлу Ком. жел. дорогъ № 26, 1865 года). Наиболѣе необходимыми линіями Ст. Секретарь Рейтернъ признавалъ дороги: Орловско-Витебскую и Рязанско-Козловскую (см. жур. 2-го Февраля 1865 г. Ком. жел. дор.).

давскихъ княжествъ, вмѣсто того, чтобы идти на Галацъ, попадетъ на Одессу, что упрочитъ наши сношенія съ названными княжествами и усилитъ наше политическое вліяніе въ предѣлахъ Молдавіи,—Комитетъ желѣзныхъ дорогъ не счелъ возможнымъ отдать предпочтеніе какой либо изъ двухъ спорныхъ линій и призналъ необходимымъ предварительно произвести изысканія по обоимъ направленіямъ.

Между тѣмъ Офенгеймъ обратился къ Ген. Лейт. Мельникову съ новымъ прошеніемъ, въ которомъ изъявлялъ готовность, въ случаѣ немедленнаго заключенія съ нимъ условія на постройку линіи до Новоселицъ, понизить цифру испрашиваемой имъ гарантіи наименьшаго ежегоднаго дохода съ 2.400.000 р. мет. до 1.600.000 р. мет.

По разсмотрѣніи этого новаго предложенія, большинство Членовъ Комитета жел. дорогъ находили, что при данныхъ обстоятельствахъ не имѣется достаточныхъ поводовъ къ немедленному, до окончанія изысканій, заключенію концессіи на линію, никогда не входившую въ сѣть главныхъ сношеній Имперіи и на которую, кромѣ того, испрашивается гарантія все-таки въ очень высокой цифрѣ.

Два же Члена Комитета (Генер. Адъютанты Тотлебенъ и Коцебу) остались при особомъ мнѣніи, объясняя, что въ виду уступки, уже сдѣланной Офенгеймомъ, нѣтъ надобности въ изысканіяхъ, которыя поведутъ только къ потерѣ времени и дадутъ этимъ возможность Австріи провести дорогу черезъ Молдавію на Галацъ; послѣдне-названная же дорога парализуетъ значеніе будущей линіи отъ Одессы къ Австрійской границѣ, по какому бы направленію линія эта ни была проложена *).

Разногласіе это, по Высочайшему повелѣнію, было подвергнуто новому обсужденію въ Совѣтѣ Министровъ 26 Марта 1865 года, послѣ чего 31-го того же Марта состоялось Высочайшее повелѣніе о безотлагательномъ производствѣ изысканій для соединенія Одессы съ Лембергскою дорогою какъ черезъ Бессарабію (по направленіямъ: а) отъ Парканъ, и б) отъ дер. Борщи близъ Балты черезъ м. Слободзею), такъ и черезъ Подольскую губернію по направленію на Тарнополь **).

---

*) Жур. Ком. жел. дор. 15 Марта 1865 г.

**) Дѣло Совѣта Министровъ за № 62, 1865 г.

Къ концу 1865-го года изысканія были произведены и Ген. Лейт. Мельниковъ представилъ главнѣйшіе результаты ихъ на разсмотрѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ. По мнѣнію Министра Путей Сообщенія *), дорога черезъ Подольскую губернію по направленію на Тарнополь, примыкающая къ Австрійской границѣ у мѣстечка Волочискъ, заслуживала предпочтеніе передъ линіею Бессарабскою (на Кишиневъ и Новоселицы) по нижеслѣдующимъ причинамъ: 1) линія на Новоселицы потребовала бы устройства въ предѣлахъ Россіи новой желѣзной дороги, протяженіемъ около 285 верстъ, проходящей по мѣстности, весьма затруднительной для желѣзнодорожныхъ работъ, тогда какъ, съ принятіемъ направленія на Волочискъ, отъ готовой уже Одессо-Балтской дороги придется отстроить вѣтвь, длиною лишь въ 167 верстъ, по мѣстности, не представляющей трудностей для прокладки рельсоваго пути; 2) соединеніе Европейскихъ государствъ съ Имперіею, въ международныхъ сношеніяхъ, по Подольской линіи будетъ на 40 верстъ короче, чѣмъ по линіи Бессарабской; 3) Подольская линія пройдетъ по раіону болѣе населенному, болѣе производительному и болѣе нуждающемуся въ средствахъ сообщенія, нежели мѣстность между Черновицами и Балтою, имѣющая удобный водяной путь для сбыта своихъ произведеній (по Днѣстру); 4) въ стратегическомъ отношеніи, преимущество Подольской линіи, идущей по лѣвому берегу Днѣстра, признается всѣми спеціалистами военнаго искусства, и 5) желѣзная дорога отъ Черновицъ на Балту (по Бессарабіи) откроетъ Галиційскому и отчасти Молдавскому хлѣбу новый путь для сбыта этого продукта за границу черезъ Одессу въ ущербъ нашему собственному хлѣбу изъ сѣверной части Подольской и Волынской губерній, которыя болѣе удалены отъ Одессы и поэтому не въ состояніи будутъ выдержать конкурренцію съ Галиціей и Молдавіей въ отправкѣ хлѣба по желѣзной дорогѣ **).

Представленіе Министра Путей Сообщенія было разсмотрѣно Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ въ засѣданіяхъ 31 Декабря 1865 г. и 29 Января 1866 г. Комитетъ, однако, и на этотъ разъ не пришелъ къ единогласному рѣшенію и спор-

*) Главное Управленіе Путями Сообщенія и Публичными Зданіями переименовано въ Министерство Путей Сообщенія по Высочайшему повелѣнію отъ 23 Іюня 1865 г. Главноуправляющій при этомъ переименованъ въ Министра.

**) Предст. Ген. Лейт. Мельникова въ К. жел. дор. отъ 26 Декабря 1865 г. за № 1510.

ный вопросъ, по Высочайшему повелѣнію, былъ вновь подвергнутъ обсужденію въ Совѣтѣ Министровъ 17-го Февраля 1866 года. По выслушаніи всѣхъ высказанныхъ въ засѣданіи Совѣта соображеній, Государь Императоръ 19-го того же Февраля Высочайше повелѣлъ: «*Въ виду рѣшительныхъ преимуществъ Подольской линіи, предложеніе Офенгейма на устройство линіи Новоселицкой отклонить*».

Такимъ образомъ Офенгейму въ концѣ концовъ всетаки не удалось добиться просимой имъ концессіи: взгляды Мельникова и Рейтерна, которые, какъ видно изъ дѣла, раздѣлялъ и Чевкинъ, взяли верхъ надъ доводами сторонниковъ Офенгейма. Результатъ этотъ, однако, получился отнюдь не сразу, но лишь послѣ продолжительнаго обмѣна мнѣній между членами высшихъ правительственныхъ учрежденій. Что принятіе предложенія Офенгейма вовлекло бы казну въ весьма убыточныя обязательства—это было ясно уже изъ первоначальныхъ объясненій Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ. Даже уступка, сдѣланная впослѣдствіи Офенгеймомъ, казалось бы, не должна была располагать Правительство въ пользу просителя: уступка эта была такъ несоразмѣрно велика, что невольно заставляла подозрѣвать Офенгейма въ явно-спекулятивныхъ намѣреніяхъ. Но въ пользу Офенгейма выставлялось то соображеніе, что хотя въ случаѣ принятія его проекта и могутъ потребоваться отъ Государственнаго Казначейства нѣкоторыя жертвы, однако съ отстройкою Черновицкой дороги Россія пріобрѣтетъ такія политическія выгоды въ смыслѣ расширенія своего вліянія въ пограничныхъ съ нею славянскихъ земляхъ, которыя заставятъ забыть о фискальныхъ убыткахъ. Указывалось также на стратегическую необходимость сооруженія линіи къ Австрійской границѣ въ отвѣтъ на предпринятую Австріею постройку рельсоваго пути на Черновицы. Ген. Лейт. Мельникову пришлось цѣлымъ рядомъ доводовъ разъяснять: во первыхъ, что онъ самъ вполнѣ признаетъ необходимость желѣзной дороги къ Австрійской границѣ, но, согласно съ мнѣніемъ Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта и Министра Финансовъ, не желаетъ лишь потворствовать домогательствамъ Офенгейма, который отнюдь не имѣетъ въ виду выгоды Россіи, а стремится исключительно къ личной наживѣ; и, во вторыхъ, что результаты, ожидаемые отъ Черновицкой

дороги, будутъ со значительно меньшими затратами достигнуты сооруженіемъ Подольской линіи, на которую къ тому же уже имѣются предложенія частныхъ предпринимателей. Лишь послѣ всѣхъ этихъ усилій удалось добиться рѣшенія, которое нельзя было не привѣтствовать, какъ вполнѣ соотвѣтствующее насущнымъ интересамъ Россіи.

Разрѣшеніе Кіево-Балтской дороги и переговоры о линіи изъ Курска въ Таганрогъ.

На сооруженіе желѣзной дороги отъ Балты черезъ Подольскую губернію на Волочискъ къ тому времени уже имѣлись въ Министерствѣ Путей Сообщенія, какъ выше было указано, два предложенія: одно отъ Берлинскаго негоціанта Леви, а другое отъ Бельгійскаго капиталиста барона де-Вріеръ съ товарищами: оба предпринимателя ходатайствовали при этомъ о продолженіи дороги отъ Балты до соединенія съ Кіевомъ *). Предположенія о проведеніи линіи до Кіева встрѣтили полное сочувствіе Министра Путей Сообщенія, что являлось вполнѣ естественнымъ, если припомнить, что соединеніе Кіева съ Одессою (черезъ Балту) было намѣчено въ проектѣ сѣти 1862 года, и что Ген. Лейт. Мельниковъ принужденъ былъ оставить эту мысль исключительно вслѣдствіе состоявшагося 28 Декабря 1864 г. рѣшенія продолжать Одессо-Балтскую линію не на Кіевъ, а на Харьковъ. Предложенія же Леви и де-Вріера, обезпечивая соединеніе Одессы съ Австрійскою границею по направленію, утвержденному Высочайшею властію, вмѣстѣ съ тѣмъ давали возможность Мельникову вновь поставить на очередь вопросъ о линіи Одесса—Кіевъ.

По всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія о новыхъ предположеніяхъ его по этому вопросу, Государь, 24 Февраля 1866 года, утвердилъ направленіе желѣзной дороги отъ Балты на Кіевъ съ вѣтвями къ Бердичеву и къ Волочиску **). По разсмотрѣніи условій, представленныхъ обоими соискателями (Леви и де-Вріеромъ) и по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, Ген. Лейт. Мельниковъ остановился на предложеніи де-Вріера, который не испрашивалъ ни концессіи, ни гарантіи отъ Правительства,

---

*) И тотъ и другой желали получить также концессію на линію отъ Курска до Кіева, но этотъ вопросъ былъ отложенъ обсужденіемъ до соображенія сравнительной выгодности для Правительства другихъ предложеній на устройство этой линіи, поступавшихъ одновременно въ М-во П. С. (см. слѣдующую главу настоящаго очерка).

**) См. Жур. Комитета Министровъ 17-го Февраля 1866 года.

а ходатайствовалъ объ отдачѣ ему постройки проектированной линіи на правахъ оптоваго подряда. Находя условія де-Вріера выгоднѣе предложеній Леви, домогавшагося полученія концессіи съ 5-ти-процентною гарантіею при высокой поверстной оцѣнкѣ сооруженія (85 т. р. съ версты), Министръ Путей Сообщенія заключилъ съ де-Вріеромъ предварительный контрактъ на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ: 1) дорога сооружается безъ выдачи отъ Правительства задатковъ, съ уплатою строителю за работы, по мѣрѣ ихъ производства, надлежащихъ суммъ 5-ти процентными правительственными облигаціями, и 2) цѣна за сооруженіе дороги и снабженіе ея подвижнымъ составомъ и всѣми необходимыми принадлежностями назначается: по Кіево-Балтской линіи и по вѣтви къ Бердичеву отъ Казатина—23.066 р. 90 к. мет.+37.189 р. 80 к. кред. (=приблизительно 64.868 р. кред.) за версту, по линіи же къ Волочиску (отъ Жмеринки)—21.484 р. 60 к. мет.+37.403 р. 24 к. кред. (=около 63.183 р. кред.) за версту *). Впослѣдствіи проектъ контракта былъ одобренъ Комитетомъ Министровъ и утвержденъ Государемъ 21 Мая 1866 г. **).

Желѣзная дорога отъ Одессы къ Австрійской границѣ, какъ извѣстно, не входила въ проектъ сѣти 1862 года и разрѣшеніе ея было вызвано главнымъ образомъ намѣреніемъ Австрійскаго Правительства построить новую желѣзнодорожную линію въ Галиціи. Около того же времени въ Министерствѣ Путей Сообщенія былъ поднятъ вопросъ о сооруженіи еще одной линіи, также не предусмотрѣнной проектомъ 1862 года—по крайней мѣрѣ въ томъ видѣ, въ какомъ она теперь предполагалась къ исполненію,—а именно: дороги отъ Курска черезъ Харьковъ къ Азовскому морю (на Таганрогъ). Собственно, головной участокъ этой линіи (Курскъ—Харьковъ), согласно проекту сѣти не только 1862, но еще и 1857 года, долженъ былъ войти въ составъ магистральной Южной линіи отъ Москвы до одного изъ портовъ Крымскаго полуострова. Хотя затѣмъ, въ силу Высочайшаго повелѣнія 28 Декабря 1864 года о продолженіи Московско-Курской дороги на Кіевъ, Харькову и пришлось на время лишиться надежды на соединеніе съ внутренними губерніями черезъ Курскъ, однако соединеніе это

*) См. Жур. Ком. Мин. 17 Мая 1866 г.

**) Движеніе по всѣмъ тремъ линіямъ, общимъ протяженіемъ въ 622 версты, было открыто въ 1870—71 гг.

для будущаго времени все же было предусмотрѣно въ указанномъ Высочайшемъ повелѣніи. Возможность осуществить такое предположеніе явилась уже къ концу 1865 года, когда поступило ходатайство отъ группы частныхъ предпринимателей относительно сооруженія рельсоваго пути между Курскомъ и Харьковомъ; кромѣ того, упомянутые предприниматели испрашивали разрѣшеніе на продолженіе Курско-Харьковской линіи до Таганрога.

Соединеніе Харькова съ Азовскимъ моремъ уже прежде входило въ планы Ген. Лейт. Мельникова и этой цѣли должна была служить помѣщенная въ проектѣ сѣти 1862 года линія Екатеринославъ-Грушевка-Аксай. Между тѣмъ, послѣ того какъ на основаніи того же, упомянутаго ранѣе, Высочайшаго повелѣнія 28 Декабря 1864 г. осуществленіе первоначально намѣченнаго конечнаго участка Южной магистрали черезъ Харьковъ и Екатеринославъ на Севастополь было отложено исполненіемъ, оказывалось, что линія Екатеринославъ-Грушевка, въ случаѣ ея сооруженія, осталась бы разобщенною съ желѣзнодорожною сѣтью, такъ какъ Екатеринославъ очутился теперь внѣ системы рельсовыхъ сообщеній. При такихъ обстоятельствахъ предположеніе о постройкѣ участка Харьковъ-Таганрогъ являлось вполнѣ своевременнымъ: линія эта, обслуживая приблизительно тотъ же раіонъ каменноугольныхъ мѣсторожденій, по которому должна была пролегать «антрацитная» Екатеринославско-Грушевская дорога, при данныхъ условіяхъ могла до извѣстной степени замѣнить послѣднюю.

Комитетъ Министровъ, въ который былъ внесенъ составленный учредителями проектъ устава общества Курско-Таганрогской дороги, пришелъ къ единогласному заключенію о желательности осуществленія предположенной линіи (съ вѣтвію на Ростовъ) и не встрѣчалъ препятствій къ отдачѣ постройки ея въ распоряженіе частной компаніи. По вопросу же о томъ, съ какого капитала Правительство можетъ даровать обществу гарантію наименьшаго дохода, возникло разногласіе: учредители, во главѣ которыхъ стоялъ Генералъ-Адъютантъ Графъ Барановъ, не опредѣляли цифры будущаго капитала компаніи и испрашивали ручательство минимальнаго дохода въ 5% на ту сумму, какая впослѣдствіи окажется израсходованною; такое требованіе вызвало возраженіе со стороны Министра Финансовъ и нѣкоторыхъ другихъ Членовъ Комитета

Министровъ. Дѣло перенесено было, по Высочайшему повелѣнію, въ Совѣтъ Министровъ, гдѣ и разсмотрѣно въ Личномъ Присутствіи Государя Императора. Послѣдствіемъ такого вторичнаго обсужденія явилось Высочайшее повелѣніе 21 Октября 1865 г., гласящее, что гарантія по дѣйствительному расходу можетъ быть допущена, но не иначе, какъ по предварительномъ назначеніи, съ согласія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, предѣльной суммы, выше которой расходъ остается на отвѣтственности компаніи *).

По объявленіи учредителямъ компаніи приведеннаго Высочайшаго повелѣнія, Генералъ-Адъютантъ Графъ Барановъ, въ качествѣ представителя будущаго общества, заявилъ предѣльную поверстную стоимость проектируемой линіи въ 120.000 р. мет. съ версты; когда же Министръ Путей Сообщенія призналъ эту цифру чрезмѣрно высокою, то учредители согласились понизить ее до 100.000 р. мет. Однако Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, призналъ и это послѣднее требованіе преувеличеннымъ и просителямъ было объявлено, что высшая предѣльная сумма, на которую Правительство могло бы даровать гарантію Обществу Курско-Таганрогской дороги, не должна превышать 84.037 р. мет. на версту пути **).

Учредители не согласились принять такой расчетъ и настаивали на цифрѣ 100.000 р. мет., въ виду чего разсматриваемое дѣло вновь было внесено въ Комитетъ Министровъ. Здѣсь, какъ всегда, въ защиту интересовъ Государственнаго Казначейства выступилъ Ген. Ад. Чевкинъ, къ которому присоединились Министры: Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственный Контролеръ (Ст. Секр. Татариновъ). Названные 4 Члена Комитета находили: 1) что назначеніе для Таганрогской дороги, хотя бы только въ видѣ предѣльной суммы, поверстной оцѣнки въ

*) См. дѣло Совѣта Министровъ за № 65, 1865 года.

**) Цифра эта получалась по нижеслѣдующему расчету: на основаніи изысканій, произведенныхъ правительственными инженерами по направленію отъ Курска до Таганрога, дѣйствительная поверстная стоимость линіи опредѣлена среднимъ числомъ (съ процентами за время сооруженія) въ 59.375 р. мет.; если къ этой цифрѣ прибавить 2½% коммисіонныхъ (высшій предѣлъ, допускавшійся до того времени Правительствомъ) и 20% преміи, то нарицательный капиталъ общества достигнетъ 73.076 р. мет. съ версты; а съ прибавленіемъ еще 15% на потери при реализаціи капитала и непредвидѣнные расходы, получится предѣльная цифра поверстной стоимости въ 84.037 р. мет. (по тогдашнему курсу приблизительно 101.684 р. кред.). См. журн. Комитета Министровъ 1 Февраля 1866 года.

100.000 р. мет., превышающей поверстную стоимость всѣхъ другихъ, болѣе трудныхъ для сооруженія, отечественныхъ линій, могло бы только усилить столь вредное для насъ предубѣжденіе о дороговизнѣ желѣзнодорожныхъ построекъ въ Россіи; 2) что удовлетвореніе ходатайства просителей затруднитъ помѣщеніе акцій по концессіямъ, уже дарованнымъ на другихъ основаніяхъ, и 3) что въ данномъ случаѣ, въ виду обычнаго въ строительныхъ дѣлахъ стремленія къ передержкамъ, установленіе столь высокой предѣльной поверстной стоимости послужитъ къ напрасному отягощенію казны и ко вреду дальнѣйшаго сооруженія рельсовыхъ путей въ Имперіи.

На эти доводы остальные члены Комитета, съ Предсѣдателемъ (Кн. Гагаринымъ) во главѣ, возражали, что учредители ходатайствуютъ о назначеніи высшаго предѣла поверстной стоимости въ 100.000 р. мет. лишь въ видахъ облегченія дѣла собранія основнаго капитала; Правительство же, путемъ учрежденія контроля надъ дѣятельностію компаніи, всегда будетъ имѣть возможность удержать расходы общества на среднемъ уровнѣ, не превосходящемъ издержекъ, дѣйствительно потребныхъ на сооруженіе линіи.

Государь Императоръ въ 8 день Февраля 1866 г. *утвердилъ мнѣніе 4 Членовъ*, въ виду чего поверстная стоимость Курско-Таганрогской линіи была опредѣлена въ 84.037 р. мет. Учредители подчинились этому рѣшенію и Графу Баранову съ товарищами въ томъ же Февралѣ мѣсяцѣ была выдана концессія на отстройку желѣзнодорожнаго пути отъ Курска черезъ Харьковъ до Таганрога, съ вѣтвію къ Ростову на Дону *).

Дороги Сѣверо-Западнаго края и предположенія о соединеніи ихъ съ внутренними губерніями.

Если, какъ видно изъ изложеннаго, первоначальныя предположенія Правительства о развитіи нашей желѣзнодорожной сѣти въ южномъ и юго-западномъ направленіяхъ къ концу 1865 и началу 1866 г.г. подверглись нѣкоторымъ измѣненіямъ, то того же нельзя сказать относительно дорогъ, проектированныхъ въ губерніяхъ Сѣверо-Западнаго края. Въ этой мѣст-

*) См. жур. Ком. Мин. 1 Февраля 1866 г.—Какъ будетъ указано ниже, предпріятіе это потерпѣло неудачу и Курско-Харьково-Азовская дорога была отстроена значительно позднѣе, чѣмъ предполагалось, и на иныхъ основаніяхъ.

ности Правительство продолжало держаться плана, намѣченнаго въ 1862 г. Тогда, какъ извѣстно, предполагалось продолжить существовавшую уже дорогу изъ Риги до Динабурга черезъ Витебскъ на Орелъ, т. е. отстроить линію, проектированную еще Генералъ-Адъютантомъ Чевкинымъ при учрежденіи Главнаго Общества. Затѣмъ не была также оставлена мысль Чевкина о соединеніи Либавскаго порта съ Орломъ, при чемъ, однако, въ видахъ достиженія той же цѣли при наименьшихъ издержкахъ, Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ предполагалъ воспользоваться уже отстроенною Риго-Динабургскою дорогою и осуществить сообщеніе Орла съ Либавою не по прямой линіи отъ Динабурга до названнаго порта (какъ было рѣшено при составленіи «первой сѣти» въ 1857 г.), а черезъ Ригу, соорудивъ со временемъ вѣтвь отъ Риги до Либавы *).

Для приведенія въ исполненіе этого плана прежде всего была выдана концессія на продолженіе Риго-Динабургской дороги до Витебска. Объ условіяхъ, на которыхъ она состоялась, было уже упомянуто выше; здѣсь остается только отмѣтить, что общество Динабурго-Витебской дороги было единственною частною компаніею, которой въ періодъ времени 1860—1864 г.г. удалось собрать цѣликомъ первоначально назначенную сумму основнаго капитала и отстроить линію вполнѣ согласно съ принятыми на себя передъ Правительствомъ обязательствами. Вскорѣ послѣ утвержденія концессіи на Динабурго-Витебскую дорогу Лифляндскій дворянинъ Бехагель фонъ Адлерскронъ, одинъ изъ предпринимателей несостоявшейся въ 1859 г. Риго-Митавской дороги, возобновилъ ходатайство о постройкѣ той же дороги отъ Риги до Митавы, но съ продолженіемъ ея до Либавскаго порта. Направленіе это совпадало съ предположенною Генералъ-Лейтенантомъ Мельниковымъ линіею, имѣющею соединить Либаву съ Ригою; поэтому предложеніе Бехагеля въ принципѣ было одобрено, но оставалось рѣшить вопросъ объ условіяхъ сооруженія названной линіи. Бехагель вызвался отстроить дорогу по цѣнѣ 89.337 р. кред. за версту, что, при длинѣ линіи въ 209 вер., составляло основной капиталъ въ 18.770.000 р., на который

*) См. заявленіе Мин. П. С., помѣщенное въ жур. Ком. Мин. 7, 8 и 14 Декабря 1865 г. по дѣлу о концессіи на Орловско-Витебскую жел. дорогу.

предпринимателемъ испрашивалась 5% гарантія. Между тѣмъ явился другой соискатель въ лицѣ Берлинскаго негоціанта Леви, который брался соорудить ту же дорогу при поверстной оцѣнкѣ 86.666 р., что на весь основной капиталъ, подлежащій гарантіи, составляло уступку около 500.000 р. *).

Въ виду такого оборота дѣла Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, разсматривавшій въ засѣданіе 15 Декабря 1864 г. этотъ вопросъ, обратилъ вниманіе на то, что по направленію Рига-Либава еще не было сдѣлано надлежащихъ техническихъ изысканій;—между тѣмъ, по мнѣнію Комитета, такія изысканія необходимы для опредѣленія строительной цѣны дороги. По производствѣ ихъ, поверстная стоимость линіи можетъ оказаться даже ниже цѣны, предложенной Леви, который уже сдѣлалъ уступку противъ Бехагеля фонъ Адлерскронъ. Поэтому Комитетъ находилъ, что, не рѣшая теперь же вопроса, кому изъ двухъ конкуррентовъ надлежитъ отдать преимущество, необходимо озаботиться предварительнымъ производствомъ изысканій. Задержка въ осуществленіи Риго-Либавской линіи, вызываемая такимъ рѣшеніемъ, по убѣжденію Комитета можетъ только принести пользу дѣлу, «такъ какъ дорога между Либавою и Ригою получитъ значеніе лишь по соединеніи Риго-Динабургской дороги съ Орломъ, откуда избытки хлѣбородныхъ губерній будутъ доставляться къ Балтійскому морю». До того времени она не будетъ имѣть достаточно грузовъ и казна будетъ обязана производить приплаты по гарантіи, «что будетъ способствовать подтвержденію невыгоднаго за границею мнѣнія о нашихъ желѣзныхъ дорогахъ».

Итакъ, ближайшею задачею Правительства въ дѣлѣ устройства рельсовыхъ сообщеній въ Сѣверо-Западномъ краѣ было признано проведеніе въ глубь Россіи Риго-Динабургской дороги. Первый шагъ въ этомъ направленіи уже былъ сдѣланъ дарованіемъ концессіи на Динабурго-Витебскую дорогу—оставалось обезпечить продолженіе сказанной линіи до Орла.

Съ начала 1865 г. стали поступать предложенія на устройство рельсоваго пути въ указанномъ направленіи. По

*) Предст. Главноупр. П. С. въ Ком. жел. дорогъ отъ 7 Декабря 1864 г. за №№ 437 и 439.

разсмотрѣніи означенныхъ ходатайствъ Ген. Лейт. Мельниковъ и Ст. Секр. Рейтернъ остановились на предложеніи Великобританскаго подданнаго Баронета Мортона Пито; другія же ходатайства, за непредставленіемъ просителями сколько нибудь опредѣленныхъ условій и за неимѣніемъ доказательствъ финансовой благонадежности предпринимателей, рѣшено оставить безъ послѣдствій. Въ представленіи своемъ въ Комитетъ Министровъ по разсматриваемому дѣлу Ген. Лейт. Мельниковъ заявлялъ, что согласно изслѣдованіямъ, произведеннымъ между Орломъ и Витебскомъ правительственными инженерами, поверстная стоимость желѣзной дороги между этими двумя городами опредѣлена въ 50.000 руб. кред.; если затѣмъ прибавить къ указанной цифрѣ, по обще-принятому порядку, 15% на непредвидѣнные расходы, то стоимость каждой версты составитъ 57.500 р. кред. Между тѣмъ Сэръ Мортонъ Пито назначаетъ нарицательный капиталъ проектируемой компаніи въ 6.582.500 фун. стерл., причемъ собственно на производство работъ исчисляетъ 4.600.000 ф. стерл. (по курсу 1 фунтъ стерл.=7 р. 65 к. 33.043.326 р. кред.); при длинѣ линіи въ 483 версты такой капиталъ соотвѣтствуетъ поверстной стоимости въ 68.000 р. кред. «Столь значительная разница въ стоимости постройки дороги казенными средствами и на иностранные капиталы, по мнѣнію Ген. Лейт. Мельникова, за невозможностію производить работы распоряженіемъ Правительства, должна была бы заставить отложить сооруженіе разсматриваемой линіи до лучшаго времени, если бы въ устройствѣ ея не представлялось крайней надобности: дорога эта весьма важна въ коммерческомъ отношеніи, такъ какъ, усиливъ подвозъ произведеній внутреннихъ губерній къ Рижскому порту, она облегчитъ обязательства Правительства по гарантіи дорогъ отъ Риги до Динабурга и Витебска *). Въ виду такихъ доводовъ, Комитетъ Министровъ не встрѣтилъ препятствій къ утвержденію проекта концессіи на Орловско-Витебскую дорогу, представленнаго Баронетомъ Пито, на что 17 Декабря 1865 г. послѣдовало согласіе Государя **).

---

*) См. Жур. Ком. Мин. 7, 8 и 14 Декабря 1865 г. –Ген. Лейт. Мельниковъ въ приведенномъ заявленіи еще разъ возвращался къ своей основной мысли о предпочтительности, въ принципѣ, казенной системы постройки жел. дорогъ передъ частною.

**) Эта линія, такъ же какъ Курско-Таганрогская, осуществилась на иныхъ условіяхъ, чѣмъ прежде предполагалось (см. слѣдующую главу).

Разрѣшеніе Рязанско-Козловской дороги и ея вліяніе на дальнѣйшій ходъ нашего желѣзнодорожнаго дѣла.

Обезпечивъ надлежащее выполненіе тѣхъ изъ входившихъ въ сѣть 1862 года дорогъ, которыя имѣли назначеніемъ связать центральныя губерніи съ Балтійскимъ моремъ, Мельникову пришлось еще заняться вопросомъ о наивыгоднѣйшемъ направленіи линіи, долженствовавшей соединить Москву съ губерніями нижняго Поволжья. Первоначально предположенная въ 1859 году дорога отъ Москвы черезъ Рязань и Моршанскъ до Саратова, какъ извѣстно, не была осуществлена на всемъ упомянутомъ протяженіи и доведена только до Рязани. Затѣмъ, въ проектѣ сѣти 1862 г. дорога къ Саратову была намѣчена отъ Орла черезъ Елецъ; но предложеній на постройку этой линіи не поступало; на продолженіе же дороги отъ Рязани по направленію къ Саратову уже въ концѣ 1863 года имѣлось ходатайство фонъ-Дервиза, которому обязана была своимъ осуществленіемъ Московско-Рязанская дорога. По предположенію Дервиза линія должна была идти не черезъ Моршанскъ, какъ было проектировано при утвержденіи въ 1859 г. устава несостоявшагося общества Московско-Саратовской дороги, а черезъ Козловъ и Тамбовъ. Ген. Лейт. Мельниковъ съ своей стороны призналъ, что Козловское направленіе имѣетъ преимущество передъ Моршанскимъ, такъ какъ этотъ послѣдній городъ собственно не представляетъ собою крупнаго торговаго центра: онъ находится на границѣ черноземной полосы, простирающейся къ югу отъ него, и грузы къ Моршанску подвозятся изъ Козлова—важнаго торговаго пункта, лежащаго въ черноземной мѣстности. Кромѣ того дорога на Козловъ пройдетъ по сравнительно густо населенному раіону и приблизится къ Ельцу, ведущему обширную хлѣбную торговлю *). Такимъ образомъ дорога эта до извѣстной степени отвѣчала намѣренію Ген. Лейт. Мельникова включить Елецъ въ сѣть желѣзнодорожныхъ сообщеній: за отсутствіемъ предложеній на постройку линіи, ведущей непосредственно къ названному городу, приходилось на первое время удовлетвориться дорогою, хотя бы приближающеюся къ нему.

Направленіе на Козловъ было утверждено по всеподданнѣйшему докладу Главноуправлявшаго Путями Сообщенія

*) См. предст. Ген. Лейт. Мельникова въ Ком. жел. дор. отъ 14 Марта 1864 г. за № 138.

20 Февраля 1864 г. *), а мѣсяцъ спустя Комитетъ желѣзныхъ дорогъ слушалъ представленіе объ осуществленіи перваго участка Рязанско-Саратовской дороги—отъ Рязани до Козлова; что же касалось до дальнѣйшаго направленія линіи, то Ген. Лейт. Мельниковъ считалъ необходимымъ оставить этотъ вопросъ открытымъ до завершенія техническихъ изысканій по проектированному направленію.

Комитетъ желѣзныхъ дорогъ одобрилъ предположенія Генералъ-Лейтенанта Мельникова по существу, но не счелъ возможнымъ утвердить условія, представленныя фонъ-Дервизомъ. Сущность ихъ заключалась въ томъ, что фонъ-Дервизъ предлагалъ отстроить дорогу на капиталъ, который обязывалась доставить англійская компанія, образованная бывшимъ Великобританскимъ министромъ въ Индіи Ленгомъ. Общество требовало безусловной гарантіи Правительства, т. е. уплаты ежегодно опредѣленнаго процента на капиталъ компаніи, независимо отъ того, будетъ ли впослѣдствіи дорога приносить доходъ, и какой именно. Министръ Финансовъ находилъ, что согласіе на такое условіе было бы равнозначуще съ сооруженіемъ линіи Рязань-Козловъ на средства, добытыя путемъ заграничнаго займа, что по обстоятельствамъ того времени признавалось неудобнымъ. Комитетъ раздѣлялъ взглядъ Министра Финансовъ, и предложеніе фонъ-Дервиза было отклонено **).

Такая неудача не остановила, однако, предпринимателя: годъ спустя фонъ-Дервизъ возобновилъ ходатайство объ осуществленіи Рязанско-Козловской дороги, но на другихъ условіяхъ. На этотъ разъ онъ предлагалъ учредить общество въ Россіи, собравъ капиталъ частію въ Англіи, частію въ Германіи; съ этою послѣднею цѣлію акціи компаніи имѣли быть выпущены въ англійской валютѣ, а облигаціи—въ прусской. Размѣръ акціонернаго капитала былъ опредѣленъ въ 782.500 фунт. стерл., а облигаціоннаго—въ 10.800.000 прусскихъ талеровъ; этому капиталу, по переводѣ его на русскую валюту, соотвѣтствовала, при длинѣ линіи въ 197 верстъ, поверстная стоимость сооруженія въ 75.965 р. мет., или по курсу того времени 91.158 р. кред. На такой капиталъ испрашивалась гарантія 5% дивиденда и $^1/_{20}$% погашенія на срокъ въ 81 годъ, на который предоставлялась концессія.

---

*) Тамъ же.

**) Выс. утвержденіе положенія Комитета послѣдовало 30 Апрѣля 1864 г.

Въ этомъ предложеніи прежде всего бросается въ глаза высокая расцѣнка поверстной стоимости линіи въ сравненіи съ Московско-Рязанскою дорогою, съ которою Рязанско-Козловская дорога, служа ей продолженіемъ, находится приблизительно въ одинаковыхъ условіяхъ въ смыслѣ топографическихъ особенностей пересѣкаемой его мѣстности (предѣльная гарантированная стоимость Московско-Рязанской дороги, какъ извѣстно, опредѣлена была въ 62 тыс. руб. кред. съ версты). Если, однако, вспомнить, что въ то время Правительство, лишь бы заручиться проведеніемъ необходимыхъ въ государственныхъ видахъ рельсовыхъ путей, соглашалось на принятіе еще болѣе высокихъ поверстныхъ цѣнъ—напримѣръ 121 тыс. р. для несостоявшейся Московско-Севастопольской дороги (въ 1863 году), а въ концѣ разсматриваемаго 1865 г. вело переговоры о постройкѣ Курско-Таганрогской линіи по 101 тыс. руб. (87 тыс. руб. мет.) съ версты, то станетъ понятнымъ, почему цѣна, объявленная Дервизомъ, не возбудила возраженій. Къ тому же Дервизъ, еще со времени осуществленія Московско-Рязанской дороги славился, какъ ловкій дѣлецъ, и Правительство имѣло основаніе надѣяться, что онъ не раздѣлитъ участи другихъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей и доведетъ свое предпріятіе до конца. Тѣмъ не менѣе, по Высочайшему повелѣнію, состоявшемуся вслѣдствіе всеподданнѣйшаго доклада Мельникова и Рейтерна, съ Дервиза, еще до разсмотрѣнія его дѣла въ Комитетѣ Министровъ, было потребовано предварительное удостовѣреніе въ томъ, что всѣ бумаги будущаго общества размѣщены. Это Высочайшее повелѣніе было вызвано рядомъ неудачъ, постигавшихъ всѣ частныя желѣзнодорожныя компаніи, возникавшія за время съ 1860 по 1865 годъ (за исключеніемъ одной лишь Динабурго-Витебской дороги): несмотря даже на даруемыя имъ чрезвычайныя преимущества, большинству такихъ компаній не удавалось собрать необходимыхъ для нихъ денежныхъ средствъ—настолько недовѣрчиво были настроены иностранные банкиры къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ. Вообще нашъ кредитъ, уже сильно пошатнувшійся въ концѣ 50 годовъ, въ началѣ 60 годовъ, послѣ кратковременнаго, искусственнаго повышенія*), упалъ еще болѣе.

*) Временное повышеніе курса нашего рубля произошло въ виду попытки возстановить размѣнъ кредитныхъ билетовъ, для чего въ началѣ 1862 г. былъ произведенъ металлическій 5% внѣшній заемъ на 15 мил. фунтовъ стерлинговъ. Размѣнъ дѣйстви-

Неудачная попытка возстановить размѣнъ нашихъ кредитныхъ бумажекъ на звонкую монету, частые выпуски билетовъ Государственнаго Казначейства на покрытіе дефицитовъ, безпрерывные внѣшніе займы для производства нашихъ заграничныхъ платежей и поддержанія вексельнаго курса—все это угнетающимъ образомъ дѣйствовало на отношеніе заграничныхъ биржъ къ нашимъ цѣнностямъ, даже государственнымъ. Статсъ-Секретарь Рейтернъ, вступивъ въ управленіе Министерствомъ Финансовъ, въ первые года оказался не въ силахъ напасть на какія нибудь дѣйствительныя мѣры для упорядоченія нашего финансоваго хозяйства: главныя его заботы были направлены на изысканіе средствъ для удовлетворенія неотложныхъ требованій, предъявлявшихся Государственному Казначейству. Усмиреніе польскаго мятежа 1863 года стоило Государству значительныхъ по тому времени денежныхъ жертвъ; въ виду политическихъ осложненій въ Европѣ необходимо было держать въ боевой готовности всю нашу армію, наконецъ, крестьянская реформа вводилась въ дѣйствіе при непосредственномъ матеріальномъ участіи Правительства, выражавшемся въ дарованіи выкупныхъ ссудъ крестьянамъ на пріобрѣтеніе ими въ собственность отошедшей къ нимъ части бывшихъ помѣщичьихъ земель *). Наши внутреннія затрудненія были отлично извѣстны заграничнымъ финансовымъ кругамъ, и представители ихъ опасались помѣщать у насъ свои капиталы, тѣмъ болѣе, что безпрестанныя колебанія нашего вексельнаго курса не позволяли имъ высчитать заранѣе, даже приблизительно, степень выгодности, которую могло обѣщать то или другое возникавшее въ Россіи предпріятіе. Особеннымъ недовѣріемъ иностранныхъ капиталистовъ пользовались наши желѣзнодорожныя компаніи, капиталы которыхъ до 1865 года образовывались преимущественно путемъ выпусковъ акцій;—если нѣкоторымъ компаніямъ и дозволялись облигаціон-

---

тельно былъ открытъ [по 5 р. 70 к. за полуимперіалъ] съ тѣмъ, чтобы постепенно довести впослѣдствіи цѣну до al pari, но могъ продолжаться только до тѣхъ поръ, пока суммы, полученныя отъ займа, не оказались истощенными, что случилось уже въ Ноябрѣ слѣдующаго 1863 года. Размѣнъ пришлось прекратить и курсъ опять упалъ. Металлическій нашъ фондъ къ 1 Января 1864 года равнялся всего 68,3 мил. руб., кредитныхъ же билетовъ обращалось на 627,4 милл. руб.

*) Насколько велики были обязательства казны по выкупной операціи, видно изъ того, что всего въ выкупныхъ бумагахъ выпущено за 10 лѣтъ [по 1 Января 1871 г.] обязательствъ на сумму 309 милл. руб.

ные займы, то они допускались только послѣ собранія всего основнаго капитала (или, по крайней мѣрѣ большей его части) и притомъ въ цифрѣ, не превышающей половины этого капитала. Между тѣмъ, для капиталистовъ помѣщеніе своихъ свободныхъ средствъ въ акціи какой либо компаніи, хотя бы и гарантированной Правительствомъ, все же представляло нѣкоторый рискъ, такъ какъ гарантія вступала въ силу лишь по отстройкѣ дороги, а до этого времени полученіе дохода на акціи не могло всегда считаться вполнѣ надежно обезпеченнымъ; кромѣ того, сколько нибудь значительныхъ дивидендовъ на акціи можно было ожидать лишь при условіи, если бы капиталъ въ акціяхъ составлялъ возможно меньшую часть общаго основнаго капитала предпріятія.

Дервизъ предложилъ Министру Финансовъ, который прекрасно понималъ причины нерасположенія къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ иностранныхъ банкировъ *), попытаться побороть это нерасположеніе, разрѣшивъ составить капиталъ Рязанско-Козловской дороги на двѣ трети изъ облигацій, уплата процентовъ по которымъ, по обще-принятому порядку, обезпечивалась бы всѣмъ имуществомъ будущаго общества этой дороги. Руководствуясь бывшимъ примѣромъ Московско-Рязанской дороги, онъ надѣялся размѣстить на заграничныхъ, преимущественно германскихъ, рынкахъ облигаціи гораздо легче, чѣмъ акціи, которыя въ его предпріятіи получали лишь второстепенное значеніе. Опытъ удался: германскіе капиталисты оказались сговорчивѣе англійскихъ; — Дервизъ представилъ потребованное отъ него удостовѣреніе въ собраніи необходимыхъ на отстройку дороги средствъ, и концессія на Рязанско-Козловскую линію была выдана 14 Марта 1865 года.

Выпущенныя облигаціи общества Рязанско-Козловской дороги были реализованы въ сравнительно очень короткій срокъ; что же касается акцій, то въ настоящее время ни для кого не составляетъ тайны, что оплаты ихъ вовсе не потребовалось, такъ какъ одного облигаціоннаго капитала оказалось достаточно для отстройки линіи, и всѣ онѣ остались въ рукахъ Дервиза какъ чистый барышъ отъ предпріятія.

---

*) Въ своемъ отзывѣ по дѣлу Курско-Кіевской дороги (см. слѣдующую главу настоящаго очерка) Ст. Секретарь Рейтернъ объяснилъ это нерасположеніе, между прочимъ, и недовѣріемъ къ акціямъ, о которомъ въ настоящее время идетъ рѣчь.

Въ дѣлѣ отстройки дороги Дервизъ проявилъ такую же энергію, какъ и при размѣщеніи облигацій ея; вся линія была отстроена и открыта для движенія уже въ Сентябрѣ 1866 г., на полтора года ранѣе срока, предусмотрѣннаго въ концессіи.

Общій характеръ нашей желѣзнодорожной политики за 1862—1865 г.г.

Разрѣшеніемъ Рязанско-Козловской дороги завершается рядъ мѣропріятій, имѣвшихъ цѣлію осуществленіе проектированной въ 1862 г. сѣти желѣзныхъ дорогъ, и, вмѣстѣ съ тѣмъ, заканчивается періодъ неудачъ и затрудненій, испытанныхъ Правительствомъ въ дѣлѣ пріисканія надежныхъ концессіонеровъ на линіи, которыя предполагались къ сооруженію на частныя средства. При вступленіи своемъ въ должность Главноуправляющаго Путями Сообщенія, Ген. Лейт. Мельниковъ, какъ усматривается изъ его всеподданнѣйшаго отчета по управленію ввѣреннымъ ему вѣдомствомъ за 1862—1867 г.г., задался цѣлію разсѣять укоренившееся въ заграничныхъ финансовыхъ кругахъ невыгодное мнѣніе объ условіяхъ постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Заручившись Высочайшимъ соизволеніемъ на сооруженіе на казенныя средства дорогъ Одессо-Балто-Елизаветградской и Московско-Курской, Мельниковъ ожидаемыми результатами такихъ сооруженій надѣялся доказать, что желѣзныя дороги можно строить у насъ, при условіи хозяйственнаго веденія дѣла, за умѣренную, сравнительно, поверстную цѣну. Сдавая же другія линіи, которымъ предстояла несомнѣнная будущность въ смыслѣ развитія по нимъ товарнаго и пассажирскаго движенія, въ постройку частнымъ предпринимателямъ, Мельниковъ хотѣлъ на практикѣ убѣдить этихъ послѣднихъ, что такого рода дороги могутъ приносить весьма значительные барыши строителямъ. Предположенія Главноуправлявшаго Путями Сообщенія оправдались вполнѣ: Московско-Курская дорога обошлась среднимъ числомъ по 62.000 р. кред. *) на версту; средняя же поверстная стоимость Балто-Елизаветградской линіи не превышала 40.338 р. кред.**); одинъ только участокъ Одесса—Балта стоилъ значительно дороже—по 74.743 р. ***) на версту, но и эта цифра является

*) Эта цѣна показана Мельниковымъ въ одномъ изъ его всеподданнѣйшихъ отчетовъ (см. Крат. истор. очеркъ начала и распр. жел. дор. въ Россіи, стр. 112).

**) См. Сборникъ свѣдѣній о жел. дор. въ Россіи 1870—1872 г.г. Отд. III, таблица II.

***) Сборникъ свѣдѣній о жел. дор. въ Россіи 1867 г. Отд. I, гл. II, стр. 83.

умѣренною въ сравненіи съ цѣнами, которыя Правительство вынуждено было утверждать для большинства частныхъ компаній послѣ 1860 года *). Затѣмъ, съ отстройкою Рязанско-Козловской дороги, которая, съ перваго же года открытія по ней движенія, не только сама стала давать доходъ, но еще значительно подняла сборы и цѣнность акцій Московско-Рязанской линіи **), сдѣлалось яснымъ, что и въ Россіи желѣзныя дороги, прилегающія къ крупнымъ торговымъ центрамъ, могутъ ожидать солидной выручки. Съ этихъ поръ Правительству не приходилось болѣе искать предпринимателей для той или иной линіи, признанной желательною; на каждую изъ такихъ линій стали являться по нѣскольку соискателей, привлекаемыхъ быстро распространившимися въ финансовомъ мірѣ слухами о завидныхъ барышахъ, выпавшихъ на долю фонъ-Дервиза, и Правительству оставалось только въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ рѣшить, какой изъ конкуррентовъ заслуживаетъ преимущественнаго поощренія.

Для достиженія подобнаго результата необходимо было давать возможность предпринимателямъ разсчитывать на болѣе или менѣе значительные барыши отъ постройки желѣзнодорожныхъ линій: и дѣйствительно, именно такой образъ дѣйствій былъ указанъ Мельникову Высочайшимъ повелѣніемъ, преподаннымъ ему еще при вступленіи его въ должность Главноуправляющаго Путями Сообщенія. Объ этомъ Высочайшемъ повелѣніи уже была рѣчь въ настоящей главѣ; позднѣе, въ 1865 году, какъ будетъ видно изъ дальнѣйшаго изложенія, оно было еще разъ подтверждено: только этимъ средствомъ и признавалось возможнымъ привлечь въ Россію необходимые для отстройки нашей рельсовой сѣти иностранные капиталы. Это вовсе не значило, однако, что Правительство было склонно подчиняться тѣмъ чрезмѣрнымъ требованіямъ, которыя, въ расчетѣ на скудость сбереженій внутри страны и на угнетенное состояніе нашего кредита, позволяли себѣ предъявлять намъ нѣкоторые иностранные концессіонеры, въ родѣ первоначальныхъ заправителей Главнаго Общества, а иногда, къ сожалѣнію, и русскіе предприниматели. Притяза-

*) Главное Общество—средн. числомъ по 90.000 р. съ версты; Динабурго-Витебская дор.—80.246 р.; Рязанско-Козловская—91.185 р., а несостоявшіяся—Московско-Севастопольская—121.000 р., и Одессо-Кіевская—85.000 р.

**) Головачевъ. Исторія желѣзнодорожнаго дѣла, гл. II, стр. 53.

ніямъ подобнаго рода Правительство разъ дѣйствительно подчинилось (въ вопросѣ о Севастопольской дорогѣ), но подчинилось сознательно и, какъ было уже отмѣчено, лишь въ силу неотложной необходимости. Во всѣхъ же другихъ случаяхъ оно успѣшно боролось съ беззастѣнчивыми притязаніями предпринимателей (напр. Офенгейма, Ленга), покушавшихся эксплоатировать кредитъ Государства для полученія личныхъ выгодъ. Во главѣ членовъ высшаго Правительства, твердо стоявшихъ на стражѣ интересовъ Государственнаго Казначейства, находился Ген. Ад. Чевкинъ; надежною опорою ему служили Мельниковъ и Рейтернъ; несмотря на разницу во взглядахъ на принципіальный вопросъ о предпочтительности частнаго или казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, они всегда дѣйствовали единодушно, какъ только дѣло касалось охраны государственнаго достоянія и кредита страны. Эти три государственныхъ дѣятеля, недоступные постороннимъ вліяніямъ и сильные довѣріемъ, которое имъ оказывалъ Императоръ, безспорно сослужили добрую службу Россіи, раскрывая передъ Государемъ тѣ ловкіе пріемы, съ помощью которыхъ иностранные банкиры-предприниматели надѣялись завлечь насъ въ свои сѣти, съ цѣлью затѣмъ поживиться на счетъ нашего государственнаго кредита. Императоръ Александръ Николаевичъ, всегда относившійся съ особымъ вниманіемъ къ желѣзнодорожнымъ вопросамъ, во всѣхъ подробностяхъ изучалъ каждое дѣло подобнаго рода и неизмѣнно оказывалъ поддержку предположеніямъ Чевкина, Мельникова и Рейтерна, направленнымъ къ уменьшенію риска Государственнаго Казначейства въ дѣлѣ поощренія желѣзнодорожнаго строительства. Нельзя не удивляться тому терпѣнію, съ которымъ Государь, для всесторонняго уясненія Себѣ нѣкоторыхъ запутанныхъ вопросовъ желѣзнодорожнаго хозяйства, соглашался выслушивать въ Совѣтѣ Министровъ продолжительныя пренія, нерѣдко дважды, или даже трижды по одному и тому же предмету. Окончательное рѣшеніе принималось Императоромъ только тогда, когда Онъ признавалъ каждый данный вопросъ освѣщеннымъ со всѣхъ сторонъ, причемъ рѣшенія Государя, какъ можно убѣдиться изъ всего предшествовавшаго изложенія, обыкновенно клонились въ пользу возможно осторожной желѣзнодорожной политики, чуждой неумѣренныхъ затратъ или слишкомъ тяжелыхъ обязательствъ со стороны казны. Такую поли-

тику нельзя не признать въ высокой мѣрѣ цѣлесообразною для разсматриваемаго времени. Нужды нѣтъ, что, благодаря ей, нѣкоторыя желѣзнодорожныя линіи, признанныя желательными, пришлось отложить исполненіемъ: гораздо важнѣе было то обстоятельство, что урокъ, данный Главнымъ Обществомъ, не прошелъ даромъ, и наше Правительство стало съ должною твердостью противиться попыткамъ заграничныхъ капиталистовъ воскресить времена безконтрольнаго хозяйничанья иностранцевъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Несомнѣнно также, что неуступчивость Правительства въ дѣлахъ такого свойства была гораздо полезнѣе для поддержанія нашего кредита, чѣмъ принятіе нами тѣхъ тяжелыхъ, иногда даже унизительныхъ, условій, которыя нерѣдко предъявлялись Россіи заграничными желѣзнодорожными дѣятелями въ теченіе разсмотрѣннаго въ двухъ послѣднихъ главахъ десятилѣтія (1855—65 г.г.). Исполненная достоинства политика русскаго Правительства поневолѣ стала снискивать себѣ уваженіе и успѣшно парализировала хищническіе планы слишкомъ мало щепетильныхъ банкировъ, а доказанная постройкою Рязанско-Козловской линіи возможность получать хорошіе барыши съ русскихъ желѣзныхъ дорогъ способствовала разсѣянію того предубѣжденнаго и опасливаго отношенія къ возникающимъ у насъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, которое до того времени господствовало въ западно-европейскомъ финансовомъ мірѣ.

Такой благопріятный поворотъ въ настроеніи желѣзнодорожныхъ дѣятелей значительно облегчалъ Правительству предстоящую ему задачу дальнѣйшаго развитія нашихъ рельсовыхъ сообщеній. Къ срединѣ 1866-го года часть желѣзнодорожныхъ линій, входившихъ въ проектъ сѣти 1862-го года, была обезпечена отстройкою *); другія линіи замѣнены новыми дорогами **); наконецъ, особыми Высочайшими повелѣніями разрѣшено сооруженіе нѣсколькихъ рельсовыхъ путей, о которыхъ до того времени не поднималось вопросовъ. Къ этой

*) Московско-Курская, Одессо-Кіевская, Динабурго-Витебская и Орлово-Витебская дороги.

**) Линія Екатеринославъ-Грушевка замѣнена дорогою отъ Харькова къ Азовскому морю; Саратовъ предположено соединить съ общею рельсовою сѣтью не черезъ Елецъ, а по прежнему проекту, черезъ Рязань; приступлено къ продолженію Одессо-Балтской линіи на Елизаветградъ, по направленію къ Харькову; осуществленіе желѣзнодорожнаго пути отъ этого послѣдняго города къ Севастополю на время отложено.

послѣдней категоріи, кромѣ упомянутыхъ уже линій: къ Волочиску на Австрійской границѣ и отъ Балты къ Елизаветграду съ продолженіемъ на Харьковъ принадлежали дороги Варшаво-Тереспольская, Лодзинская фабричная и Поти-Тифлиеская.

Разрѣшеніе нѣкоторыхъ дорогъ, не вошедшихъ въ проектъ сѣти.

Первыя двѣ были разрѣшены: 9 Октября 1864 г. и 18 Іюня 1865 г. по представленіямъ Намѣстника Царства Польскаго Ген.-Адъютанта графа Берга *); вопросъ же о Поти-Тифлисской дорогѣ былъ разсмотрѣнъ въ Кавказскомъ Комитетѣ, причемъ Высочайше утвержденнымъ 7-го Сентября 1864 г. положеніемъ названнаго Комитета было разрѣшено Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Николаевичу, въ то время Намѣстнику Кавказскому, войти въ переговоры съ частными капиталистами относительно условій, на которыхъ представлялось бы возможнымъ проложить указанный рельсовый путь **). Затѣмъ въ 1865-мъ году, въ видахъ ускоренія сооруженія дороги, Государь повелѣлъ отпустить изъ средствъ Государственнаго Казначейства въ теченіе двухъ лѣтъ 1.000.000 руб. для приступа къ работамъ по линіи мѣстными войсками.

Такимъ образомъ первоначально проектированная сѣть замѣтно усложнилась; кромѣ того, явились предположенія о проведеніи еще нѣкоторыхъ новыхъ линій, а также подъѣздныхъ путей къ нимъ. Предстояло намѣтить программу дальнѣйшей дѣятельности вѣдомства Путей Сообщенія по расширенію системы нашихъ рельсовыхъ путей; такая программа была выработана Ген. Лейтенантомъ Мельниковымъ согласно одобреннымъ Государемъ Императоромъ заключеніямъ Особой Коммисіи, разсматривавшей, по Высочайшему повелѣнію, отчетъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія за 1862—1863 гг.

---

*) Обѣ дороги было повелѣно строить на частныя средства. Капиталамъ ихъ присвоена 5% гарантія съ соотвѣтственнымъ погашеніемъ. Строительная стоимость была опредѣлена: для Варшаво-Тереспольской дороги (протяженіемъ 192 версты)—по 53.000 р. мет.=около 64.000р.кред. на версту, а для Лодзинской (отъ Лодзи до соединенія съ Варшаво-Вѣнской дорогою, протяженіемъ въ 28 верстъ)—49.000 руб. мет.=около 59 р. кред. съ версты. (См. Краткій очеркъ исторіи распространенія и развитія жел. дор. въ Россіи, стр. 110 и 115).

**) О линіи этой ходатайствовалъ еще въ 1861 году бывшій Намѣстникъ Кавказскій Генералъ-Фельдмаршалъ Князь Барятинскій, считавшій проектируемую имъ дорогу первымъ участкомъ линіи Поти-Тифлисъ-Турьячай-Баку. (См. Краткій очеркъ исторіи развитія ж. д. въ Россіи, стр. 122).

Результатомъ сужденій этой Коммисіи, къ разсмотрѣнію трудовъ которой предстоитъ перейти въ слѣдующей главѣ, явился новый проектъ сѣти рельсовыхъ сообщеній, внесенный на усмотрѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ въ концѣ Марта 1866-го года.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

(1865—1867 г.г.).

Назначеніе особой Коммисіи для разсмотрѣнія отчета по вѣдомству Путей Сообщенія за 1862—1863 г.г., выработанныя ею руководящія начала для дальнѣйшей желѣзнодорожной политики русскаго Правительства и результаты дѣятельности Коммисіи.

Тяжелый для Правительства періодъ неудававшихся желѣзнодорожныхъ предпріятій и несостоятельныхъ желѣзнодорожныхъ компаній—періодъ, обозрѣнію котораго посвящена предыдущая глава, опять поставилъ на первую очередь одинъ принципіальный вопросъ, настоятельность разрѣшенія котораго въ томъ или иномъ смыслѣ ясно сознавалась въ разсматриваемое время нашимъ высшимъ Правительствомъ. Съ 1864 г., какъ уже было указано выше, стали производиться опыты постройки желѣзнодорожныхъ линій непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства (Московско-Курская дорога), или же средствами казны на подрядныхъ условіяхъ (линіи: Одесса-Балта-Елизаветградъ и Балта-Кіевъ). Финансовые результаты этихъ мѣропріятій выяснились лишь въ 1867—1868 г.г., по отстройкѣ означенныхъ линій; но уже и ко времени начала работъ по нимъ, самыя условія, при наличности которыхъ эти работы могли быть предприняты,—и, главнымъ образомъ, предварительное исчисленіе поверстной стоимости ихъ въ весьма невысокомъ размѣрѣ—невольно обращали на себя вниманіе при сравненіи указанныхъ данныхъ съ тѣми требованіями, которыми были обставлены ходатайства учредителей всѣхъ частныхъ компаній, бравшихся около того же времени за сооруженіе рельсовыхъ путей. Съ такимъ явленіемъ невольно приходилось считаться и самъ собою вновь напрашивался вопросъ о сравнительныхъ преимуществахъ частной и казенной системы постройки желѣзныхъ дорогъ. Вопросъ этотъ, который, какъ казалось, съ 1857 г. (времени учрежденія Главнаго Общества) былъ рѣшенъ окончательно и вполнѣ удовлетворительно въ пользу преимущественнаго поощренія частной предпріимчивости, силою обстоятельствъ вновь выдвигался на первый планъ и въ 1865 г., за обезпеченіемъ выпол-

нія (хотя, какъ указано выше, съ существенными измѣненіями) большинства изъ желѣзнодорожныхъ линій, входившихъ въ проектъ сѣти 1862 г., не только оказалось необходимымъ выработать новый планъ дальнѣйшаго развитія системы нашихъ рельсовыхъ сообщеній, но явилась еще потребность установить тѣ руководящія начала, которыя могли бы быть приняты за основаніе при изысканіи способовъ для осуществленія такого плана.

Задача эта выпала на долю особой Коммисіи, которой по Высочайшему повелѣнію поручено было разсмотрѣть отчетъ Ген. Лейт. Мельникова по управленію вѣдомствомъ Путей Сообщенія за 1862 и 1863 г.г. *). Заключенія Коммисіи были изложены въ особомъ журналѣ, представленномъ Ген. Адъютантомъ Чевкинымъ Государю Императору при всеподданнѣйшей запискѣ отъ 11 Іюня 1865 г., на которой Государь Собственноручно написалъ: **«Искренно благодарю Г. А. Чевкина и всѣхъ членовъ за ихъ труды»**.

Означенный журналъ представляетъ собою весьма важный документъ, значеніе котораго въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла можетъ сравниться развѣ только съ Высочайшимъ Указомъ 26 Января 1857 г., обнародованнымъ при образованіи Главнаго Общества: и въ томъ, и въ другомъ излагается опредѣленная программа дальнѣйшей дѣятельности Правительства въ области желѣзнодорожнаго строительства, а равно приводятся тѣ мотивы, которые побуждали Правительство слѣдовать именно такой, а не иной политикѣ въ указанномъ вопросѣ. Само собою разумѣется, что въ упомянутомъ журналѣ мотивировкѣ принятыхъ Коммисіею рѣшеній отводится несравненно болѣе широкое мѣсто, чѣмъ это могло быть сдѣлано въ Указѣ 1857 г., самая форма котораго требовала сжатости и резюмированія лишь руководящихъ взглядовъ Правительства.

Съ особой силою въ журналѣ Коммисіи отмѣчена необ-

---

*) Коммисія засѣдала подъ предсѣдательствомъ Ген. Ад. Чевкина, занимавшаго тогда посты Предсѣдателя Деп-та Госуд. Экономіи Госуд. Совѣта. Членами ея были назначены: Оберъ-Гофмейстеръ Толстой (впослѣдствіи графъ и Министръ Почтъ и Телеграфовъ), Статсъ-Секретарь Бутковъ (Государств. Секретарь), Ст. Секр. Валуевъ (Министръ Внутреннихъ Дѣлъ) и Ст. Секр. по дѣламъ Царства Польскаго Н. А. Милютинъ. Къ присутствованію при засѣданіяхъ Коммисіи приглашенъ былъ и Ген.-Лейт. Мельниковъ. Должность дѣлопроизводителя Коммисіи была поручена секретарю при Предсѣдателѣ Деп-та Госуд. Экономіи Госуд. Совѣта А. Н. Куломзину.

ходимость сколь возможно быстраго и обширнаго развитія всей системы нашихъ рельсовыхъ сообщеній.

Коммисія, говорится въ этомъ журналѣ *), раздѣляетъ мнѣніе Главноуправляющаго Путями Сообщенія, что постройка желѣзныхъ дорогъ составляетъ насущную потребность Россіи и признаетъ, съ своей стороны, что удовлетвореніе этой потребности не терпитъ никакого отлагательства. Чѣмъ болѣе мы будемъ медлить въ этомъ дѣлѣ, тѣмъ болѣе мы будемъ отставать отъ западной Европы, гдѣ рельсовые пути получили и продолжаютъ получать обширное развитіе, и тѣмъ менѣе мы можемъ надѣяться не только развить, но даже удержать отъ упадка наши земледѣліе и торговлю. Отсутствіе, или даже недостаточное распространеніе желѣзныхъ дорогъ представляетъ и политически важную опасность, ослабляя твердость единства и цѣлости Государства. Не говоря о важности желѣзныхъ дорогъ въ стратегическомъ отношеніи въ случаѣ войны внѣшней, только при помощи сихъ путей, и когда они будутъ связывать центръ Имперіи съ ея оконечностями, Правительственная власть вездѣ и во всякое время можетъ оказать свое вліяніе и противодѣйствовать съ успѣхомъ тѣмъ мѣстнымъ стремленіямъ, которыя колеблютъ и подрываютъ коренныя основы государственнаго единства. Справедливость этого положенія, какъ высказалъ одинъ изъ членовъ Коммисіи—Н. А. Милютинъ **)—Россія испытала на опытѣ во время польскаго мятежа 1863 года. Не будь тогда отстроена С.-Петербурго-Варшавская желѣзная дорога, возстаніе не было бы такъ легко подавлено и повстанцы могли бы разыграть роль воюющей стороны, а враждебныя намъ западно-европейскія государства—поддержать ихъ силою оружія, въ надеждѣ на нашу недостаточную мобилизаціонную готовность. При европейской же коаліціи противъ насъ—Богъ вѣсть, удалось ли бы намъ удержать за собою Царство Польское и Западный край. Соображенія подобнаго же рода были, какъ извѣстно, главнѣйшими побужденіями для австрійскаго Правительства приступить въ послѣднее десятилѣтіе съ изумительнымъ рвеніемъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, и оно не останавливалось ни передъ какими жертвами, чтобы съ возможною быстротою соединить желѣзными дорогами всѣ

*) Приложенія къ журналамъ Комитета Министровъ (Іюнь 1865 года).
**) По свидѣтельству современника, слышавшаго самыя пренія.

части своей территоріи. Вмѣстѣ съ достиженіемъ политической цѣли, Австрія получила въ желѣзныхъ дорогахъ средство къ развитію своей торговли и явилась для насъ новымъ соперникомъ въ сбытѣ нашихъ произведеній на западноевропейскихъ рынкахъ. По глубокому убѣжденію Коммисіи, намъ необходимо, съ одной стороны, построить до 5,000 верстъ рельсовыхъ путей, дабы соединить центральныя губерніи съ западными, южными и приволжскими, а съ другой, довершить постройку эту не болѣе, какъ въ теченіе 10-ти лѣтъ *).

«За это время необходимо соединить Москву съ Курскомъ, Харьковомъ, Кіевомъ, Одессою, Крымскимъ полуостровомъ, Азовскимъ моремъ и Саратовымъ и, кромѣ того, связать Кіевъ съ Балтою и Галиційскою границею, а Орелъ—черезъ Витебскъ и Ригу—съ Либавою. Такою постройкою рельсовыхъ путей мы далеко еще не сравняемся съ западною Европою, но, по крайней мѣрѣ, можемъ отвратить тѣ горестныя послѣдствія, о которыхъ упомянуто выше и которыя весьма скоро и неминуемо обнаружатся при замедленіи сего дѣла. При этомъ, конечно, неизбѣжны будутъ значительныя пожертвованія со стороны казны, ибо если желѣзныя дороги въ другихъ государствахъ не приносятъ, въ общей ихъ совокупности, большихъ процентовъ на дѣйствительно затраченный на устройство ихъ капиталъ, то у насъ въ теченіе нѣкотораго времени дороги эти будутъ еще менѣе выгодны: отъ климатическихъ условій, отъ малонаселенности страны, отъ свойства топлива и отъ малоцѣнности грузовъ. Но, съ другой стороны, постройка этихъ путей, развивая и оживляя народную производительность, не только способствуетъ, какъ это доказано повсемѣстнымъ опытомъ, увеличенію государственныхъ доходовъ, но и даетъ возможность Правительству расчитывать на существенное сокращеніе нѣкоторыхъ государственныхъ расходовъ. Такъ, напримѣръ, по окончательномъ устройствѣ полной сѣти желѣзныхъ дорогъ,

*) Къ срединѣ 1865 г. (времени засѣданія Коммисіи) Россія имѣла отстроенныхъ желѣзныхъ дорогъ 3,554 версты. Кромѣ того въ постройкѣ находились 4 линіи: Москва—Орелъ (362 в.), Балта—Елизаветградъ (218 в.), Витебскъ—Динабургъ (242 в.) и Рязань—Козловъ (196 в.)—всего 1,018 верстъ.

можно достигнуть сокращенія состава нашей арміи, что было бы, конечно, однимъ изъ самыхъ главныхъ средствъ для приведенія нашего бюджета въ равновѣсіе. Если бы, при усиленной постройкѣ желѣзныхъ дорогъ, возвысилась цѣна на рабочихъ и на нѣкоторые матеріалы—отъ одновременнаго ихъ требованія въ значительномъ количествѣ, то это обстоятельство второстепенное и передъ нимъ не должно останавливаться, въ виду безусловной государственной необходимости въ сказанныхъ дорогахъ. Всякая отсрочка въ этомъ дѣлѣ не только отдаляетъ Правительство отъ указанныхъ выше цѣлей, но можетъ поставить его въ невозможность самаго ихъ достиженія».

Установивъ такую точку зрѣнія, Коммисія занялась вопросомъ о наиболѣе цѣлесообразномъ способѣ осуществленія лежащей на Правительствѣ задачи. Для надлежащаго освѣщенія этого вопроса, Коммисія обратилась къ исторіи желѣзнодорожнаго строительства въ западно-европейскихъ государствахъ. Основаніемъ для послѣдующихъ сужденій Коммисіи послужила особая записка, составленная, по порученію Ген. Ад. Чевкина. Упомянутая записка содержала въ себѣ сводъ сравнительныхъ данныхъ о положеніи желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и на западѣ и цифровой матеріалъ по этому вопросу. Изъ свѣдѣній, собранныхъ въ запискѣ, которая, по распоряженію Ген. Ад. Чевкина, была разослана всѣмъ членамъ Коммисіи, можно было видѣть, что вопросъ о сравнительныхъ преимуществахъ частной и казенной постройки желѣзныхъ дорогъ неоднократно возбуждался и въ западной Европѣ, причемъ указанія опыта въ то время привели большинство иностранныхъ Правительствъ къ убѣжденію въ предпочтительности предоставленія сооруженія желѣзнодорожныхъ линій частнымъ компаніямъ. Убѣжденіе это было вызвано тѣмъ, что неизбѣжнымъ послѣдствіемъ казенной системы сооруженія рельсовыхъ путей, испробованной ранѣе нѣкоторыми государствами (Бельгіею, Франціею, Австріею), почти всегда являлось замедленіе въ постройкѣ необходимаго числа желѣзнодорожныхъ линій; послѣднее обстоятельство и принудило названныя государства прибѣгнуть къ содѣйствію частныхъ капиталистовъ. Съ принятіемъ такого рѣшенія постройка желѣзныхъ дорогъ въ выше поименованныхъ странахъ стала производиться въ такихъ размѣрахъ, на которые въ прежнее время

трудно было даже и расчитывать *). То же самое повторилось и у насъ: частныя компаніи вели работы быстрѣе казны, что доказывается отстройкою распоряженіемъ акціонерныхъ обществъ въ 6-ти лѣтній періодъ времени до 2,000 верстъ желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Россіи, несмотря на неудачу, постигшую предпріятіе Главнаго Общества.

Все это, по мнѣнію Коммисіи, убѣждаетъ, что, при неотложной нуждѣ въ проведеніи желѣзныхъ дорогъ, намъ необходимо привлечь къ указанному дѣлу частную предпріимчивость: «Правительству невозможно удовлетворять непосредственнымъ дѣйствіемъ своимъ этой потребности въ тѣхъ размѣрахъ, и съ тою скоростію, какіе теперь необходимы. Если бы оно рѣшилось строить всѣ главныя линіи, то ему потребовались бы займы на сотни милліоновъ рублей, а при каж-

---

*) Это положеніе иллюстрировалось въ упомянутой уже запискѣ, составленной А. Н. Куломзинымъ, который состоялъ тогда въ должности секретаря при Ген. Ад. Чевкинѣ, слѣдующими цифровыми данными:

БЕЛЬГІЯ. Съ 1834 по 1850 г. при системѣ постройки дорогъ казною, сѣть рельсовыхъ путей увеличивалась ежегодно не болѣе, какъ на . . . . . 50 верстъ

Съ 1850 по 1858 г., когда Правительство предоставило дѣло постройки рельсовыхъ путей частнымъ компаніямъ, которымъ оно оказывало лишь денежныя пособія, ежегодно отстраивалась жел. дор. сред. числомъ . . . . . 103 —

ФРАНЦІЯ. За періодъ времени 1842—1851 г., когда сооруженіе дорогъ производилось совмѣстными силами государства, департаментовъ и общинъ, а частныя компаніи, хотя и допускались, но на весьма обременительныхъ условіяхъ, ежегодно сооружалось рельсовыхъ путей до . . . . . 280 —

Съ 1851 по 1857 г., когда Правительство стало относиться съ большимъ сочувствіемъ къ частнымъ компаніямъ и разрѣшило сліяніе мелкихъ компаній въ крупныя общества, французская рельсовая сѣть ежегодно увеличивалась приблизительно на . . . . . 611 —

Наконецъ, когда Правительство приняло для всѣхъ возникавшихъ обществъ систему гарантіи минимальнаго дохода на ихъ капиталы (съ 1857 г.), то средняя цифра ежегодно отстраиваемыхъ желѣзныхъ дорогъ за 7-ми лѣтній періодъ времени (1857—1863) возрасла до . . . . . 712 —

АВСТРІЯ. За время съ 1842 по 1854 г. жел. дороги сооружались преимущественно казной, и ихъ отстраивалось въ годъ до . 145 —

Въ періодъ же времени отъ 1854 по 1864 г., когда было разрѣшено выдавать концессіи частнымъ обществамъ въ одинъ годъ, среднимъ числомъ строилось . . . . . 361 —

Записка Куломзина, по окончаніи Коммисіею Ген. Ад. Чевкина своихъ занятій, была прочитана въ одномъ изъ засѣданій Императорскаго Русскаго Географическаго Общества, а затѣмъ появилась въ печати, подъ заглавіемъ: Постройка желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и на западѣ (Русскій Вѣстникъ, 1865 г. Ноябрь).

домъ займѣ затрудненія естественно все возрастали бы и условія ихъ были бы все болѣе и болѣе обременительными».

«Нельзя забывать, что у Правительства есть и другія обязанности, для удовлетворенія которыхъ также необходимы займы. Правда, что и для пріобрѣтенія средствъ, потребныхъ на пособія и гарантіи частнымъ обществамъ, тоже придется заключать займы, но займы этого рода, по убѣжденію Коммисіи, все же менѣе обременительны, чѣмъ займы на постройку рельсовыхъ путей распоряженіемъ казны. Итакъ, необходимо обратиться къ частнымъ капиталистамъ, «но этимъ, конечно, не ослабляется и необходимость постройки желѣзныхъ дорогъ на счетъ казны. Все дѣло въ томъ, чтобы одновременно съ этимъ Правительство безотлагательно и всѣми зависящими отъ него средствами озаботилось привлеченіемъ частныхъ компаній къ постройкѣ нашихъ желѣзныхъ дорогъ».

Противъ изложеннаго заключенія на журналѣ Коммисіи состоялась Собственноручная Высочайшая отмѣтка: **«Весьма справедливо»**.

Выставивъ на видъ преимущества постройки желѣзныхъ дорогъ на частные капиталы, Коммисія не могла, конечно, оставить безъ вниманія тѣхъ возраженій, которыя обыкновенно представлялись противниками такой системы и сводились, по большей части, къ указанію на тягости, возлагаемыя на Государственное Казначейство вслѣдствіе необходимости оказывать акціонернымъ компаніямъ финансовую поддержку, безъ которой большинство изъ нихъ не можетъ обойтись. На этотъ вопросъ въ средѣ Коммисіи была выработана вполнѣ опредѣленная точка зрѣнія. «Коммисія убѣждена, значится въ разсматриваемомъ журналѣ, что Правительство не должно останавливаться даже передъ значительными пожертвованіями для ускоренія постройки тѣхъ дорогъ, которыя составляютъ жизненную государственную потребность; нужно торопиться, пока еще не упущено время: жертвы вознаградятся къ выгодѣ Правительства и Государства. Но, допуская усилія и жертвы, надо, во-первыхъ, точно опредѣлить, какія именно дороги составляютъ ближайшую потребность Государства, и, во вторыхъ, твердо постановить, что до обезпеченія окончанія этихъ линій на нихъ должны быть преимущественно сосредоточены всѣ денежныя средства и кредитъ Правительства, иначе отвлеченіемъ отъ этихъ главныхъ артерій хотя нѣсколько значительной

части нашихъ денежныхъ средствъ замедлится исполненіе того, что составляетъ самую насущную потребность Государства, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе ощущаемую». Такимъ образомъ, по мнѣнію Коммисіи, денежныя жертвы въ разсматриваемомъ дѣлѣ неизбѣжны, но, дабы онѣ не перешли разумныхъ предѣловъ, необходимо принять соотвѣтствующія предосторожности. Предосторожности эти заключаются въ слѣдующемъ:

1) при дарованіи гарантій, премій и. т. п. выгодъ, необходимо оговаривать въ подлежащихъ уставахъ, что пользованіе означенными выгодами неразрывно связано съ полнымъ окончаніемъ и открытіемъ для движенія уступаемой линіи. Конечно, могутъ быть случаи несостоятельности и разстройства дѣлъ желѣзнодорожныхъ обществъ: тогда Правительству надо отобрать дорогу отъ компаніи и окончить неотлагательно сооруженіе ея наиболѣе удобнымъ для даннаго случая способомъ;

2) необходимо, чтобы даруемыя компаніямъ денежныя преимущества (какъ то: обезпеченіе извѣстнаго дивиденда, выдача премій и т. п.) были оказываемы съ такимъ расчетомъ, чтобы не подрывать этими льготами курса уже существующихъ бумажныхъ цѣнностей, и

3) нужно, чтобы при уступкѣ линій частнымъ компаніямъ были обезпечены общественные интересы, а Правительство сохраняло надлежащій надзоръ за дѣйствіями обществъ и вліяніе на эти послѣднія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, Правительство должно, отнюдь не упуская существенныхъ условій, необходимыхъ для достиженія указанной цѣли, все же предоставлять компаніямъ возможную свободу дѣйствій, какъ при образованіи обществъ, такъ и во время ихъ дѣятельности.

Изданіе у насъ правилъ, въ которыхъ на приведенныхъ основаніяхъ обозначены были бы линіи желѣзныхъ дорогъ, предоставленныя частной предпріимчивости, и излагались бы тѣ условія, на которыхъ Правительство можетъ допустить образованіе компаній, послужило бы, какъ полагала Коммисія, весьма полезнымъ средствомъ для привлеченія частныхъ капиталовъ къ построенію у насъ желѣзныхъ дорогъ и разсѣяло бы распространенное за границею предубѣжденіе, будто русское Правительство неблагопріятно относится къ образованію частныхъ акціонерныхъ обществъ, имѣющихъ цѣлію сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ предѣлахъ Россіи.

Противъ этого объясненія Коммисіи Государь сдѣлалъ отмѣтку: **«Г. Л. Мельникову совмѣстно съ М. Ф. представить мнѣ свои соображенія по этому предмету».**

Въ заключеніе, Коммисія высказывала убѣжденіе, что въ данномъ дѣлѣ надо дѣйствовать рѣшительно: «нельзя ограничиться однимъ лишь выжиданіемъ образованія у насъ желѣзнодорожныхъ компаній, но надлежитъ черезъ непосредственныя частныя сношенія съ значительными капиталистами, какъ русскими, такъ и иностранными, привлечь ихъ къ живому участію въ дѣлѣ, съ которымъ столь тѣсно связана вся будущность Имперіи. **«Справедливо»,** написалъ противъ такого заключенія Коммисіи Государь Императоръ.

Надъ заголовкомъ же журнала Коммисіи Его Величество положилъ слѣдующую резолюцію: **«Въ Комитетъ Министровъ. Прошу обратить особое вниманіе на способъ и мѣры исполненія всѣхъ сдѣланныхъ Коммисіею предложеній».**

Комитетъ Министровъ, заслушавъ журналъ Коммисіи въ засѣданіи 15 Іюня 1865 г., положилъ: сообщить состоявшіяся на немъ Высочайшія отмѣтки подлежащимъ Министрамъ и предоставить Ген. Лейт. Мельникову распубликовать во всеобщее свѣдѣніе изъ отчета его за 1862—1863 г.г. все то, что онъ найдетъ нужнымъ или могущимъ представлять общественный интересъ.

Таковы были Высочайше одобренныя руководящія начала, которыя имѣли быть положены въ основаніе дальнѣйшей дѣятельности вѣдомства Путей Сообщенія и Финансовъ по желѣзнодорожному вопросу. Нельзя не замѣтить, что, несмотря на упоминаніе о допустимости въ нѣкоторыхъ случаяхъ способа правительственной постройки рельсовыхъ путей, всѣ заключенія Коммисіи очевидно клонились къ признанію преимуществъ сооруженія желѣзнодорожныхъ линій на частныя средства, и что дѣйствительно существенныхъ успѣховъ для дѣла нашего желѣзнодорожнаго строительства члены Коммисіи ожидали отъ примѣненія на практикѣ именно этого взгляда. Къ такому выводу Коммисія пришла въ силу соображеній преимущественно финансоваго характера; поэтому можно съ достовѣрностію предполагать, что главнымъ выразителемъ указаннаго мнѣнія являлся тотъ изъ участниковъ Коммисіи, на обязанности котораго, по самому служебному положенію его, лежали главнѣйшія заботы о правильномъ ходѣ нашего

государственнаго хозяйства, а именно: Предсѣдатель Департамента Экономіи Госуд. Совѣта Ген. Ад. Чевкинъ. Такое предположеніе подтверждается всею его предшествовавшею дѣятельностію въ качествѣ Главноуправляющаго Путями Сообщенія: по его мысли, какъ извѣстно, было создано Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, первая крупная желѣзнодорожная компанія въ Россіи, по обширности поставленныхъ ей задачъ не имѣвшая себѣ равной на Европейскомъ материкѣ. Покровительство, оказанное Чевкинымъ названной компаніи (до того времени, пока въ средѣ ея учредителей не было обнаружено злоупотребленій), наглядно доказываетъ, насколько высоко тогдашній Главноуправляющій Путями Сообщенія цѣнилъ частную иниціативу въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ и какой пользы для экономическаго преуспѣянія страны онъ ожидалъ отъ всемѣрнаго поощренія этой иниціативы въ возможно широкомъ масштабѣ. Послѣ того, какъ Главное Общество не оправдало возложеннаго на него довѣрія, обстоятельства принудили Чевкина измѣнить свои отношенія къ заправителямъ упомянутой компаніи, но отнюдь не поколебали по существу его мнѣнія о выгодахъ, представляемыхъ частнымъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ въ сравненіи съ казеннымъ: этимъ принципомъ онъ продолжалъ руководствоваться и въ послѣдующей своей желѣзнодорожной политикѣ.

Высочайшее одобреніе, котораго удостоились заключенія Коммисіи Ген. Ад. Чевкина, прежде всего знаменовало собою возвращеніе къ тому же взгляду на желѣзнодорожное хозяйство, какой былъ положенъ въ основаніе Именнаго Указа 26 Января 1857 г. объ учрежденіи Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Взглядъ этотъ, нѣсколько поколебленный рядомъ неудачъ, испытанныхъ въ промежутокъ времени между 1859 и 1864 годами различными частными желѣзнодорожными компаніями, теперь вновь получалъ перевѣсъ, такъ какъ съ приведеніемъ въ исполненіе предположеній Коммисіи относительно условій, которыми признано было желательнымъ обставлять въ будущемъ разрѣшеніе образованія желѣзнодорожныхъ обществъ, являлась надежда—если не совсѣмъ устранить,—то по крайней мѣрѣ въ сильной степени ограничить самую возможность повторенія такихъ неудачъ. Однимъ изъ дѣйствительнѣйшихъ средствъ, ведущихъ къ указанной цѣли, признано было недопущеніе одновременнаго выпуска различными компаніями слишкомъ боль-

шаго количества гарантированныхъ Правительствомъ акцій и облигацій. Коммисія обратила особое вниманіе на заявленіе Министра Финансовъ, что переполненіе денежныхъ рынковъ подобнаго рода бумагами роняетъ биржевую цѣнность этихъ послѣднихъ и тѣмъ затрудняетъ собраніе потребныхъ для вновь образующихся компаній капиталовъ. Мысль эта развивалась Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ еще при обсужденіи предложенія Офенгейма о постройкѣ Лемберго-Черновицкой дороги (см. гл. III); но послѣдовательное примѣненіе ея на практикѣ дѣлается особенно замѣтнымъ къ концу 1860-хъ годовъ. Въ основу всей тогдашней финансовой политики Статсъ-Секретаря Рейтерна (поскольку она касалась желѣзнодорожныхъ вопросовъ) было положено стремленіе воспрепятствовать по мѣрѣ возможности запруженію денежнаго рынка гарантированными русскимъ Правительствомъ бумагами частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній; впослѣдствіи, тѣ же мотивы побудили Министра Финансовъ предоставлять распоряженію обществъ реализацію лишь сравнительно незначительной части капиталовъ ихъ, большую же часть предназначенныхъ къ выпуску бумагъ оставлять за Правительствомъ, уплачивая за бумаги каждой компаніи стоимость ихъ наличными деньгами по заранѣе условленному эмиссіонному курсу. Впрочемъ, эта послѣдняя мѣра стала систематически примѣняться Министромъ Финансовъ лишь съ 1869 года; до того же времени (въ 1867 и 1868 гг.) онъ достигалъ намѣченной имъ цѣли, отказывая въ правительственной гарантіи капиталамъ тѣхъ компаній, которыя проектировали сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій, не признанныхъ безусловно неотложными, и предоставляя соискателямъ на нихъ строить такія дороги на свой страхъ, даруя имъ однако, въ случаѣ надобности, пособія и ссуды изъ казенныхъ средствъ. Естественно, что для слѣдованія такой желѣзнодорожной политикѣ требовались значительные денежные рессурсы, пріисканіе которыхъ лежало на отвѣтственности Министра Финансовъ. Первоначально на дѣло поощренія желѣзнодорожнаго строительства были назначены преимущественно суммы, полученныя отъ реализаціи 1-го и 2-го внутреннихъ съ выигрышами займовъ, позднѣе же, въ виду государственной важности преслѣдуемой въ данномъ случаѣ цѣли — обезпеченія скорѣйшаго осуществленія возможно большаго количества рельсовыхъ путей,—Правительство рѣшилось на весьма важный шагъ, воз-

можность котораго предусматривалась еще въ 1860 году, а именно на временное отчужденіе въ частныя руки Николаевской желѣзной дороги. Изъ средствъ, вырученныхъ путемъ этой операціи, былъ образованъ особый желѣзнодорожный фондъ, предназначавшійся исключительно на покрытіе расходовъ, вызываемыхъ желѣзнодорожнымъ строительствомъ. Впослѣдствіи къ этому фонду были причислены также суммы, вырученныя отъ уступки Сѣверо-Американскимъ Соединеннымъ Штатамъ бывшихъ русскихъ владѣній въ Сѣверной Америкѣ, а еще позднѣе онъ пополнялся выпусками консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ облигацій, о которыхъ рѣчь впереди.

Послѣ того, какъ въ 1867 г. было положено основаніе особому желѣзнодорожному фонду, оставалось урегулировать способы расходованія какъ суммъ, оказавшихся въ распоряженіи Правительства къ указанному времени, такъ и тѣхъ средствъ, приливъ которыхъ ожидался въ будущемъ. Къ концу 1860-хъ годовъ, путемъ опыта постройки на казенный счетъ Московско-Курской и Одессо-Елизаветградской дорогъ, было дознано, что, при хозяйственномъ способѣ веденія работъ, дѣйствительная стоимость желѣзнодорожныхъ сооруженій въ мѣстностяхъ, не отличающихся какими либо исключительно неблагопріятными топографическими условіями, можетъ быть доведена до цифры, несравненно низшей, чѣмъ та, за которую соглашались строить порученныя имъ линіи большинство частныхъ предпринимателей. Нѣтъ сомнѣнія, что Правительство и до того времени отдавало себѣ ясный отчетъ въ преувеличенности поверстныхъ оцѣнокъ, представленныхъ нѣкоторыми учредителями желѣзнодорожныхъ компаній, и если, тѣмъ не менѣе, многія изъ этихъ оцѣнокъ всетаки бывали утверждаемы, съ дарованіемъ гарантіи на соотвѣтствующіе основные капиталы, то подобный образъ дѣйствій Правительства слѣдуетъ приписать сознанію неизбѣжности дать частнымъ предпринимателямъ надежду на значительные барыши при сооруженіи линій, за исполненіе которыхъ они принимались. До средины 1860-хъ годовъ, какъ было указано въ предшествовавшей главѣ, пріисканіе подходящихъ контрагентовъ стоило Правительству не малаго труда; но уже къ концу 1866 года, т. е. ко времени отстройки Рязанско-Козловской дороги, отношенія желѣзнодорожныхъ дѣльцовъ къ Правительству существенно измѣнились и съ 1867 года уже

не ощущалось недостатка въ предложеніяхъ на постройку каждой изъ желѣзныхъ дорогъ, признанныхъ желательными подлежащими вѣдомствами. Выгоды для Правительства отъ подобнаго оборота дѣла были очевидны, такъ какъ каждый соискатель, въ надеждѣ на полученіе концессіи, все же сулившей безспорные барыши, старался предложить условія, менѣе обременительныя для казны, чѣмъ условія прочихъ конкуррентовъ. Правительство не замедлило этимъ воспользоваться и, послѣ нѣсколькихъ опытовъ производства конкурренціи между различными соискателями, остановилось на такомъ способѣ, предложивъ предпринимателямъ доставлять свои условія въ запечатанныхъ пакетахъ. Подробныя правила о соисканіяхъ на желѣзнодорожныя концессіи были Высочайше утверждены 18 Октября 1868 года и значительно способствовали пониженію поверстной стоимости послѣдующихъ желѣзнодорожныхъ сооруженій.

Весь этотъ рядъ правительственныхъ мѣропріятій, стоявшихъ въ непосредственной связи одно съ другимъ, былъ прямымъ послѣдствіемъ примѣненія на практикѣ тѣхъ руководящихъ началъ, которыя были выработаны Коммисіею подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта Чевкина. Трудами ея былъ данъ новый толчекъ всему нашему желѣзнодорожному дѣлу: съ рѣдкою наглядностію указавъ на ту цѣль, къ достиженію которой Правительство должно было стремиться, Коммисія вмѣняла въ обязанность заинтересованнымъ вѣдомствамъ изыскивать способы, наиболѣе соотвѣтствующіе намѣченной цѣли.

Соображенія Коммисіи относительно необходимости усовершенствованія условій, касающихся сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожныхъ линій частными компаніями, показываютъ, что предшествовавшая практика уже успѣла обнаружить существенные недостатки въ постановкѣ этого дѣла. Дѣйствительно, изученіе уставовъ желѣзнодорожныхъ компаній, образовавшихся въ періодъ времени отъ 1857 до 1864 гг., приводитъ къ безспорному заключенію, что упомянутые уставы полны недомолвокъ и пробѣловъ; особенно ощутительно въ нихъ отсутствіе сколько нибудь точныхъ постановленій, регулирующихъ взаимныя отношенія Правительства и желѣзнодорожныхъ обществъ. Правительство, поручая на долгіе сроки частнымъ компаніямъ завѣдываніе столь важнымъ орудіемъ

экономическаго и политическаго преуспѣянія Государства, какимъ являются желѣзныя дороги, опредѣляло обязанности и отвѣтственность своихъ контрагентовъ лишь въ самыхъ общихъ чертахъ: въ уставахъ не было указано, напр., сколько нибудь дѣйствительныхъ способовъ провѣрки суммъ чистаго дохода обществъ. Между тѣмъ Правительство, всегда почти принимавшее на себя ручательство за извѣстный минимальный размѣръ дохода компаній, очевидно было прямо заинтересовано въ томъ, чтобы сумма дѣйствительной чистой выручки не была искусственно уменьшаема, въ видахъ полученія отъ казны приплатъ по гарантіи. Согласно же уставамъ 1857—64 гг. подлежащія вѣдомства имѣли лишь *право* назначать для ревизіи книгъ и счетовъ желѣзнодорожныхъ обществъ особыхъ чиновниковъ, причемъ ни власть, ни кругъ дѣятельности послѣднихъ не были точно опредѣлены. Въ виду этого и самыя ревизіи оборотовъ желѣзныхъ дорогъ, когда онѣ дѣйствительно производились, имѣли характеръ какъ бы случайный; къ тому же ревизіонные выводы долго оставались безъ разсмотрѣнія въ высшихъ инстанціяхъ *), оказываясь, такимъ образомъ, практически безполезными. Затѣмъ для надзора за согласными съ постановленіями устава дѣйствіями каждаго общества по сооруженію и эксплоатаціи ввѣренной ему линіи, назначались Правительствомъ особые инспекторы; но не говоря уже о томъ, что въ инструкціи означеннымъ инспекторамъ, утвержденной 6 Іюня 1857 г., не указано сколько нибудь дѣйствительныхъ средствъ воздѣйствія органовъ Правительства на лицъ, завѣдующихъ дѣлами компаній, инспекторы эти, находясь непосредственно при желѣзныхъ дорогахъ, могли наблюдать лишь за дѣйствіями, составляющими уже *послѣдствія* рѣшеній Правленій обществъ, которыя обыкновенно находились вдали отъ дорогъ. Въ средѣ же Правленій ни въ одной компаніи—исключая Главнаго Общества—не было представителя интересовъ Правительства, который могъ бы вліять на принимаемыя рѣшенія въ смыслѣ огражденія выгодъ казны. Далѣе, въ виду неопредѣленной редакціи большинства разсматриваемыхъ уставовъ, желѣзнодорожныя общества, даже и въ случаѣ неисправ-

*) Приведенные факты засвидѣтельствованы Высочайше учрежденною Коммисіею по изслѣдованію желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, засѣдавшею подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта Графа Баранова.

ности въ выполненіи принятыхъ на себя обязательствъ, могли не опасаться особенно тяжелой отвѣтственности: въ случаѣ продажи начатой постройкою линіи съ торговъ распоряженіемъ Правительства, они все же получали на руки стоимость произведенныхъ уже работъ; о присвоеніи же себѣ Правительствомъ неосвобожденной еще части обыкновенно вносимыхъ обществами залоговъ до 1865 г. не упоминалось въ уставахъ. Наконецъ, нельзя умолчать о томъ, что Правительство не озаботилось обезпечить за собою должное вліяніе на желѣзныя дороги даже въ такомъ важномъ съ обще-государственной точки зрѣнія вопросѣ, какъ опредѣленіе тарифныхъ ставокъ для перевозки пассажировъ и въ особенности клади. Въ этомъ отношеніи прежде всего поражаетъ неподвижность, на которую были обречены разъ назначенные предѣльные тарифы: нормы, принятыя для Главнаго Общества, примѣнялись затѣмъ ко всѣмъ послѣдующимъ желѣзнымъ дорогамъ, каково бы ни было ихъ значеніе. Кромѣ того максимальныя тарифныя ставки утверждались Правительствомъ лишь однажды—до открытія дороги—и возможность измѣненій ихъ въ теченіе срока дѣйствія концессій вовсе не предусматривалась въ уставахъ. Правительство такимъ образомъ оставляло безъ вниманія имѣвшееся въ его рукахъ могущественное средство къ урегулированію внутреннихъ и внѣшнихъ торговыхъ сношеній сообразно съ государственными видами и потребностями.

Коммисія Генералъ-Адъютанта Чевкина, заставивъ обратить вниманіе на многіе изъ перечисленныхъ недостатковъ, побудила Правительство къ послѣдовательному, хотя и постепенному, исправленію ихъ: со второй половины 1860-хъ годовъ въ уставахъ вновь образующихся обществъ начинаютъ попадаться новыя постановленія, не заключавшіяся въ прежнихъ уставахъ и имѣвшія цѣлію устраненіе того или другаго неудобства, обнаруженнаго на практикѣ вслѣдствіе пробѣловъ и неясностей болѣе раннихъ договоровъ Правительства съ желѣзнодорожными компаніями. Особенно плодотворная дѣятельность въ этомъ направленіи замѣчается въ концѣ 60-хъ и въ первой половинѣ 70-хъ годовъ: въ указанный періодъ времени не только съ чрезвычайною тщательностію вырабатывались—для вновь учреждавшихся желѣзнодорожныхъ обществъ—условія возникновенія и дальнѣйшаго существованія ихъ, наи-

болѣе соотвѣтствующія общественнымъ и государственнымъ интересамъ страны, но еще нерѣдко видоизмѣнялись, для согласованія ихъ съ современными требованіями, нѣкоторые прежніе уставы, составленные по устарѣвшимъ образцамъ. Такимъ путемъ отношенія между Правительствомъ и частными обществами мало по малу совершенствовались, и многіе недостатки, замѣченные въ старыхъ уставахъ и мѣшавшіе нормальному ходу дѣла сооруженія и эксплоатаціи рельсовыхъ путей, съ теченіемъ времени оказались устраненными.

Здѣсь нельзя не упомянуть о томъ, что достиженіе указаннаго результата являлось заслугою не только Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, къ непосредственной обязанности которыхъ относится разработка проектовъ уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, но еще—и притомъ въ весьма значительной степени—заслугою Комитета Министровъ и въ частности Генералъ-Адъютанта Чевкина, какъ одного изъ вліятельнѣйшихъ его членовъ. Съ конца 1868 г. Комитетъ въ этомъ отношеніи проявляетъ вполнѣ самостоятельную дѣятельность, выразившуюся во многихъ измѣненіяхъ и дополненіяхъ, введенныхъ въ проекты уставовъ по непосредственной иниціативѣ Комитета. Большинство постановленій, включенныхъ въ уставы 1869—75 гг. согласно замѣчаніямъ Комитета, не потеряли своего значенія и до настоящаго времени, наглядным доказательствомъ чему служитъ то обстоятельство, что ихъ можно найти и въ современныхъ желѣзнодорожныхъ уставахъ.

Подробное разсмотрѣніе всѣхъ, вкратцѣ отмѣченныхъ выше, дѣйствій Правительства составитъ предметъ дальнѣйшаго изложенія; здѣсь достаточно было указать въ общихъ чертахъ на ту связь, которая существовала между дѣятельностію Коммисіи Ген. Ад. Чевкина и дальнѣйшимъ—начиная съ 1866 г.—направленіемъ нашей желѣзнодорожной политики.

Послѣ этого незначительнаго отступленія отъ принятаго въ настоящемъ очеркѣ хронологическаго порядка изложенія, предстоитъ обратиться къ непосредственному результату трудовъ вышеупомянутой Коммисіи, а именно къ проекту новой сѣти желѣзныхъ дорогъ, составленной Ген. Лейтенантомъ Мельниковымъ во исполненіе Высочайше утвержденныхъ постановленій названной Коммисіи.

Проектъ сѣти 1866 года.

Проектъ сѣти 1866 г. отличался отъ такого же проекта, составленнаго въ 1862 г., главнымъ образомъ тѣмъ, что представлялъ собою не только сводъ предположеній о линіяхъ, которыя признавались необходимыми въ будущемъ, но и давалъ вмѣстѣ съ тѣмъ полную картину практическихъ результатовъ русскаго желѣзнодорожнаго строительства къ началу 1866 г. Ген. Лейт. Мельниковъ представилъ Комитету желѣзныхъ дорогъ двѣ карты, причемъ на первую были нанесены—кромѣ линій, уже отстроенныхъ (или обезпеченныхъ окончаніемъ),—еще 10 дорогъ, признаваемыхъ Министромъ Путей Сообщенія наиболѣе неотложными (многіе изъ этихъ рельсовыхъ путей уже были въ то время начаты постройкою). Вторая карта заключала въ себѣ дороги, сооруженіе которыхъ Министръ Путей Сообщенія считалъ желательнымъ въ будущемъ и на осуществленіе которыхъ по большей части имѣлись въ виду предложенія отъ частныхъ предпринимателей.

Десять неотложныхъ дорогъ, обозначенныя на первой картѣ, съ присовокупленіемъ свѣдѣній о ходѣ дѣла осуществленія тѣхъ изъ нихъ, которыя уже ранѣе имѣлись въ виду, были слѣдующія *):

1) **отъ Москвы до Орла** ..... 366 верстъ
(находилась тогда въ постройкѣ на средства казны)

2) **отъ Орла до Курска** ..... 145 —
(работы, также на казенный счетъ, предполагалось начать съ весны 1866 г.)

---

*) Къ отстроеннымъ или обезпеченнымъ окончаніемъ линіямъ, помѣченнымъ на той же картѣ № 1, были отнесены дороги:

Николаевская	604	верстъ
Царскосельская, Петергофская, Ораніенбаумская и Красносельская	77	—
С.-Петербурго-Варшавская съ вѣтвью къ Прусской границѣ	1.210	—
Рижско-Динабургская, Динабурго-Витебская и Орловско-Витебская	946	—
Нижегородская	410	—
Московско-Сергіевская	66	—
Московско-Рязанская и Рязянско-Козловская	392	—
Волго-Донская и Грушевская	139	—
Одессо-Балтская съ Тираспольскою вѣтвью	236½	—
Варшавско-Вѣнская, Бромбергская, Лодзинская и Варшавско-Брестская (Тереспольская)	670	—
Гельсингфорсъ - Тавастгусская (состоявшая въ вѣдѣніи Управленія Вел. Княжества Финляндскаго)	102	—
Итого . . .	4.852½	версты

3) **отъ Кіева до Балты съ вѣтвями къ Бердичеву и къ Волочиску на Австрійской границѣ** ..... 622 3/4 версты
(имѣлись въ виду предложенія частныхъ предпринимателей; Высочайше разрѣшено съ весны 1866 г. начать войсками работы по устройству землянаго полотна по главной линіи Кіевъ-Балта) *)

4) **отъ Курска до Кіева** ..... 438 —
(разрѣшена Высочайшимъ повелѣніемъ 28 Декабря 1864 г., состоявшимся по обсужденіи въ Совѣтѣ Министровъ вопроса о продолженіи Одессо-Балтской линіи) **)

5) **отъ Тирасполя до Кишинева** ..... 65 —
(линія эта внесена въ сѣть въ качествѣ естественнаго продолженія Тираспольской вѣтви Одессо-Балтской дороги. Предложеній на постройку ея въ то время еще не имѣлось)

6) **отъ Балты до Елисаветграда** ..... 245 —
(была начата къ тому времени постройкою на казенныя средства по оптовому подряду, взятому Барономъ Унгернъ-Штернбергомъ)

7) **отъ Елисаветграда черезъ Кременчугъ до Харькова** ..... 361 —
(по контракту съ Барономъ Унгернъ-Штернбергомъ, заключенному въ 1865 г., послѣдній обязался произвести изысканія на участкѣ Елисаветградъ—Кременчугъ)

8) **отъ Курска черезъ Харьковъ и Донецкія каменноугольныя копи къ Азовскому морю** ..... 727 —
(на эту линію въ Февралѣ 1865 г. была выдана концессія Графу Баранову и К.) ***)

9) **отъ г. Ряжска** (на Рязанско-Козловской дорогѣ) **до Моршанска** ..... 120 —
(Министръ Путей Сообщенія объяснялъ, что линія эта представляетъ собою боковую вѣтвь оканчиваемой уже Рязанско-Козловской дороги и на осуществленіе ея уже имѣется предложеніе Тамбовскихъ землевладѣльцевъ)

и 10) **отъ Поти до Тифлиса** ..... 284 —
(работы по этой линіи были начаты войсками, причемъ Министру Финансовъ поручено озаботиться изысканіемъ наиболѣе пригоднаго способа окончанія названной дороги)

Итого .....3.373 3/4 версты

*) Дорога эта (съ упомянутыми вѣтвями) была сдана въ постройку съ оптоваго подряда Барону Де-Вріеру и К. въ силу Выс. утв. 21 Мая 1866 г. положенія Комитета Министровъ (см. гл. III настоящаго очерка).

**) См. тамъ же.

***) Компанія эта не состоялась, о чемъ будетъ подробно говорено въ своемъ мѣстѣ. и дорога отдана въ постройку Рязанскому 1-ой гильдіи купцу Полякову.

На карту № 2 были нанесены дороги:

1) *отъ Харькова до Севастополя съ вѣтвью на Ѳеодосію* .... 840 верстъ
(линія эта, какъ объяснялъ Ген. Лейт. Мельниковъ, отодвинута на второй планъ вслѣдствіе принятаго, въ силу Высоч. повелѣнія 28 Декабря 1864 г., рѣшенія строить дорогу отъ Харькова черезъ Кременчугъ до Одессы и возбужденнаго въ то же время вопроса о линіи Харьковъ-Таганрогъ)

2) *отъ Орла черезъ Елецъ и Тамбовъ до Саратова* ..... 700 —
(Министръ Путей Сообщенія находилъ, что означенная дорога получитъ значеніе только по соединеніи Орла съ Ригою)

3) *отъ Московско-Сергіевской дороги къ Ярославлю* ..... 200 —
(продолженіе рельсоваго пути отъ Сергіева посада къ Ярославлю предусмотрѣно въ концессіи на Московско-Сергіевскую дорогу)

4) *отъ Риги до Либавы* ..... 200 —
(по мнѣнію Ген. Лейт. Мельникова, указанная линія также получитъ значеніе лишь послѣ окончанія магистрали Рига-Орелъ, такъ какъ въ такомъ случаѣ хлѣбные грузы изъ внутреннихъ губерній будутъ имѣть возможность направляться къ Либавскому порту, замерзающему на болѣе короткое время, чѣмъ портъ Рижскій)

5) *отъ Ковно до Либавы* ..... 250 —
(съ проведеніемъ этого рельсоваго пути, грузы, идущіе теперь въ Мемель по Нѣману и въ Эйдкуненъ по Варшавской дорогѣ, направились бы въ Либаву, и слѣд. торговыя выгоды, достающіяся Пруссіи, обратились бы въ пользу Россіи)

6) *отъ С.-Петербурга до Балтійскаго порта* 355 —
(о линіи этой ходатайствовали землевладѣльцы Остзейскихъ губерній; Министръ Путей Сообщенія, принимая во вниманіе, что разсматриваемая дорога соединитъ между собою два порта того же моря, не отвергалъ ея значенія, но предполагалъ приступить къ осуществленію ея послѣ осуществленія первостепенныхъ линій)

7) *отъ С.-Петербурга черезъ Выборгъ до Тавастгуса* ..... 350 —
(дорогѣ этой Министръ Путей Сообщенія приписывалъ значеніе лишь мѣстное: она полезна для соединенія С.-Петербурга съ Финляндіею)

8) *отъ Рыбинска до ст. Бологое, Николаевской жел. дороги* ..... 278 верстъ
(вопросъ объ этой линіи былъ поднятъ еще въ царствованіе Императора Николая I-го, но съ тѣхъ поръ не получилъ дальнѣйшаго движенія)

9) *отъ Перми до Тюмени* ..... 669 —
(о постройкѣ этой дороги ходатайствовали неоднократно Уральскіе горные заводчики)

Итого ....3.882 версты

Эти послѣднія 9 линій Министръ Путей Сообщенія раздѣлялъ на два разряда, считая, что первыя *пять* изъ нихъ наиболѣе необходимы послѣ обустройства дорогъ, вошедшихъ въ карту № 1, послѣднія же *четыре* могутъ быть полезны впослѣдствіи, когда будетъ обезпечено исполненіе путей, болѣе нужныхъ.

Кромѣ того, въ объяснительной запискѣ къ новому проекту сѣти, Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ высказывался за необходимость безотлагательнаго устройства цѣлаго ряда питательныхъ вѣтвей къ существующимъ уже желѣзнымъ дорогамъ, съ цѣлью поднятія гарантированной Правительствомъ доходности послѣднихъ и расширенія раіона ихъ дѣйствій. Вѣтви эти были слѣдующія:

1) Козлово-Воронежская . . . . . 167¼ верстъ.
2) Елецко-Орловская . . . . . 172 —
3) Елецко-Грязская . . . . . 103 —
4) Шуйско-Ивановская . . . . . 85 —
5) Козлово-Тамбовская . . . . . 66½ —

Итого . . 593¾ версты

Одновременно съ проектомъ сѣти Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ, согласно Высочайше утвержденному заключенію Коммисіи Генералъ-Адъютанта Чевкина, представилъ на разсмотрѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ проектъ нормальныхъ условій отдачи постройки рельсовыхъ путей частнымъ обществамъ.

При обсужденіи новаго проекта сѣти въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ (въ засѣданія 30 Марта и 7 Апрѣля 1866 года) мнѣнія раздѣлились. 5 *Членовъ Комитета* (Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ, Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ, Ст.-Секретари Валуевъ и Рейтернъ и Гофмейстеръ Абаза) съ Предсѣдателемъ

Генералъ-Адъютантомъ Графомъ Строгановымъ во главѣ полагали возможнымъ утвердить проектъ въ томъ видѣ, въ какомъ онъ былъ представленъ Министромъ Путей Сообщенія. По мнѣнію названныхъ лицъ наиболѣе неотложными дорогами слѣдовало бы признать тѣ 10 линій, которыя нанесены на первую карту и поставлены Генералъ-Лейтенантомъ Мельниковымъ на первую очередь; вторая же сѣть представляетъ изъ себя не болѣе какъ поясненіе главной и указываетъ только на возможное въ будущемъ пополненіе ея нѣкоторыми второстепенными рельсовыми путями. Всѣ линіи, нанесенныя на карту № 1, уже теперь строятся или предназначены къ постройкѣ, кромѣ двухъ: Ряжско-Моршанской и Тирасполь-Кишиневской. Обѣ эти линіи не велики и едва ли потребуютъ большихъ жертвъ для ихъ осуществленія—польза же ихъ несомнѣнна. Равнымъ образомъ несомнѣнна польза ряда питательныхъ вѣтвей, проектированныхъ Генералъ-Лейтенантомъ Мельниковымъ. По приведеннымъ соображеніямъ Предсѣдатель и 5 Членовъ признавали желательнымъ утвердить проектъ сѣти № 1 и системы питательныхъ вѣтвей, оговоривъ, что до обезпеченія устройства этихъ линій финансовыя средства и кредитъ Правительства не должны быть отвлекаемы на другія, менѣе необходимыя, дороги.

Остальные 5 *Членовъ* Комитета (Генералъ-Адъютантъ Зеленой, Генералъ-Адъютантъ Графъ Ѳ. Л. Гейденъ, Генералъ-Лейтенанты Герстфельдъ и Языковъ и Свиты Генералъ-Маіоръ Грейгъ) соглашались со всѣми соображеніями, высказанными Предсѣдателемъ и раздѣляющими его мнѣніе Членами, но считали необходимымъ включить въ число дорогъ первой категоріи еще и линію Харьковъ-Севастополь. Линія эта, какъ напоминали 5 Членовъ, признана была необходимою уже въ 1852 году, но тогда, къ сожалѣнію, не могла получить осуществленія; затѣмъ постройка ея была вмѣнена въ обязанность Главному Обществу, которое однако тоже оказалось не въ состояніи отстроить ея; наконецъ, въ 1863 году сооруженіе разсматриваемой линіи было предоставлено другой компаніи (англійской), причемъ объ этомъ было объявлено особымъ Высочайшимъ Указомъ. За несостоятельностію и этой компаніи постройка головнаго участка Южной дороги отъ Москвы до Курска была начата на средства Правительства. Продолженіе означенной линіи уже давно нетерпѣливо ожидается всѣмъ

югомъ Россіи—если теперь она не будетъ включена въ число дорогъ необходимыхъ, то это, по мнѣнію 5 Членовъ, будетъ означать, что сооруженіе ея отложено на неопредѣленное время. Между тѣмъ линія эта, помимо безспорнаго стратегическаго значенія, имѣетъ значеніе и торговое: она будетъ доставлять къ портамъ Крымскаго полуострова хлѣбные грузы изъ средней Россіи; въ обратномъ же движеніи будетъ снабжать сѣверъ произведеніями, которыми изобилуетъ Крымъ (фрукты, вина, Крымская соль).

Изъ этихъ двухъ мнѣній Государь одобрилъ первое, и, сообразно съ такимъ рѣшеніемъ, предположенная Министромъ Путей Сообщенія сѣть была утверждена въ томъ видѣ, въ какомъ проектъ ея былъ внесенъ въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ.

Нельзя не остановиться на томъ фактѣ, что Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ, съ самаго начала своего вступленія въ должность Министра (прежде Главноуправляющаго) настаивавшій на необходимости линіи къ Севастополю, при разработкѣ проекта сѣти 1866 г. помѣстилъ ее во 2-ю категорію. Такой образъ дѣйствій Министра Путей Сообщенія, какъ на это указывается въ его запискѣ въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, объясняется тѣмъ, что Мельниковъ считалъ себя связаннымъ Высочайшимъ повелѣніемъ 28 Декабря 1864 г. *) и не признавалъ за собою права, всего черезъ полтора года по обнародованіи указанной Высочайшей воли, ставить вновь Севастопольскую дорогу на первую очередь. Съ достовѣрностію можно однако утверждать, что личное убѣжденіе Мельникова въ необходимости этой линіи оставалось непоколебимымъ: изъ дальнѣйшаго изложенія будетъ видно, что уже въ 1868 г. Министромъ Путей Сообщенія былъ поднятъ вновь вопросъ о неотложности ея, причемъ на этотъ разъ онъ добился включенія упомянутой дороги въ первую категорію.

Кромѣ изложеннаго выше разногласія, составлявшаго существеннѣйшую часть происходившихъ въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ преній, въ журналѣ засѣданій 30 Марта и

*) Какъ извѣстно (см. гл. III настоящаго очерка), въ силу этого Высочайшаго повелѣнія, продолженіе Московско-Курской дороги, до того времени принимавшейся за сѣверный участокъ магистрали Москва-Харьковъ-Севастополь, было направлено не на Харьковъ, а на Кіевъ; Харьковъ же рѣшено было связать съ Чернымъ моремъ линіею на Одессу.

7 Апрѣля 1866 г. содержатся еще нѣкоторыя общія соображенія, наглядно характеризующія отношеніе Комитета къ вопросу о дальнѣйшемъ ходѣ нашего желѣзнодорожнаго строительства, а также къ разсмотрѣнному и рѣшенному уже Коммисіею Генералъ-Адъютанта Чевкина вопросу о наиболѣе цѣлесообразномъ способѣ постройки необходимыхъ въ ближайшемъ будущемъ рельсовыхъ путей. Одобривъ проектъ сѣти, представленный Генералъ-Лейтенантомъ Мельниковымъ, Комитетъ единогласно призналъ, однако, что сѣть эта не можетъ обнять *всѣхъ* линій, потребныхъ для такого государства, какъ Россія: при совершающемся еще измѣненіи экономическихъ условій нашего отечества было бы весьма затруднительнымъ нынѣ же включить въ сѣть всѣ безъ изъятія линіи желѣзныхъ дорогъ, которыя могутъ со временемъ оказаться желательными и полезными. Нѣкоторыя изъ такихъ линій, какъ признавалъ и Комитетъ, нанесены на карту № 2, но весьма возможно, что къ указаннымъ дорогамъ вскорѣ придется прибавить еще новыя линіи, въ виду чего Комитетъ и находилъ окончательное утвержденіе второй изъ представленныхъ на его разсмотрѣніе сѣтей въ данномъ случаѣ преждевременнымъ.

Это заявленіе стоитъ отмѣтить главнымъ образомъ потому, что оно наглядно доказываетъ, насколько само Правительство было убѣждено въ чисто условномъ значеніи вносимыхъ на обсужденіе высшихъ государственныхъ учрежденій проектовъ желѣзнодорожныхъ сѣтей: точное выполненіе послѣднихъ очевидно признавалось возможнымъ лишь до тѣхъ поръ, пока сама жизнь и эволюція экономическаго быта той или иной мѣстности не предъявятъ Правительству новыхъ требованій, нуждающихся въ новыхъ средствахъ къ ихъ удовлетворенію. При быстромъ экономическомъ ростѣ Россіи хозяйственныя условія отдѣльныхъ раіоновъ могутъ существенно измѣниться въ теченіе иногда весьма непродолжительнаго періода времени, Правительство же всегда должно быть готово сообразоваться съ новыми запросами, возникающими въ области народнаго хозяйства. Такова была исходная точка зрѣнія высшаго Правительства и ею вполнѣ удовлетворительно объясняется то обстоятельство, что ни одинъ изъ разновременно составленныхъ проектовъ желѣзнодорожныхъ сѣтей никогда не приводился въ исполненіе безъ позднѣйшихъ измѣненій или дополненій.

Вопросъ о частной и казенной постройкѣ рельсовыхъ путей также былъ затронутъ въ разсматриваемомъ засѣданіи Комитета желѣзныхъ дорогъ.

По этому поводу Министръ Финансовъ въ общихъ чертахъ повторилъ заключенія Коммисіи Генералъ-Адъютанта Чевкина, Комитетъ же ограничился тѣмъ, что поручилъ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ изыскивать наиболѣе подходящій способъ для сооруженія того или другаго изъ входившихъ въ сѣть рельсовыхъ путей. Очевидно, что въ этомъ дѣлѣ Комитетъ не хотѣлъ становиться на теоретическую точку зрѣнія и призналъ разсматриваемый вопросъ подлежащимъ разрѣшенію въ зависимости отъ соображеній чисто практическаго свойства. Относительно же представленнаго Генералъ-Лейтенантомъ Мельниковымъ проекта «нормальныхъ условій для отдачи устройства желѣзныхъ дорогъ частнымъ обществамъ» Комитетъ высказался въ томъ смыслѣ, что этотъ проектъ осторожнѣе было бы утвердить впослѣдствіи, когда болѣе обширный опытъ укажетъ на то, не нуждается ли онъ въ нѣкоторыхъ измѣненіяхъ и дополненіяхъ.

Сообразно такому рѣшенію главнѣйшія заботы заинтересованныхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ вѣдомствъ въ теченіе 1866—68 г.г. были преимущественно посвящены изысканію такого способа отдачи въ руки частныхъ компаній дѣла постройки и содержанія рельсовыхъ путей, который наиболѣе соотвѣтствовалъ бы какъ чисто фискальнымъ интересамъ казны, такъ и общимъ экономическимъ потребностямъ Государства. Въ продолженіе разсматриваемаго промежутка времени Правительство испробовало нѣсколько такихъ способовъ, причемъ полученныя путемъ опыта указанія послужили впослѣдствіи основаніемъ для составленія новыхъ правилъ о выдачѣ концессій, обнародованныхъ въ концѣ 1868 г. (см. гл. VI настоящаго очерка). Поэтому условія возникновенія разрѣшенныхъ за 1866—68 г.г. желѣзнодорожныхъ компаній и отношенія, въ которыя Правительство становилось въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ къ учредителямъ ихъ, представляются крайне разнообразными; съ чисто формальной стороны, однако, съ 1866 уже года выработанъ былъ извѣстный порядокъ заключенія договоровъ съ желѣзнодорожными предпринимателями, а именно: сперва каждое общество получало окончательную органи-

зацію, и лишь послѣ того для него вырабатывался уставъ. До утвержденія же устава съ учредителями заключались предварительныя условія (концессіи), въ которыхъ обозначались главныя основанія будущей дѣятельности каждой компаніи. Введеніемъ указаннаго порядка пресѣкалась возможность объявленія, путемъ распубликованія окончательнаго устава, отъ имени Правительства, о возникновеніи той или иной компаніи, которая впослѣдствіи могла и не состояться (что въ прежніе годы было не рѣдкостію). Съ разсматриваемаго же времени было принято за правило утверждать уставы желѣзнодорожныхъ обществъ лишь послѣ того, какъ распоряженіемъ компаніи уже была исполнена извѣстная часть обусловленныхъ концессіею работъ и когда, слѣдовательно, новое общество уже могло считаться практически осуществившимся.

Приступъ къ выполненію новой сѣти. Появленіе земствъ въ роли учредителей желѣзнодорожныхъ компаній.

Выше,—при изложеніи соображеній Комитета желѣзныхъ дорогъ, касавшихся предположеній Генералъ-Лейтенанта Мельникова о неотложныхъ въ будущемъ рельсовыхъ путяхъ,—было упомянуто, что, ко времени утвержденія сѣти 1866 года, изъ линій, отнесенныхъ къ 1-ой категоріи, Правительство считало необезпеченными постройкою только двѣ дороги: *Ряжско-Моршанскую и Кишинево-Тираспольскую* *). На первую изъ нихъ немедленно нашлись предприниматели **),которые еще въ теченіе 1865 года произвели на свой счетъ изысканія по указанному направленію. Поверстную стоимость дороги— протяженіемъ въ 120 верстъ—они исчисляли (съ уплатою % за время производства работъ и съ потерями при реализаціи) въ цифрѣ 58.515 руб. мет., или, по среднему курсу 1866 года, около 69.632 р. кред.; на соотвѣтствующій этой поверстной оцѣнкѣ основной капиталъ (1.123.500 фунт. стерл.), который предполагалось собрать выпускомъ акцій и облигацій ***), учредители испрашивали

*) Въ то время Правительство не могло конечно предвидѣть, что компанія, учрежденіе которой взялъ на себя Ген. Ад. Графъ Барановъ съ цѣлію сооруженія дороги къ Азовскому морю, не получитъ осуществленія. Равнымъ образомъ нельзя было ожидать, что предпріятіе Сэра Мортона Пито (Орловско-Витебская дорога) кончится неудачею.

**) Тамбовскіе землевладѣльцы: Шталмейстеръ Выс. Двора Нарышкинъ, Флиг. Ад. Графъ Воронцовъ-Дашковъ и братья Башмаковы. О желаніи ихъ принять на себя постройку Ряжско-Моршанской дороги Министръ Путей Сообщенія заявлялъ уже въ своей объяснительной запискѣ къ проекту сѣти 1866 года.

***) 18.725 акцій по 125 р. мет. каждая и 25.466 облигацій по 200 прусскихъ талеровъ каждая.

обычную для того времени правительственную гарантію 5% интереса и $^1/_{12}$% погашенія на весь концессіонный срокъ (85 лѣтъ). Министры Путей Сообщенія и Финансовъ признали заявленную предпринимателями поверстную стоимость сооруженія умѣренною; кромѣ того Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ въ отзывѣ своемъ *) писалъ, что по расчетамъ учредителей, основаннымъ на оффиціальныхъ данныхъ, валовой доходъ дороги будетъ не менѣе 7.289 р. съ версты; эта цифра достаточна, чтобы покрыть испрашиваемую гарантію даже съ потерями на курсѣ при уплатѣ ея въ фунтахъ стерлинговъ **), впрочемъ, если бы на первое время Правительству и пришлось доплатить что либо къ чистому доходу общества, то во всякомъ случаѣ, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, доплата эта съ избыткомъ вознаградится увеличеніемъ дохода гарантированныхъ казною дорогъ Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской, на которыя проектированная вѣтвь доставитъ новые грузы. Концессія на Ряжско-Моршанскую дорогу получила Высочайшее утвержденіе, по положенію Комитета Министровъ, 10 Мая 1866 года, а уставъ общества 14 Октября того же года. Въ Декабрѣ слѣдующаго 1867 г. открыто правильное движеніе по линіи.

Вслѣдъ за утвержденіемъ концессіи на Ряжско-Моршанскую дорогу была разрѣшена постройка рельсоваго пути *отъ конечнаго пункта Рязанско-Козловской линіи* (г. Козлова) *до Воронежа*; въ проектѣ сѣти 1866 г. онъ значился въ числѣ утвержденныхъ къ исполненію питательныхъ вѣтвей. Линія эта предположена была къ сооруженію частною компаніею, учредителемъ которой являлось земство Воронежской губерніи, представившее въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ, чрезъ мѣстнаго губернатора, ходатайство о разрѣшеніи ему такого шага. Ходатайство Воронежскаго земства являлось первымъ въ этомъ родѣ, но повлекло за собою впослѣдствіи цѣлый рядъ подобныхъ же домогательствъ со стороны другихъ земствъ. Въ то время земскія учрежденія еще только начинали свою дѣятельность: со времени введенія ихъ въ 33-хъ великорусскихъ и малороссійскихъ губерніяхъ (по Высочайшему Указу 1 Января

*) См. жур. Комитета Министровъ 3 Мая 1866 г.

**) Расчетъ этотъ на практикѣ не оправдался: съ перваго же года открытія движенія по дорогѣ, казнѣ пришлось дѣлать доплаты по гарантіи (см. Докладъ Коммисіи Графа Баранова «Финансовое положеніе русскихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ къ 1 Января 1880 г.» Часть I таблица № 48).

1864 г.) не прошло еще и трехъ лѣтъ. Волею Законодателя на обязанности земствъ было возложено попеченіе не только о хозяйственныхъ, но также и о культурныхъ и санитарныхъ нуждахъ отдѣльныхъ мѣстностей; такая задача сама по себѣ была настолько обширна и отвѣтственна, что надлежащее выполненіе ея уже въ томъ объемѣ, который опредѣленъ точнымъ смысломъ закона, требовало энергичнаго и неустаннаго труда отъ вновь созданныхъ органовъ общественнаго управленія. Земства пожелали, однако, еще расширить сферу своей дѣятельности и прибѣгли къ распространительному толкованію одной изъ статей земскаго положенія 1864 г. *), поручавшей земскимъ учрежденіямъ, между прочимъ, завѣдываніе мѣстными путями сообщенія, содержимыми на счетъ земскихъ повинностей. Представители земскихъ учрежденій находили, что смыслъ этой статьи позволялъ имъ добиваться признанія за земствами права учреждать желѣзнодорожныя компаніи, т. е., иными словами, браться за коммерческія или даже, вѣрнѣе, спекулятивныя предпріятія. Ходатайства свои земскіе дѣятели обыкновенно мотивировали желаніемъ пріобщить мѣстности, пользовавшіяся земскимъ самоуправленіемъ, къ тѣмъ выгодамъ, которыя обѣщало проведеніе по нимъ рельсовыхъ путей (возвышеніе цѣнности земель, облегченіе условій сбыта мѣстныхъ произведеній и т. д.). Нѣтъ сомнѣнія, однако, что къ этимъ побужденіямъ примѣшивались еще и чисто личные интересы—главнымъ образомъ ожиданіе немалыхъ барышей, на которые, со времени полученія Дервизомъ концессіи на Рязанско-Козловскую дорогу, считали себя въ правѣ надѣяться всѣ учредители желѣзнодорожныхъ компаній. Оправдались ли такія надежды представителей земствъ—объ этомъ трудно судить въ настоящее время, за неимѣніемъ положительныхъ на этотъ счетъ данныхъ; позволительно однако предполагать, что преобладающею долею возможныхъ въ подобныхъ предпріятіяхъ выгодъ воспользовались не земства, а болѣе опытные въ желѣзнодорожныхъ операціяхъ дѣльцы, которымъ земства всегда уступали постройку разрѣшенныхъ имъ—земствамъ—линій **).

---

*) Ст. 2, п. II. Дѣла, подлежащія вѣдѣнію земскихъ учрежденій въ губерніи или уѣздѣ по принадлежности, суть . . . . устройство и содержаніе принадлежащихъ земству зданій, другихъ сооруженій и путей, содержимыхъ на счетъ земства.

**) Большинство земскихъ желѣзныхъ дорогъ отстроено извѣстнымъ желѣзнодорожнымъ предпринимателемъ Поляковымъ.

Заслуживаетъ вниманія тотъ фактъ, что въ средѣ Правительства ходатайства земствъ объ участіи въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ не вызывали въ первое время какихъ либо сужденій о принципіальной сторонѣ поднятаго вопроса; лишь послѣ того, какъ нѣкоторыя земства (въ 1868 г., см. ниже) заявили о желаніи принять на свой счетъ гарантію дохода проектированныхъ ими линій, раздались голоса, выражавшіе сомнѣніе въ закономѣрности такого образа дѣйствій земскихъ учрежденій. Вопросъ же о присвоеніи Воронежскому земству (которое ранѣе другихъ вступило на путь коммерческихъ предпріятій) правъ учредителя общества Козлово-Воронежской дороги, при разсмотрѣніи его въ Комитетѣ Министровъ 2-го Августа 1866 г., прошелъ безъ всякихъ возраженій и Комитетъ удовольствовался заявленіемъ представителя Министерства Путей Сообщенія (Товарища Министра Ген.-Лейтенанта Герстфельда), что исчисленная земствомъ стоимость линіи въ 73.500 р. сер. на версту пути, заключая въ себѣ значительные расходы на покрытіе разницы на курсѣ при выпискѣ изъ за границы необходимыхъ для дороги металлическихъ принадлежностей и на потери при выпускѣ бумагъ, не можетъ считаться преувеличенною. Основной нарицательный капиталъ общества былъ опредѣленъ, сообразно длинѣ пути (около 170 верстъ) въ 12.495.000 р. сер. и предполагался къ собранію путемъ выпуска акцій и облигацій—послѣднихъ на сумму не свыше 5.000.000 р. *). Указанному капиталу присвоивалась правительственная гарантія $5^1/_{10}$% интереса и погашенія на срокъ дѣйствія концессіи (81 годъ). Концессія въ другихъ частностяхъ ничѣмъ не отличалась отъ обще-принятаго въ то время типа уступочныхъ договоровъ и была утверждена Государемъ 12 Августа. Несмотря на затрудненія, встрѣтившіяся при помѣщеніи акцій новаго общества и вызвавшія со стороны Правительства матеріальное содѣйствіе въ формѣ пріобрѣтенія казною части акцій компаніи на сумму 2.500.000 р. **), дорога была отстроена и открыта для движенія въ Августѣ 1869 г. ***).

---

*) Высочайше утвержденнымъ 2-го Декабря 1866 года положеніемъ Комитета Министровъ Обществу Козлово-Воронежской дороги дозволено было опредѣлить номинальную цѣну предположенныхъ къ выпуску облигацій въ прусскихъ талерахъ, съ цѣлью помѣщенія ихъ на германскихъ денежныхъ рынкахъ.

**) *Головачевъ.* Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, гл. III, стр. 73.

***) Уставъ Общества Козлово-Воронежской дороги утвержденъ 31 Января 1869 г.

Финансовый кризисъ 1865—1866 г.

Съ затрудненіями въ дѣлѣ собранія основнаго капитала, подобнымъ тѣмъ, о которыхъ только что была рѣчь, приходилось бороться не только обществу Козлово-Воронежской дороги; ихъ испытывали и другія частныя компаніи (какъ желѣзнодорожныя, такъ и торгово-промышленныя), нуждавшіяся въ наличныхъ средствахъ: 1865—1866 года были еще болѣе неблагопріятнымъ временемъ для помѣщенія на денежныхъ рынкахъ какихъ бы то ни было дивидендныхъ или процентныхъ бумагъ, чѣмъ года, имъ предшествовавшіе. Россія въ эту эпоху переживала серьезный финансовый кризисъ, къ которому привели ее неурядицы въ нашемъ финансовомъ хозяйствѣ, не прекращавшіяся со времени тяжелаго удара, нанесеннаго Крымскою кампаніею матеріальному благосостоянію страны. Реформы, предпринятыя почти во всѣхъ отрасляхъ государственнаго управленія, требовали, для введенія ихъ, чрезвычайныхъ расходовъ: между тѣмъ государственныя росписи продолжали ежегодно сводиться съ крупнымъ дефицитомъ *). Польское возстаніе 1863 года и враждебное отношеніе къ намъ многихъ европейскихъ державъ, сильно дававшее себя чувствовать какъ до мятежа, такъ и по усмиреніи его, имѣли подавляющее вліяніе на нашъ кредитъ: курсъ рубля въ 1866 году упалъ до небывалыхъ передъ тѣмъ размѣровъ (68 коп.); два англо-голландскихъ займа (1864 и 1866 годовъ) оказалось возможнымъ реализировать въ общей сложности не выше какъ по 83¾%. На С.-Петербургской биржѣ нашъ 6% заемъ, котировавшійся еще въ 1864 году по 105½%, упалъ въ 1866 году до 93¾%; помѣщичьи выкупныя свидѣтельства принимались по 60% (рѣдко по 75—80) ихъ номинальной стоимости; даже внутренніе съ выигрышами займы не имѣли того успѣха, на который Правительство расчитывало при выпускѣ ихъ.

Ко всему этому прибавились затрудненія въ дѣлѣ взысканія государственныхъ податей. Землевладѣльцы помѣщики со времени освобожденія крестьянъ лишились даровой рабо-

---

*) Дефициты по росписи составляли:

Въ 1862 г.	14.757.000 р.
» 1863 г.	15.707.770 »
» 1864 г.	46.486.128 »
» 1865 г.	22.398.106 »

Внезапное повышеніе цифры дефицита въ 1864 г. объясняется чрезвычайнымъ (до 31 мил. руб.) увеличеніемъ сверхсмѣтныхъ расходовъ въ 1863 г., когда вспыхнулъ польскій мятежъ.

чей силы, составлявшей главнѣйшую часть ихъ оборотнаго капитала. Если вспомнить, что эта рабочая сила служила во всей хлѣбородной полосѣ Россіи не только для обработки земли, но и для доставленія земледѣльческихъ произведеній къ рѣчнымъ и морскимъ пристанямъ, то сдѣлается понятнымъ, насколько должна была съ отмѣною крѣпостнаго права увеличиться какъ стоимость производства земледѣльческихъ продуктовъ, такъ и цѣна доставки ихъ къ рынкамъ и насколько затруднительнымъ сдѣлалось положеніе помѣщиковъ, не обладавшихъ, въ большинствѣ случаевъ, денежнымъ оборотнымъ капиталомъ. Съ другой стороны, крестьянамъ пришлось съ 1861 года перейти отъ натуральнаго хозяйства къ денежному. До того времени помѣщики обыкновенно платили за крестьянъ подати, заставляя отбывать ихъ работою. Послѣ же манифеста 19 Февраля подати нужно было вносить въ казну самимъ крестьянамъ; кромѣ того съ нихъ требовалась уплата оброковъ и выкупныхъ платежей *). Естественно, что и крестьяне долго не могли освоиться со вновь созданными для нихъ условіями хозяйственнаго быта и что имъ, также какъ и помѣщикамъ, было обременительно уплачивать безнедоимочно всѣ лежавшія на нихъ повинности. Наконецъ, почти полное отсутствіе желѣзныхъ дорогъ **) подрывало нашу отпускную торговлю; медленность доставки грузовъ отъ центровъ производства къ мѣстамъ сбыта исключала всякую возможность конкурренціи съ западными коммерсантами въ быстромъ передвиженіи предметовъ вывоза.

Въ общемъ, подъ вліяніемъ всей этой совокупности условій нашъ кредитъ за границею до крайности пошатнулся; внутри же страны—дороговизна денегъ ***), всеобщая задолженность и недовѣріе къ коммерческимъ предпріятіямъ обрекали на неподвижность и тѣ немногочисленныя частныя сбереженія, которыя еще имѣлись въ наличности.

Разрѣшеніе Курско-Кіевской дороги и введеніе начала абсолютной гарантіи.

При такихъ обстоятельствахъ на помѣщеніе желѣзнодорожныхъ цѣнностей въ Россіи нечего было и расчитывать; германскій же рынокъ, который со времени постройки Рязанско-

*) Ср. А. Н. Куломзинъ. Постройка жел. дорогъ въ Россіи и на западѣ.

**) Къ 1866 г. было открыто для движенія всего 3.577 верстъ рельсовыхъ путей—цифра ничтожная для такого государства, какъ Россія.

***) Въ 1866 г. учетный % Госуд. Банка колебался между 7½ и 9% [Бліохъ. Вліяніе жел. дор. на эк. сост. Россіи т. V, 38—39].

Козловской дороги являлся преимущественнымъ мѣстомъ сбыта нашихъ желѣзнодорожныхъ бумагъ, самъ находился въ угнетенномъ состояніи въ виду вспыхнувшей въ Маѣ 1866 г. войны Пруссіи съ Австріею и политическихъ осложненій, послѣдовавшихъ за нею. Необходимо было изыскать новыя средства для привлеченія къ намъ свободныхъ иностранныхъ капиталовъ: опытъ предшествовавшихъ лѣтъ доказалъ, что система правительственной гарантіи, по крайней мѣрѣ въ той формѣ, въ которой она до того времени практиковалась, все же не можетъ открыть доступа облигаціямъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ на англійскій денежный рынокъ, столь богатый наличными средствами; стало яснымъ, что вопросъ о степени участія Правительства въ дѣлѣ облегченія частнымъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ реализаціи ихъ основныхъ капиталовъ нуждается въ пересмотрѣ. Въ такомъ затруднительномъ положеніи Правительство, въ видахъ обезпеченія собранія необходимыхъ средствъ на сооруженіе одной изъ самыхъ неотложныхъ дорогъ—*Курско-Кіевской*—рѣшилось испробовать новую комбинацію, предложенную Министру Финансовъ опять тѣмъ же Дервизомъ—строителемъ Рязанско-Козловской дороги, который въ 1866 году вошелъ съ ходатайствомъ о предоставленіи ему, совмѣстно съ Г. фонъ-Меккомъ, сооруженія Курско-Кіевской линіи. Линія эта, какъ извѣстно, была введена въ сѣть согласно Высочайшему повелѣнію 28 Декабря 1864 г. *), причемъ тогда имѣлось въ виду строить ее на средства Государственнаго Казначейства. Сообразно такому рѣшенію въ теченіе 1865 года по указанному направленію были произведены правительственныя изысканія и опредѣлена приблизительная стоимость дороги (50.118 р. кред. на версту, съ потерею на курсѣ при выпискѣ изъ за границы металлическихъ принадлежностей и съ процентами во время сооруженія **). Между тѣмъ уже съ начала 1866 года стали поступать въ Министерство Путей Сообщенія, кромѣ предложенія фонъ-Дервиза и Мекка, еще и другія ходатайства о сдачѣ постройки дороги частнымъ пред-

---

*) «Южную дорогу, начатую уже отъ Москвы до Серпухова . . . продолжать строить . . . по возможности дѣятельно отъ Серпухова на Тулу, Орелъ, Курскъ и Кіевъ» . . . [см. гл. III настоящаго очерка].

**) Сборникъ свѣдѣній о жел. дор. [1867 г.] Отд. I гл. II стр. 171.

принимателямъ *). Въ виду принятаго съ конца 1865 года нашею желѣзнодорожною политикою направленія, благопріятствующаго частной предпріимчивости, Правительство не встрѣтило препятствій заняться разсмотрѣніемъ этихъ предложеній. Однако, вслѣдствіе неясности нѣкоторыхъ пунктовъ условій, поставленныхъ упомянутыми просителями, между Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ возникла продолжительная переписка по вопросу о томъ, какое изъ поступившихъ предложеній является наиболѣе выгоднымъ для казны. Единственнымъ положительнымъ результатомъ этой переписки явилось соглашеніе объ отстраненіи отъ соисканія на концессію одной группы предпринимателей (Мамонтова, Горбова и К°), предлагавшихъ взять на себя постройку линіи по оптовому контракту, но безъ включенія въ контрактную сумму расходовъ на пріобрѣтеніе подвижнаго состава, снабженіе которымъ дороги оставалось на обязанности Правительства. Принятіе подобнаго условія было признано обременительнымъ для Государственнаго Казначейства и число соискателей было ограничено тремя группами. Затѣмъ въ виду того, что переписка между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ «не привела къ разъясненію даже простаго ариѳметическаго вопроса о томъ, по какому изъ заявленныхъ предложеній исчислена большая, и по какому меньшая сумма за тѣ же работы» **),была, по Высочайшему повелѣнію, образована особая Коммисія изъ трехъ Членовъ Комитета желѣзныхъ дорогъ ***), подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта Графа Строганова (Предсѣдателя названнаго Комитета): на Коммисію эту возложено разсмотрѣніе спорныхъ вопросовъ, не разрѣшенныхъ предшествовавшими сношеніями между заинтересованными въ дѣлѣ вѣдомствами. Коммисія признала правильными исчисленія Министерства Путей Сообщенія и нашла, что предложенія каждой изъ 3-хъ группъ соискателей, въ окончательномъ

---

*) Предложенія исходили отъ 1] потомств. почет. гражданъ Мамонтова и Горбова и госуд. крестьянина Бусурина; 2] строителя Кіево-Балтской дороги де-Вріера съ товарищами и 3] Гг. Похитонова и Лампе [это предложеніе поступило позднѣе остальныхъ—уже въ Сентябрѣ 1866 г.].

**) Предст. Министра Пут. Сообщ. въ Комит. Министровъ отъ 18 Октября 1866 г. за № 601.

***) Ген. Лейт. Грейга, Ген. Ад. Тотлебена и Д. С. С. Абазы.

выводѣ, должны быть представлены въ нижеслѣдующемъ видѣ:

Дѣйствительный строительный капиталъ Курско-Кіевской дороги составляетъ:

1) По предложенію фонъ-Дервиза и К° ..... 1.200.000 ф. ст. (= 9.360.000 р. кред.)
+20.469.425 — —

Итого..29.829.425 р. кред.

2) По предложенію Похитонова и К° ..... 1.100.000 ф. ст. (= 8.580.000 р. кред.)
+20.278.508 — —

Итого..28.858.508 р. кред.

3) По предложенію Барона де-Вріеръ и К° .. 1.200.000 ф. ст. (= 9.360.000 р. кред.)
+19.469.000 — —

Итого *) 28.829.000 р. кред.)

Всѣ три предпринимателя ходатайствовали объ отстройкѣ дороги на условіяхъ оптоваго подряда по контракту съ Правительствомъ, но предложеніе фонъ-Дервиза (заявившаго высшую противъ другихъ строительную цѣну) имѣло одну особенность: предприниматель предполагалъ образовать акціонерное общество съ гарантированнымъ Правительствомъ капиталомъ въ 4.500.000 фунт. стерл. нарицат., причемъ изъ этихъ средствъ имѣли быть возмѣщены Государственному Казначейству произведенные имъ платежи по подряду, послѣ чего общество вступало во владѣніе Курско-Кіевскою дорогою на срокъ 85 лѣтъ.

Узнавъ о такомъ предложеніи фонъ-Дервиза, другіе предприниматели съ своей стороны выразили желаніе принять на себя сооруженіе разсматриваемой линіи на подобныхъ же условіяхъ, исчисляя однако цифру нарицательнаго капитала будущаго Общества въ низшемъ, чѣмъ Дервизъ, размѣрѣ, а именно:

Похитоновъ и К° . . . . . въ 4.337.330 ф. ст.
а де-Вріеръ и К° . . . . . въ 4.348.265 — —

*) Вычисленія, какъ говорится въ представленіи Министерства Путей Сообщенія, произведены по примѣрному курсу 7 р. 80 к. за 1 фунтъ стерл., на самомъ дѣлѣ 1 ф. стерл. тогда равнялся 8 р. 40 к. кред. (Сб. свѣд. о жел. дорогахъ 1867 г. отд. I, гл. II, стр. 172).

Дѣло это, согласно Высочайше утвержденному заключенію вышеупомянутой особой Коммисіи подъ предсѣдательствомъ Ген. Ад. Графа Строганова, было разсмотрѣно Комитетомъ Министровъ въ засѣданіяхъ 29 Ноября, 6 и 20 Декабря 1866 г. Въ засѣданіи 6-го Декабря Министръ Финансовъ произнесъ рѣчь, имѣвшую рѣшительное вліяніе на исходъ дѣла и, кромѣ того, заключавшую въ себѣ указанія на главныя основанія финансовой политики, которой Ст.-Секретарь Рейтернъ предполагалъ держаться на будущее время относительно желѣзнодорожныхъ компаній. Министръ началъ съ утвержденія, что принятая Правительствомъ система концессій на постройку желѣзныхъ дорогъ съ правомъ выпуска акцій и облигацій, по которымъ платежъ гарантированнаго Правительствомъ дохода начинается только со дня открытія всей предполагаемой къ постройкѣ линіи желѣзной дороги—какъ доказалъ опытъ послѣднихъ лѣтъ,—не приводитъ къ удовлетворительнымъ результатамъ, въ особенности въ предпріятіяхъ сколько нибудь значительныхъ. Отдаленность срока вступленія въ дѣйствіе правительственной гарантіи, которое ожидается лишь въ болѣе или менѣе далекомъ и невѣрномъ будущемъ, значительно охлаждаетъ биржу къ подпискѣ на бумаги по этимъ предпріятіямъ, понижая ихъ курсъ въ ущербъ государственному кредиту и влечетъ за собою упадокъ самаго предпріятія, вслѣдствіе недостатка средствъ. Исторія дарованныхъ Правительствомъ концессій представляетъ тому обильные примѣры. Между тѣмъ необходимость въ безотлагательномъ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ становится все болѣе и болѣе настоятельною. По этому Ст. Секр. Рейтернъ признавалъ нужнымъ, при предстоящей постройкѣ Курско-Кіевской дороги, замѣнить прежнюю, «отжившую свой вѣкъ», какъ выразился онъ, форму концессій новою комбинаціею, болѣе приспособленною къ современнымъ потребностямъ денежнаго рынка.

Такую комбинацію, по свидѣтельству Министра Финансовъ, предложилъ фонъ-Дервизъ: онъ желалъ образовать общество съ капиталомъ въ 4.500.000 фунт. стерл., раздѣленнымъ на акціи и облигаціи, по которымъ гарантированная Правительствомъ уплата 5% дохода производится *съ самаго взноса по нимъ денегъ.*

Признавая такую комбинацію, въ силу изложенныхъ выше соображеній, вполнѣ цѣлесообразною, Статсъ-Секретарь Рей-

тернъ находилъ однако, что объявленіе подписки на акціи Курско-Кіевской дороги до окончанія строительныхъ работъ едва ли представлялось бы удобнымъ, такъ какъ общество предположено образовать собственно для эксплоатаціи названной линіи. Въ виду этого, а также въ предупрежденіе помѣщенія облигацій дороги по слишкомъ низкому курсу, Министръ Финансовъ признавалъ желательнымъ: а) назначенныя къ выпуску 15,000 акцій взять за счетъ Правительства по нарицательной цѣнѣ и б) оставить за Правительствомъ право назначать курсъ выпуска облигацій, отстраняя учредителей отъ выгодъ и потерь, могущихъ произойти какъ отъ большей или меньшей уступки на цѣнѣ облигацій, такъ и отъ состоянія денежныхъ курсовъ при переводѣ въ кредитные рубли тѣхъ капиталовъ, которые предполагается выручить за облигаціи. Выгоды, ожидаемыя отъ этихъ мѣръ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ резюмировалъ такъ: «если Министръ Финансовъ признаетъ за нужное принять выпускъ и помѣщеніе облигацій на себя, то учредители не будутъ участвовать въ этой операціи; если же онъ предоставитъ это дѣло учредителямъ, то послѣдніе обязуются приложить все стараніе, чтобы вызвать на покупку облигацій по возможности неубыточныя для Правительства предложенія одной или нѣсколькихъ банкирскихъ фирмъ, а для достиженія безотлагательной постройки дороги учредители остаются обезпеченными въ томъ отношеніи, что суммы, слѣдующія имъ за построенные участки линіи, по надлежащемъ освидѣтельствованіи этихъ участковъ, будутъ своевременно уплачены изъ Государственнаго Казначейства. При осуществленіи подобной комбинаціи Правительство, достигая безотлагательнаго сооруженія весьма важнаго желѣзнодорожнаго пути распоряженіемъ частной компаніи, оставляетъ въ своихъ рукахъ финансовую сторону предпріятія и сохраняетъ возможность выждать для выпуска акцій и облигацій благопріятныхъ условій денежнаго рынка, предохраняя тѣмъ названныя бумаги отъ котировки по низкому курсу». Затѣмъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ предъявилъ Комитету Министровъ письмо фонъ-Дервиза, въ которомъ послѣдній, въ видѣ уступки съ выговоренной суммы строительнаго капитала (1.200.000 фунт. стерл. + 20.469.425 руб. кред.), предлагалъ взять на себя помѣщеніе по нарицательной цѣнѣ акцій Курско-Кіевской дороги на 375.000 фунт. стерл. (т. е. ¼ всего

количества акцій) съ тѣмъ, чтобы упомянутыя бумаги были выданы ему вмѣсто денегъ и чтобы до выбора имъ всѣхъ этихъ акцій ему не было дѣлаемо никакой денежной уплаты и никакого аванса. По расчету учредителя, операція, связанная съ выполненіемъ такого предложенія, обойдется ему, фонъ-Дервизу, въ суммѣ около 1.150.000 р.; въ виду этого, по мнѣнію просителя, предложеніе его—не говоря уже о томъ, что оно освобождаетъ Правительство отъ заботъ по реализаціи ¼ части акцій Курско-Кіевской дороги—равносильно уступкѣ до 1.150.000 р. съ первоначально заявленной строительной цѣны.

Министръ Финансовъ высказался за принятіе и этого предложенія, причемъ въ заключеніе заявилъ, что изъ трехъ соискателей на Курско-Кіевскую дорогу единственнымъ лицомъ, съ которымъ онъ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ, признаетъ возможнымъ вступить въ сдѣлку на вышеизложенныхъ основаніяхъ, является фонъ-Дервизъ, «какъ по его нравственнымъ качествамъ и благонадежности, лично Министру Финансовъ извѣстнымъ, такъ и по доказанному на опытѣ искусству его строить желѣзныя дороги съ безпримѣрною у насъ скоростью и отчетливостью» *).

Комитетъ Министровъ, выслушавъ приведенные Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ доводы, съ своей стороны призналъ предпочтительнымъ отдать постройку Курско-Кіевской линіи фонъ-Дервизу съ товарищами (Инженеръ-подполковникомъ фонъ-Меккомъ и Тайнымъ Совѣтникомъ Княземъ С. А. Долгоруковымъ). Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, Комитетъ считалъ необходимымъ, согласно съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія, подчинить сооруженіе будущей дороги правительственной инспекціи на основаніяхъ, принятыхъ для другихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій **). Далѣе Комитетъ поручилъ

---

*) Особый журналъ Комитета Министровъ 29 Ноября, 6 и 20 Декабря 1866 года.

**) Оговорка эта была вызвана тѣмъ, что Дервизъ, въ своемъ первоначальномъ ходатайствѣ, испрашивалъ полной свободы дѣйствій въ выборѣ мѣста построенія станцій и въ ихъ классификаціи и предполагалъ исполнять нужныя постройки, руководствуясь образцами построекъ Рязанско-Козловской дороги, безъ предварительнаго разсмотрѣнія и утвержденія проектовъ сооруженій Министромъ Путей Сообщенія. Предприниматель долженъ былъ впослѣдствіи отказаться отъ испрашиваемой имъ льготы и подчиниться общепринятому порядку, согласно которому всѣ проекты новыхъ построекъ подлежали утвержденію Министра Путей Сообщенія (кромѣ сооруженій принятаго типа); на обязанности же инспекціи по постройкѣ линіи лежала, кромѣ наблюденія за работами, еще выдача учредителямъ ежемѣсячныхъ свидѣтельствъ о количествѣ произведенныхъ ими

Генералъ-Адъютанту Чевкину, Генералъ-Лейтенанту Мельникову и Статсъ-Секретарю Рейтерну войти въ дальнѣйшіе переговоры съ фонъ-Дервизомъ, для установленія окончательной редакціи финансовыхъ условій предстоявшаго съ нимъ договора. Результатомъ этихъ переговоровъ явился проектъ концессіи на Курско-Кіевскую дорогу, распадавшійся на двѣ части: первая содержала въ себѣ условія постройки дороги Дервизомъ, фонъ-Меккомъ и Княземъ Долгоруковымъ по подряду, за оптовую сумму 3.824.285 фун. стерл. *), что, при наибольшей допущенной длинѣ линіи въ 440 вер., соотвѣтствовало поверстной стоимости 54.316 р. мет. или 67.794 р. кред. (по курсу 1 фунт. стерл.=7 р. 80 к., принятому для всѣхъ расчетовъ по разсматриваемой дорогѣ). Во второй же части были предусмотрѣны условія открытія дѣйствій и дальнѣйшаго существованія общества Курско-Кіевской дороги, которое получало въ эксплоатацію линію. Нарицательный капиталъ компаніи, какъ ранѣе было условлено, долженъ былъ равняться 4.500.000 фунт. стерл. нарицат.: акцій предполагалось выпустить на 1.500.000 фунт. стерл. (изъ нихъ $^3/_4$ оставались за Правительствомъ) и облигацій на 3.000.000 фунт. стерл.; на упомянутый капиталъ Правительство въ теченіе 85 лѣтъ гарантировало доходъ въ 5% и погашеніе въ размѣрѣ $^1/_{12}$%. Гарантія, согласно приведенному выше заключенію Министра Финансовъ, была предположена абсолютная, т. е. вступающая въ силу съ самаго дня выпуска бумагъ.

Концессія утверждена Государемъ 24 Декабря 1866 г. **), причемъ одновременно было повелѣно Министру Финансовъ

работъ и поставокъ и о размѣрѣ причитающейся имъ за послѣднія суммы. Для опредѣленія этой суммы служила расцѣночная вѣдомость, составленная по размѣру и въ предѣлахъ оптовой подрядной суммы.

*) Источниками платежа, какъ видно изъ концессіи, служатъ: 1) суммы Государственнаго Казначейства, взамѣнъ которыхъ поступаютъ 150.000 акцій, выпущенныхъ учредителями; акціи эти Правительство, уплативъ за нихъ деньги, оставляетъ за собою, за исключеніемъ $^1/_4$ части, пріобрѣтаемой по нарицательной цѣнѣ учредителями и 2) суммы, выручаемыя продажею облигацій, нарицательная цѣна и условія продажи которыхъ опредѣляются Министромъ Финансовъ; вырученная за нихъ сумма поступаетъ въ казну и выдается учредителямъ по мѣрѣ выполненія работъ и поставокъ; уплата по облигаціямъ процентовъ и погашеніе облигацій остаются на обязанности Правительства.

**) Сквозное движеніе отъ Курска до лѣваго берега Днѣпра (ст. Броварьі) открыта въ Августѣ 1869 г., въ Февралѣ же 1870 г. оконченъ мостъ черезъ Днѣпръ и соединительный путь между Курско-Кіевской и Кіево-Балтской дорогами. Такимъ образомъ Москва получила непрерывное рельсовое сообщеніе съ Одессою.

оставить за Правительствомъ всѣ предположенныя къ выпуску облигаціи Курско-Кіевской дороги.

Въ виду этого послѣдняго рѣшенія, въ данномъ случаѣ не пришлось испытать, насколько дѣйствительнымъ средствомъ для привлеченія иностранныхъ капиталовъ окажется дарованіе желѣзнодорожнымъ акціямъ и облигаціямъ абсолютной гарантіи Правительства. Очевидно, Статсъ-Секретарь Рейтернъ не рѣшался въ то время выпустить бумаги Курско-Кіевской дороги на биржу, опасаясь черезчуръ низкаго эмиссіоннаго курса ихъ въ виду неустойчиваго положенія нашего государственнаго кредита.

Такимъ образомъ, средства на постройку Курско-Кіевской дороги собственно доставило Государственное Казначейство: при тогдашнемъ финансовомъ кризисѣ это была не малая жертва, но тутъ Правительство дѣйствовало вполнѣ согласно съ смысломъ Высочайше утвержденнаго заключенія Коммисіи подъ предсѣдательствомъ Ген. Ад. Чевкина (1865 г.), которымъ, какъ извѣстно, предписывалось не останавливаться даже и передъ значительными затратами, лишь бы была достигнута главная цѣль—скорѣйшее развитіе отечественной желѣзнодорожной сѣти въ разъ опредѣленномъ направленіи.

При разрѣшеніи Курско-Кіевской дороги былъ впервые примѣненъ—хотя и въ довольно несовершенной формѣ—способъ конкурренціи между нѣсколькими соискателями. Онъ уже на этотъ разъ далъ удовлетворительные результаты въ смыслѣ пониженія строительной цѣны: заявленная Дервизомъ поверстная оцѣнка въ 54.316 руб. мет. (67.794 руб. кред.) ниже поверстной цѣны разрѣшенныхъ незадолго до Курско-Кіевской дороги линій *). Надо, однако, принять въ вниманіе, что гарантія испрашивалась не на эту поверстную стоимость, а на капиталъ въ 4.500.000 фунт. стерлинговъ, соотвѣтствующій оцѣнкѣ версты пути приблизительно въ 79.950 руб. кред., а такая оцѣнка уступаетъ нарицательной поверстной стоимости одной только Рязанско-Козловской дорогѣ, извѣстной своею дороговизною. Правда, что Курско-Кіевская, какъ и Рязанско-Козловская, линія оказалась доходною и гарантія по

*) Поверстная цѣна Рязанско-Козловской дороги . . . . . 75.965 р. мет.
— — Ряжско-Моршанской дороги . . . . . 58.515 » »
— — Козлово-Воронежской дороги около . . . . . 57.000 » »
(опредѣлена въ концессіи въ кред. валютѣ 73.500 р. кред.)

ней оставалась номинальною *), но, не возлагая на Правительство лишнихъ тягостей, гг. Дервизъ и К° и сами несомнѣнно не остались въ убыткѣ: строительная цѣна по 67.794 руб. кред. съ версты всетаки очень высока сравнительно съ опредѣленною правительственными изысканіями стоимостью Курско-Кіевской дороги (50.118 р. на версту—положимъ, безъ моста черезъ Днѣпръ). При такой цѣнѣ удержаніе учредителями въ своемъ распоряженіи ¼ всего количества акцій,—комбинація, которую Дервизъ почему то выдавалъ за уступку на строительной стоимости,—скорѣе походила на полученіе учредительской преміи.

Выдачею концессіи на Курско-Кіевскую дорогу закончилась дѣятельность высшихъ правительственныхъ учрежденій по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ 1866 г. Въ теченіе 8 послѣднихъ мѣсяцевъ упомянутаго года (со времени утвержденія новой сѣти) было разрѣшено къ постройкѣ 739 верстъ рельсовыхъ путей.

Начало періода концессіонной горячки.

Въ слѣдующемъ 1867 году Правительство съ еще большею энергіею принялось за развитіе системы нашихъ рельсовыхъ сообщеній. Съ самаго начала года въ этомъ отношеніи встрѣтились, однако, затрудненія: для двухъ дорогъ—Курско-Харьково-Азовской и Орловско-Витебской, осуществленіе которыхъ считалось до того времени обезпеченнымъ, пришлось искать новыхъ предпринимателей, такъ какъ ни Ген. Адъютанту Графу Баранову и К°, получившимъ въ 1865 году концессію на первую изъ названныхъ линій, ни сэру Мортону Пито, вызвавшемуся (въ томъ же году) строить Орловско-Витебскую дорогу (см. главу III настоящаго очерка), не удалось собрать капиталовъ, достаточныхъ для выполненія задуманныхъ ими предпріятій. Послѣдствія этихъ двухъ неудачъ могутъ служить наглядною иллюстраціею измѣнившихся противъ прежняго времени взглядовъ коммерческихъ сферъ и представителей общественныхъ учрежденій на выгоды, которыхъ можно ожидать отъ участія въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ. Изъ предшествовавшаго изложенія видно, что случаи несостоятельности или неудачи въ собраніи капиталовъ

*) См. Финансовое положеніе жел. дор. въ Россіи (докладъ Коммисіи Графа Баранова). Часть I таблицы № 36 и 43.

желѣзнодорожныхъ компаній—не рѣдкіе въ концѣ 50-хъ и началѣ 60-хъ годовъ—обыкновенно влекли за собою отсрочку — иногда на долгіе годы—осуществленія линій, за которыя брались названныя компаніи, или же—когда Правительство не желало откладывать дѣла на неопредѣленное время—постройку ихъ распоряженіемъ казны. Теперь было не то: къ исторіи постройки Рязанско-Козловской дороги, получившей широкую огласку, присоединился недавній примѣръ Общества Курско-Кіевской дороги, которое Правительство почти совершенно избавило отъ заботъ по пріисканію капиталовъ, принявъ на себя реализацію всѣхъ облигацій и большей части акцій. Было ясно, что при высоко расчитанной стоимости линіи учредители и въ данномъ случаѣ должны были получить хорошіе барыши. На значительныя выгоды могли также расчитывать и строители Ряжско-Моршанской и Козлово-Воронежской дорогъ, которымъ Правительство утвердило назначенныя ими, на основаніи ими же произведенныхъ изысканій, далеко не низкія поверстныя цѣны. Подобный образъ дѣйствій Правительства былъ вызванъ желаніемъ возбудить интересъ къ желѣзнымъ дорогамъ и противодѣйствовать удрученному состоянію биржевыхъ сферъ, не рѣшавшихся еще—въ виду пережитаго въ 1865—66 гг. не только Россіею, но и западною Европою, остраго финансоваго кризиса и несмотря на нѣкоторые, уже обозначившіеся съ 1867 года, признаки улучшенія общаго финансоваго положенія—рисковать свободными капиталами безъ надежды на вѣрные и крупные барыши. Слѣдствіемъ такого отношенія Правительства къ желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ явилось укоренившееся въ концѣ шестидесятыхъ годовъ въ нашемъ обществѣ убѣжденіе въ томъ, что всякій, кому удастся получить желѣзнодорожную концессію, можетъ и долженъ нажить себѣ большое состояніе. Съ разсматриваемаго времени у многихъ представителей не только финансоваго міра, но и другихъ, до тѣхъ поръ мало интересовавшихся коммерческими дѣлами, слоевъ общества начинаетъ замѣчаться усиленное стремленіе тѣмъ или инымъ способомъ сдѣлаться прикосновеннымъ къ желѣзнодорожному строительству. Все усиливавшаяся съ теченіемъ времени конкурренція въ этомъ дѣлѣ еще болѣе возбуждала энергію состязавшихся лицъ; примѣръ однихъ дѣйствовалъ заразительно на другихъ, и въ концѣ концовъ едва ли

не все общество оказалось охваченнымъ спекулятивною горячкою.

Явленіе это представляется типическимъ не только для Россіи: на него можно смотрѣть, какъ на непремѣннаго спутника одного изъ неминуемыхъ фазисовъ развитія желѣзнодорожнаго дѣла вообще, и примѣрами подобнаго же возбужденія, царившаго въ самыхъ разнородныхъ классахъ общества, богата исторія многихъ культурныхъ государствъ стараго и новаго свѣта. Почти повсюду (исключеніе составляетъ лишь Сѣверная Америка) желѣзныя дороги при возникновеніи своемъ возбуждали недовѣріе; но послѣ болѣе или менѣе продолжительнаго періода сомнѣній и колебаній всегда наступала реакція: когда становилось очевиднымъ, что рельсовые пути могутъ не только поднять экономическое благосостояніе страны, но и обогатить причастныхъ къ ихъ постройкѣ и эксплоатаціи лицъ—тогда скептическое отношеніе смѣнялось пробужденіемъ интереса къ желѣзнодорожному дѣлу, а затѣмъ являлась жажда наживы и, какъ слѣдствіе ея, всеобщее, иногда болѣзненное, увлеченіе желѣзнодорожными предпріятіями, длившееся до тѣхъ поръ, пока противъ него не принималось какихъ либо репрессивныхъ мѣръ. Англійская «railway mania» 1834—44-хъ годовъ *), необузданный ажіотажъ желѣзнодорожными бумагами во Франціи въ 1844—45 годахъ и въ началѣ Наполеоновскаго режима **), система искусственнаго раздуванія размѣра акціонерныхъ капиталовъ съ цѣлію обогащенія учредителей на счетъ довѣрія акціонеровъ (такъ называемое «watering»—«разбавленіе водою», практиковавшееся въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки съ 1850 года), наконецъ—по времени почти совпавшая съ періодомъ увлеченія концессіонными предпріятіями въ Россіи—эпоха усиленнаго, съ явно спекулятивною подкладкою, желѣзнодорожнаго строительства въ Австріи ***)—все это явле-

---

*) См. Baxter. On railway extension and its results (Journal of the Statistical Society of London. Decemder 1866).

**) Audiganne. Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans. I-er volume. Paris 1858. Cinquième section. Chap. IV—Цѣхановѣцкій, Желѣзныя дороги и государства. Кіевъ. 1869. Глава XVI.

***) *A. Sax.* Die Verkehrsmittel in Volks und Staatswissenschaft. Wien. 1879. Band II. Die Eisenbahnen. Cap. IV.

нія однороднаго характера по существу; отличаются они одно отъ другаго лишь качествомъ пріемовъ, употребляемыхъ въ разныхъ случаяхъ для достиженія тѣхъ же цѣлей; пріемы же эти, въ свою очередь, зависятъ отъ данныхъ условій времени и мѣста. Въ Англіи, напримѣръ, какъ странѣ, отличающейся вообще обиліемъ капиталовъ и низкимъ учетнымъ процентомъ, желѣзнодорожная горячка выразилась въ постройкѣ одновременно, съ лихорадочною поспѣшностью, большаго числа рельсовыхъ путей, отъ эксплоатаціи которыхъ, въ виду принятой тогда системы полнаго невмѣшательства Правительства въ дѣла частныхъ компаній — единственныхъ владѣльцевъ рельсовыхъ путей въ Англіи—ожидались крупныя выгоды въ видѣ высокихъ дивидендовъ. Та же поспѣшность въ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ наблюдалась и въ Сѣверной Америкѣ, съ тою разницею, что по причинѣ низшаго, сравнительно съ Англіею, культурнаго уровня большинства населенія, тамъ была допущена такая беззастѣнчивая эксплоатація держателей желѣзнодорожныхъ цѣнностей, которая въ Англіи,—при обычномъ въ этой странѣ контролѣ высокоразвитаго общественнаго мнѣнія надъ образомъ дѣйствій всѣхъ, такъ или иначе причастныхъ къ интересамъ общества, лицъ—врядъ ли была бы мыслима. Во Франціи же, странѣ, изобилующей мелкими сбереженіями, спекуляція избрала ареною своей дѣятельности преимущественно биржу: надо было прежде всего заинтересовать мелкихъ капиталистовъ надеждою на значительныя преміи. У насъ обстоятельства были иныя: положеніе Россіи въ этомъ отношеніи имѣло наиболѣе сходства съ положеніемъ Австріи приблизительно въ то же время (1866—1873 гг.). Какъ тамъ, такъ и у насъ ощущался недостатокъ въ частныхъ капиталахъ и сбереженіяхъ; вслѣдствіе этого замѣчалось стремленіе желѣзнодорожныхъ предпринимателей обезпечить себѣ вѣрные барыши, пользуясь содѣйствіемъ, которое Правительство оказывало желѣзнодорожнымъ компаніямъ — въ формѣ ли гарантіи извѣстнаго дохода, или же въ видѣ оставленія за собою части основнаго капитала. Расчетъ бывалъ основанъ на томъ, чтобы добиться утвержденія расцѣночной вѣдомости, въ которой стоимость предстоявшихъ работъ, при помощи различныхъ искусственныхъ пріемовъ, показывалась въ цифрахъ, значительно превышавшихъ расходъ, дѣйствительно потребный для производства этихъ работъ, и указаннымъ путемъ (съ прибавле-

ніемъ къ цифрѣ строительныхъ расходовъ еще суммы, обозначающей собою проценты на капиталъ за время сооруженія и совокупность потерь при реализаціи бумагъ) довести номинальный основной капиталъ до возможно высокаго предѣла. Выгода же, помимо прямыхъ сбереженій на строительныхъ цѣнахъ, заключалась въ томъ, что гарантія исчислялась на цифру не дѣйствительно израсходованнаго, а нарицательнаго капитала и, слѣдовательно, доходъ получался съ суммы, значительно превышавшей произведенныя на самомъ дѣлѣ затраты. Наконецъ, въ нашей желѣзнодорожной практикѣ бывали случаи, когда одного облигаціоннаго капитала оказывалось (какъ съ достовѣрностью можно угадать) достаточно для отстройки желѣзнодорожной линіи, акціонерный же капиталъ вовсе не выпускался на биржу, но, въ виду присвоенной акціямъ правительственной гарантіи, пользовался доходомъ наравнѣ съ дѣйствительно реализированными облигаціонными займами.

Періодъ концессіонной горячки въ Россіи продолжался приблизительно со времени возникновенія переговоровъ о Курско-Кіевской дорогѣ до второй половины 70-хъ годовъ. Главнымъ признакомъ наступленія этого періода являлось уже отмѣченное выше обиліе конкуррентовъ на каждую изъ проектируемыхъ линій: такъ было при состязаніи на Курско-Кіевскую дорогу — то же наблюдалось и позднѣе. Лишь только стало извѣстнымъ, что компанія, учрежденная Графомъ Барановымъ для постройки Азовской дороги, не состоялась, въ Министерство Путей Сообщенія поступили ходатайства на сооруженіе названной линіи: 1) отъ англійскихъ банкировъ Мармонта и Грегори и 2) отъ уполномоченнаго Лондонскаго Общества—Букье, къ которому присоединились прежніе предприниматели (Графъ Барановъ и К°). Первые назначали поверстную стоимость линіи въ 73.500 руб. мет., т. е. дѣлали уступку въ 10.537 р. мет. съ версты противъ бывшей компаніи Графа Баранова, Букье же брался соорудить дорогу за 78.947 руб. мет. съ версты; обѣ группы испрашивали гарантіи Правительства въ размѣрѣ $5^{1}/_{12}\%$ на основной капиталъ. Принимая во вниманіе, что, согласно произведеннымъ въ 1866 г. правительственными инженерами изысканіямъ, линія отъ Курска до Таганрога, конечнаго пункта Азовской дороги, при сооруженіи ея распоряженіемъ Правительства, обошлась бы среднимъ чи-

сломъ около 56.690 руб. кред. *) (или 48.186 руб. мет. по принятому при оффиціальныхъ расчетахъ того времени курсу 85 за 100) съ версты, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, разсматривавшій означенныя ходатайства, не счелъ возможнымъ согласиться ни на одно изъ нихъ **) и поручилъ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ представить соображенія относительно того, не окажется ли возможности отстроить Курско-Харьково-Азовскую дорогу на казенный счетъ. Такимъ образомъ вопросъ о сооруженіи Таганрогской линіи продолжалъ оставаться пока открытымъ.

Что же касается другаго несостоявшагося общества— *Орловско-Витебской* дороги, то на смѣну первоначальному предпринимателю явилось земство Орловской губерніи; оно предложило Правительству соорудить дорогу по пониженной противъ условій Сэра Мортона Пито цѣнѣ (основной капиталъ назначался въ 6.000.000 фунт. стерл. вмѣсто прежнихъ 6.582.500 фунт.) и въ 3-хъ лѣтній срокъ, вмѣсто прежде опредѣленнаго 5-ти лѣтняго. При этомъ, однако, земство ходатайствовало о пособіи отъ Правительства въ видѣ ссуды въ 6.000.000 р. подъ залогъ облигацій имѣющаго быть учрежденнымъ общества. Министры Путей Сообщенія и Финансовъ согласились вести переговоры съ земствомъ на изложенныхъ основаніяхъ и проектъ концессіи уже былъ заготовленъ, когда земство сочло необходимымъ измѣнить предложенныя имъ условія. Поводомъ къ такому шагу послужили затрудненія, испытанныя учредителями (уполномоченными отъ Орловскаго земства) при предварительныхъ переговорахъ съ заграничными банкирами относительно помѣщенія будущихъ облигацій предполагавшейся компаніи ***) (составлявшихъ, по проекту земства, $^2/_3$ всего основнаго капитала). Средствомъ для обезпеченія реализаціи предстоявшаго облигаціоннаго займа учредители считали дарованіе облигаціямъ абсолютной гарантіи Правитель-

*) Цифра эта выведена на основаніи данныхъ, имѣющихся на этотъ предметъ въ Сборникѣ Свѣдѣній о жел. дорогахъ 1867 г. Отд. I, гл. II, стр. 184.

**) См. Высочайше утвержденный 21 Марта 1867 г. журналъ Комитета.

***) Г. Бліохъ въ своемъ изслѣдованіи: «Вліяніе жел. дорогъ на экономическое состояніе Россіи» (томъ I, стр. 21) свидѣтельствуетъ, что извѣстный въ свое время Лондонскій банкирскій домъ Бр. Берингъ и К° отказывался способствовать реализаціи облигацій Орловско-Витебской дороги даже послѣ дарованія этимъ бумагамъ абсолютной гарантіи, не смотря на весьма выгодныя коммисіонныя условія. При этомъ Бр. Берингъ вовсе не скрывали причины своего отказа, состоявшей преимущественно въ опасеніи за состоятельность Государства по выдаваемымъ обществамъ гарантіямъ.

ства, по примѣру Курско-Кіевской дороги. Въ случаѣ согласія Правительства на такое ходатайство, земство обязывалось отказаться отъ ссуды, которую оно ранѣе испрашивало. Министръ Финансовъ, вполнѣ сознавая, насколько затруднительною, по обстоятельствамъ того времени, была реализація капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, не встрѣтилъ, съ своей стороны, препятствій къ удовлетворенію новаго ходатайства Орловскаго земства. Уже при разрѣшеніи вопроса о Курско-Кіевской дорогѣ Статсъ-Секретарь Рейтернъ указывалъ на выгодныя стороны такой комбинаціи, при которой гарантія не обусловливается срокомъ окончанія сооруженія данной линіи, но присваивается желѣзнодорожнымъ цѣнностямъ со дня ихъ выпуска; но такъ какъ всѣ облигаціи и большая часть акцій Курско-Кіевской дороги были оставлены Правительствомъ за собою, то случай испробовать эту мѣру на практикѣ представлялся только теперь. По этому поводу Министръ Финансовъ находилъ, что, «въ виду близкаго сходства имѣющихъ быть выпущенными Орловскимъ земствомъ на вышеизложенныхъ основаніяхъ облигацій съ государственными фондами», необходимо, для предупрежденія вреднаго вліянія проектированной мѣры на государственный кредитъ, обязать земство всецѣло подчиниться указаніямъ Министра Финансовъ относительно времени выпуска и цѣны облигацій, а равно о размѣрѣ коммисіи, которая будетъ предоставлена банкирамъ и другимъ участникамъ въ реализаціи облигаціоннаго займа *). Условіе такого рода было включено въ проектъ концессіи, въ которомъ кромѣ того было оговорено, что денежныя суммы, выручаемыя реализаціей облигацій, должны поступать въ Государственный Банкъ или въ одинъ изъ иностранныхъ банковъ, по соглашенію Правительства съ обществомъ, причемъ проценты на суммы, вносимыя въ банки на имя Правительства, поступаютъ въ пользу общества, которому предоставляется право переводить изъ за границы въ Россію капиталы, выручаемые реализаціей облигацій, но съ тѣмъ, что, при расчетахъ за произведенныя работы, Правительство, руководствуясь металлическою валютою расцѣночной вѣдомости работъ, будетъ производить Обществу выдачи кредитными рублями по послѣднему биржевому курсу.

---

*) Жур. Комитета Министровъ 14 Марта 1867 г.

Изложенное постановленіе являлось весьма важнымъ нововведеніемъ: включая его въ договоръ съ желѣзнодорожною компаніею, Правительство прежде всего обезпечивало исправное выполненіе строительныхъ работъ, такъ какъ потребныя на оплату такихъ работъ суммы, находясь въ распоряженіи Правительства, выдавались обществу лишь тогда, когда работы эти были признаны произведенными во всемъ согласно съ утвержденною Министромъ Путей Сообщенія расцѣночною вѣдомостью. Такимъ образомъ указанная мѣра представляетъ собою первый шагъ на пути къ усиленію вліянія Государства на желѣзнодорожныя общества. Независимо отъ этого, примѣняя подобное правило на практикѣ, Правительство получало въ свое распоряженіе звонкую монету, которая шла въ уплату за выпускавшіяся въ металлической валютѣ облигаціи, а выплачивало стоимость упомянутыхъ бумагъ кредитными рублями по курсу. Мѣра эта давала Министру Финансовъ возможность усиливать государственный размѣнный фондъ суммами, приливавшими изъ-за границы, что, въ свою очередь, способствовало постепенному улучшенію нашего вексельнаго курса. Въ виду этого несомнѣнно, что вновь принятый въ дѣлѣ реализаціи облигацій порядокъ имѣлъ значеніе не только частной мѣры, касавшейся внутренняго распорядка дѣятельности желѣзнодорожныхъ обществъ, но получалъ характеръ одного изъ факторовъ общей финансовой политики Государства, направленной къ устраненію послѣдствій финансоваго кризиса 1865—66 гг.

Система дарованія абсолютной гарантіи на желѣзнодорожныя облигаціи *), съ обязательствомъ для обществъ вносить выручаемыя за облигаціи деньги на имя Правительства въ Государственный или иностранные банки, примѣнялась затѣмъ ко всѣмъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ, капиталамъ которыхъ вообще признавалось возможнымъ присвоить гарантію Правительства; такъ продолжалось до тѣхъ поръ, пока не было принято за окончательное правило не допускать болѣе реализаціи облигаціонныхъ займовъ средствами самихъ обществъ, а предоставлять эту операцію Правительству.

Первый опытъ примѣненія на практикѣ абсолютной гарантіи оказался удачнымъ: Орловско-Витебскія облигаціи, послѣ

*) Гарантія на акціи вступала въ силу, какъ и прежде, лишь по открытіи жел. дорогъ для движенія; сумма же, потребная на уплату процентовъ за время производства работъ, включалась въ цифру основнаго капитала.

нѣкоторыхъ затрудненій, все же нашли себѣ помѣщеніе на Лондонскомъ рынкѣ, который до того времени, несмотря на неоднократныя попытки привлечь его къ покупкѣ русскихъ желѣзнодорожныхъ бумагъ, оставался недоступнымъ для помѣщенія цѣнностей этого рода *). Эмиссіонная цѣна, конечно, была низка (70%), но при тогдашнихъ обстоятельствахъ трудно было ожидать меньшихъ потерь при реализаціи капитала, что и вынудило Правительство принять весьма высокую поверстную оцѣнку пути, представленную Орловскимъ земствомъ (76.875 руб. мет. цѣна, превышавшая даже поверстную стоимость, выговоренную въ 1865 г. фонъ-Дервизомъ для Рязанско-Козловской дороги: 75.965 руб. мет.) **). Концессія на Орловско-Витебскую дорогу утверждена 21 Марта 1867 г., а въ слѣдующемъ (1868) году, 2 Мая, утвержденъ и уставъ общества названной дороги. Движеніе открыто по всей линіи (478 в.) уже въ Ноябрѣ 1868 г.

Постройкою Орловско-Витебской дороги завершалась магистраль, соединяющая наши внутреннія губерніи съ Балтійскимъ моремъ и задуманная еще Чевкинымъ въ 1856 г. Ген. Лейт. Мельниковъ считалъ, однако, необходимымъ довести Риго-Витебско-Орловскую дорогу до Саратова, черезъ Елецъ; линія эта входила уже въ проектъ сѣти 1862 года, но въ теченіе періода времени 1863—1866 гг. ее не удалось выполнить. Затѣмъ, при выработкѣ проекта сѣти 1866 года, Министръ Путей Сообщенія опять внесъ ее въ число предположенныхъ дорогъ; однако, въ виду большаго количества уже начатыхъ въ то время постройкою рельсовыхъ путей, за которыми признано было первостепенное значеніе, помѣстилъ линію отъ Орла до Саратова во вторую категорію. Тѣмъ не менѣе, настойчиво проводя свою мысль о выгодахъ соединенія Ельца, какъ важнаго торговаго пункта, съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ (см. гл. III настоящаго очерка), Мельниковъ помѣстилъ въ число питательныхъ вѣтвей, признанныхъ неотлож-

---

*) Г. Бліохъ (Вліяніе жел. дор. томъ I, стр. 21) утверждаетъ, что повороту общественнаго мнѣнія Англіи въ пользу русскихъ желѣзнодорожныхъ бумагъ способствовала также принятая въ то время Австрійскимъ правительствомъ мѣра: обложеніе налогомъ купоновъ Австрійскихъ фондовъ.

**) Въ Комитетѣ Министровъ, при разсмотрѣніи концессіи, никакихъ преній по этому поводу не происходило; Министръ Финансовъ указалъ лишь, что капиталъ компаніи менѣе капитала, который исчислялъ прежній предприниматель, и Комитетъ одобрилъ проектъ концессіи.

ными, дорогу отъ Орла черезъ Елецъ до соединенія съ Козлово-Воронежскою линіею и этимъ обезпечилъ въ будущемъ сооруженіе магистрали Орелъ-Саратовъ, первымъ участкомъ которой и была дорога отъ Орла на Елецъ. По послѣднеуказанному направленію (Орелъ-Елецъ) были произведены сначала правительственныя изысканія, результатомъ которыхъ явился проектъ рельсоваго пути отъ Ельца не къ Орлу, а къ станціи Хопетово, Московско-Курской дороги, въ 25 верстахъ южнѣе Орла; затѣмъ Орловское и Ливенское земства предложили направленіе отъ Ельца черезъ Ливны на Зміевку (также станцію Московско-Курской линіи, въ 40 верстахъ ниже Орла), и, наконецъ, Ефремовское земство (Тульской губерніи) вошло съ ходатайствомъ о предоставленіи ему постройки дороги отъ Ельца прямо на Орелъ. Это послѣднее направленіе было признано Министромъ Путей Сообщенія за наиболѣе цѣлесообразное: по мнѣнію Ген. Лейт. Мельникова, Елецкая дорога должна была составлять первое звено будущей магистрали Орелъ-Тамбовъ-Саратовъ и въ этихъ видахъ возможно прямое направленіе ея слѣдовало признать предпочтительнымъ предъ всякимъ другимъ *).

Одновременно было разсмотрѣно Министромъ Путей Сообщенія поступившее тогда же ходатайство Елецкаго земства о соединеніи Ельца съ Козлово-Воронежскою дорогою, причемъ установлено направленіе Елецъ-Липецкъ-Грязи. Оба проекта, какъ Ефремовскаго, такъ и Елецкаго земствъ, по Высочайшему повелѣнію были обсуждены въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, въ засѣданіе 10 Февраля 1867 г. Комитетъ одобрилъ направленіе обѣихъ линій и не встрѣчалъ препятствій къ выдачѣ Елецкому земству концессіи на Елецко-Грязскую линію, вошедшую въ проектъ сѣти 1866 г. въ качествѣ питательной вѣтви Козлово-Воронежской дороги; Ефремовскому же земству, за неокончаніемъ еще производимыхъ имъ въ то время изысканій, было выдано удостовѣреніе въ томъ, что, когда изысканія будутъ завершены, земству будетъ предоставлено предпочтительное право ходатайствовать о концессіи на Орловско-Грязскую дорогу **). Вслѣдъ за Высочайшимъ утвержденіемъ такого рѣшенія, состоявшимся 13 Февраля 1867 г., Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ проектъ

*) Представленіе въ Комитетъ жел. дорогъ отъ 4 Февраля 1867 г.
**) Жур. Комитета жел. дорогъ 10 Февраля 1867 г.

концессіи на земскую Елецко-Грязскую линію. По этому вопросу Ген. Ад. Чевкинъ остался при особомъ мнѣніи, сводившемся къ тому, что заявленная Елецкимъ земствомъ поверстная стоимость линіи въ 84.781 р. кред. является преувеличенною и что цѣна эта не должна быть принята Правительствомъ какъ основаніе для исчисленія гарантированнаго дохода, особенно въ виду того, что Козлово-Воронежская линія, къ которой примкнетъ Елецко-Грязская дорога, строится по цѣнѣ, значительно меньшей (73.500 р. кред. съ версты). На это большинство Членовъ Комитета желѣзныхъ дорогъ возражало, что цѣна 84.781 р. съ версты объясняется техническими условіями сооруженія разсматриваемой линіи: земляным полотномъ и каменными частями мостовъ для двухъ путей; кромѣ того, необходимо принять во вниманіе, что при незначительномъ, сравнительно, протяженіи Елецко-Грязской линіи (103 версты), издержки, обусловливаемыя неблагопріятнымъ для техническихъ сооруженій положеніемъ пересѣкаемой ею мѣстности, не будутъ вознаграждены дешевизною работъ на остальномъ пространствѣ, какъ то обыкновенно бываетъ при отстройкѣ большихъ линій. Приведенныя соображенія, наряду съ заявленіемъ Министра Финансовъ о желательности оказанія поддержки Елецко-Грязской дорогѣ, которая несомнѣнно подниметъ доходность другихъ гарантированныхъ Правительствомъ линій, привели большинство Комитета къ убѣжденію, что просимая концессія можетъ быть выдана на предположенныхъ Ген. Лейт. Мельниковымъ и Ст. Секретаремъ Рейтерномъ основаніяхъ (гарантія $5^1/_{10}$%, срокъ владѣнія дорогою 81 годъ; капиталъ 3.021.500 кред. руб. въ акціяхъ и 773.460 фунт. стерл. въ облигаціяхъ)*). Съ мнѣніемъ большинства согласился и Государь; концессія получила утвержденіе 1-го Марта 1867 г., а къ Августу слѣдующаго года дорога была уже отстроена.

Ограниченіе выдачъ концессій съ гарантіею Правительства. Линіи, отклоненныя и отсроченныя.

Пока разрѣшалась постройка перечисленныхъ выше рельсовыхъ путей, вошедшихъ въ проектъ сѣти 1866 года, въ Министерство Путей Сообщенія продолжали безпрерывно поступать различныя ходатайства о выдачѣ новыхъ желѣзнодо-

*) Линія эта была разрѣшена нѣсколькими днями раньше Орловско-Витебской, со времени разрѣшенія которой было принято присвоивать облигаціямъ абсолютную гарантію; въ данномъ случаѣ гарантія должна была примѣняться еще по старому порядку со дня открытія линіи для движенія.

рожныхъ концессій. Большинство вновь являвшихся предпринимателей проектировали сооруженіе такихъ линій, которыя не были включены въ число дорогъ, признанныхъ неотложными, но тѣмъ не менѣе требовали для осуществленія этихъ путей финансоваго содѣйствія со стороны Правительства. Въ виду такого положенія дѣла, Министръ Финансовъ въ засѣданіи Комитета желѣзныхъ дорогъ 13 Марта 1867 г. заявилъ, что онъ считаетъ необходимымъ пріостановить на нѣкоторое время разрѣшеніе вообще концессій, въ которыхъ предусмотрѣна правительственная гарантія, исключая тѣхъ случаевъ, когда концессію испрашиваютъ на линіи, считающіяся неотложными. По объясненію Ст. Секр. Рейтерна, съ содѣйствіемъ Правительства уже строится болѣе 2,000 верстъ желѣзныхъ дорогъ, пріобрѣтеніе капиталовъ для которыхъ еще не вполнѣ обезпечено: для реализаціи необходимыхъ средствъ предстоитъ заключить нѣсколько облигаціонныхъ займовъ, между прочимъ, на сооруженіе рельсовыхъ путей, имѣющихъ первостепенное государственное значеніе. Одновременный выпускъ на денежный рынокъ еще значительнаго количества облигацій новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ съ гарантіею Правительства несомнѣнно уронилъ бы цѣну уже предположенныхъ къ выпуску облигацій разрѣшенныхъ ранѣе компаній и весьма затруднилъ бы собраніе нужныхъ имъ капиталовъ. Поэтому Министръ Финансовъ рѣшительно высказался противъ допущенія новыхъ гарантированныхъ Правительствомъ линій, пока не будутъ помѣщены облигаціи дорогъ, уже строящихся, или же признанныхъ Правительствомъ не терпящими отлагательства въ силу Высочайшаго повелѣнія 23 Апрѣля 1866 г. (объ утвержденіи сѣти). Заявленіе это было только повтореніемъ Высочайше утвержденнаго заключенія Коммисіи Ген. Ад. Чевкина, предписывавшаго сосредоточивать всѣ средства, которыми располагаетъ Правительство, на окончаніи разъ признанныхъ необходимыми рельсовыхъ сообщеній, не отвлекая ихъ на линіи, менѣе важныя; оно свидѣтельствовало о томъ, что Правительство продолжаетъ держаться однажды установленнаго принципа. И дѣйствительно, вслѣдъ за означеннымъ заявленіемъ Статсъ-Секретаря Рейтерна, Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ былъ отклоненъ цѣлый рядъ ходатайствъ о присвоеніи правительственной гарантіи новымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ: одно изъ такихъ ходатайствъ было отклонено без-

условно, другія же изъ предложенныхъ въ то время частными предпринимателями линій признаны желательными въ будущемъ, но отложены исполненіемъ впредь до осуществленія болѣе важныхъ рельсовыхъ путей.

Безусловно отклонено ходатайство Флигель - Адъютанта Князя Витгенштейна о предоставленіи ему концессіи съ 5% правительственной гарантіей на дорогу отъ Бѣлостока черезъ Пинскъ до м. Домбровицы, протяженіемъ 294 версты. Отклоненіе было мотивировано тѣмъ соображеніемъ, что разсматриваемая линія представляетъ собою собственно продолженіе дороги, о возможности осуществленія которой уже съ 1861 года шли переговоры между русскимъ Правительствомъ и прусскою желѣзнодорожною компаніею, строившею рельсовый путь отъ Кенигсберга до м. Лыкъ на русской границѣ. Прусская компанія ходатайствовала о продолженіи этой дороги вглубь Россіи; съ своей стороны наше Правительство, послѣ неоднократнаго обсужденія такого предложенія, изъявило готовность вступить въ окончательные переговоры съ названною компаніею, если послѣднею будетъ представленъ проектъ концессіи, во всемъ согласный съ установленными для постройки и эксплоатаціи русскихъ желѣзныхъ дорогъ правилами, причемъ непремѣннымъ условіемъ было поставлено направленіе линіи на Бѣлостокъ и далѣе на Брестъ-Литовскъ. Пока еще шли переговоры съ прусскою компаніею, явилось предложеніе Князя Витгенштейна; проектированная имъ линія, по мнѣнію Комитета жел. дорогъ, являлась продолженіемъ Лыко-Бѣлостокскаго пути; но такъ какъ направленіе, намѣченное Витгенштейномъ (на Пинскъ), не совпадало съ установленнымъ Правительствомъ *) направленіемъ на Брестъ-Литовскъ, то Комитетъ не счелъ возможнымъ войти въ ближайшее разсмотрѣніе упомянутаго ходатайства **).

Линіи, признанныя хотя и полезными въ будущемъ, но на капиталы которыхъ Правительство, въ виду вышеприведеннаго заявленія Статсъ-Секретаря Рейтерна, не считало возможнымъ даровать казенную гарантію впредь до обезпеченія реализаціи капиталовъ болѣе неотложныхъ дорогъ, были нижеслѣдующіе рельсовые пути:

---

*) Выс. утв. жур. Комитета Министровъ 26 Февраля 1867 г.

**) Положеніе Комитета получило утвержденіе Государя 26 Мая 1867 г.

1) *Линія отъ Воронежа* (вдоль верхней части Дона и черезъ каменноугольныя и антрацитныя залежи восточной части Донецкаго бассейна) *до Ростова.*

Предпринимателями являлись Войско Донское и Воронежское земство, предполагавшія учредить для сооруженія линіи до Ростова акціонерное общество, которое должно было пріобрѣсти въ собственность отстроенную въ 1863 году на средства Войска Донскаго вѣтвь отъ Грушевскихъ копей до станицы Аксай (см. гл. III настоящаго очерка). Комитетъ жел. дорогъ, согласно съ заключеніемъ Министра Путей Сообщенія, считалъ, что линія эта будетъ имѣть несомнѣнное значеніе: она составитъ кратчайшій путь изъ внутреннихъ губерній на Кавказъ, усилитъ вывозъ за границу черезъ Ростовъ на Дону произведеній плодородной полосы восточной окраины Имперіи и откроетъ сбытъ антрациту и каменному углю изъ восточной части Донецкаго бассейна. Но вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ остановился на томъ, что упомянутый рельсовый путь не вошелъ въ сѣть 1866 года; поэтому Воронежскому земству, совмѣстно съ Войскомъ Донскимъ, было разрѣшено приступить пока лишь къ производству изысканій по проектированному направленію, обсужденіе же вопроса объ осуществленіи линіи отложено до будущаго времени *). Нѣсколько мѣсяцевъ позже Наказной атаманъ Войска Донскаго Генералъ Чертковъ представилъ ходатайство о разрѣшеніи продолжить Грушевко-Аксайскую дорогу до Ростова на Дону, не ожидая предстоящаго обсужденія общаго вопроса о Воронежско-Ростовской линіи. Министры Путей Сообщенія и Финансовъ изъявили согласіе на осуществленіе такого предположенія, но съ тѣмъ, чтобы потребныя для работъ по проектированной вѣтви средства были пріобрѣтены, не прибѣгая къ реализаціи необходимаго капитала посредствомъ выпуска бумагъ. Затѣмъ 30 Іюля 1867 г., по всеподданнѣйшему докладу Военнаго Министра, послѣдовало Высочайшее повелѣніе о сооруженіи Аксай-Ростовской вѣтви, протяженіемъ въ 12 верстъ. Строителемъ былъ избранъ извѣстный желѣзнодорожный дѣятель Самуилъ Поляковъ, который вызвался отстроить линію на свои средства, пріобрѣтя отъ Войска Донскаго, за цѣну 3.021.203 руб. дорогу отъ Грушевки до Аксая.

---

*) Положеніе Комитета утверждено Государемъ 21 Марта 1867 г.

2) Линія отъ Козлова черезъ Тамбовъ на Саратовъ.

Постройку ея вызывались принять на себя земства Саратовское и Кирсановское. Головной участокъ упомянутой линіи (Козловъ-Тамбовъ) согласно было отстроить также и Борисоглѣбское земство, но съ тѣмъ, чтобы ему было разрѣшено продолжить линію отъ Тамбова не на Саратовъ, а на Царицынъ или Камышинъ. Комитетъ желѣзныхъ дорогъ нашелъ, что Саратовъ, какъ важнѣйшій пунктъ на всей нижней части Волги между Астраханью и Самарою, представляетъ слишкомъ явныя преимущества передъ Царицынымъ или Камышинымъ, чтобы можно было колебаться въ выборѣ направленія для продолженія желѣзнодорожнаго пути за Тамбовомъ. Тѣмъ не менѣе Комитетъ принялъ въ соображеніе, что и эта линія въ сѣти 1866 г. не вошла въ число первостепенныхъ; лишь одинъ участокъ ея (Козловъ-Тамбовъ) причисленъ къ признаннымъ полезными питательнымъ вѣтвямъ. Поэтому Комитетъ находилъ, что вопросъ о продолженіи Козлово-Тамбовской линіи далѣе Тамбова въ свое время долженъ будетъ составить предметъ отдѣльнаго обсужденія. До тѣхъ поръ, по мнѣнію Комитета, возможно было бы позволить Саратовскому и Кирсановскому земствамъ произвести подробныя изысканія по направленію Козлово-Тамбовъ-Кирсановъ-Аткарскъ-Саратовъ, но съ предупрежденіемъ ихъ, что, несмотря на признаваемую Правительствомъ пользу этой линіи, гарантія на нее, по финансовымъ соображеніямъ, не можетъ быть дана.

3) Линія отъ Либавы до Ковно.

Предложеніе на постройку исходило отъ Либавскаго купечества; направленіе было представлено въ двухъ варіантахъ: Либава-Россіены-Ковно и Либава-Шавли-Ковно. По мнѣнію Комитета желѣзныхъ дорогъ, второе направленіе, хотя и болѣе длинное, представлялось бы, однако, предпочтительнымъ: дорога на Шавли пройдетъ по населеннымъ мѣстностямъ, представляющимъ для проложенія рельсоваго пути меньшія препятствія, чѣмъ направленіе на Россіены; если впослѣдствіи продолжить разсматриваемую дорогу до Митавы, а эту послѣднюю связать съ Ригою, то Либава получитъ соединеніе не только съ Нѣманомъ и Литовскими губерніями, но и съ внутренними производительными мѣстностями Россіи, что уже съ давнихъ поръ признавалось Правительствомъ крайне желательнымъ. Соображенія эти привели Комитетъ къ заключе-

нію, что Ковно-Либавскую линію полезно было бы внести въ первую категорію, когда будетъ разрабатываться новый проектъ сѣти. До того же времени,—даровать ей гарантію, какъ о томъ ходатайствуетъ Либавское купечество, Комитетъ не счелъ возможнымъ въ виду существованія линій, болѣе неотложныхъ.

4) Линія отъ Смоленска до Бреста.

Изысканія по этому направленію были произведены въ 1866 г. по распоряженію Намѣстника Царства Польскаго Генералъ-Адъютанта Графа Берга, который считалъ такую линію весьма важною въ качествѣ одного изъ участковъ будущей магистрали Москва-Варшава *) и ходатайствовалъ о выдачѣ концессіи на эту линію англійскому капиталисту Мармонту, предполагавшему вести дорогу черезъ Кобринъ, Слонимъ, Минскъ и Могилевъ и соорудить вѣтвь отъ м. Сельца на Пинскъ. Это направленіе вызвало возраженіе со стороны Министра Путей Сообщенія, который находилъ, что проектируемая линія едва ли можетъ миновать такой важный стратегическій пунктъ, какъ Бобруйскъ. Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, принимая во вниманіе, что указанная магистраль во всякомъ случаѣ можетъ быть сооружена лишь послѣ обезпеченія осуществленія уже утвержденныхъ Высочайшею властію рельсовыхъ путей, предоставилъ Министру Путей Сообщенія произвести на средства Правительства изысканія по Бобруйскому направленію и внести затѣмъ свое заключеніе на разсмотрѣніе высшаго Правительства въ установленномъ порядкѣ.

и 5) Линія отъ Москвы до Смоленска.

Объ осуществленіи этой дороги ходатайствовали земства Московское и Смоленское, изъ которыхъ послѣднее въ 1867 г. произвело по указанному направленію изысканія. Комитетъ желѣзныхъ дорогъ находилъ, что проектированная упомянутыми земствами дорога можетъ получить значеніе только съ продолженіемъ ея до Брестъ-Литовска. Въ виду же того, что вопросъ о линіи Смоленскъ-Брестъ отложенъ разсмотрѣніемъ впредь до ближайшаго выясненія наиболѣе цѣлесообразнаго

*) Въ 1867 г. была уже отстроена линія отъ Варшавы до Тересполя (см. гл. III настоящаго очерка) и проектировалась постройка вѣтви отъ Тересполя черезъ р. Бугъ до Брестъ-Литовска. Окончательное утвержденіе плана сооруженія названной вѣтви послѣдовало согласно Высочайше одобренному положенію Комитета по дѣламъ Царства Польскаго 18 Апрѣля 1867 г. Вѣтвь эта, длиною въ 5,8 верстъ, сооружена на средства казны.

направленія ея, Комитетъ признавалъ, что и предположеніе о Смоленско-Московской линіи не нуждается въ безотлагательномъ обсужденіи, тѣмъ болѣе, что линія эта не вошла въ сѣть 1866 г. *).

Проектъ соединенія Парижа съ Калькуттою черезъ Россію.

Говоря объ отклоненныхъ и отсроченныхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ, нельзя не упомянуть объ одномъ, весьма смѣломъ, проектѣ, принадлежавшемъ иностранцамъ Куртину и Легетру: дѣло шло ни болѣе, ни менѣе, какъ о соединеніи Парижа съ Калькуттою сплошнымъ рельсовымъ путемъ, проходящимъ черезъ Австрію и Россію. Пользу Индійской дороги собственно для Россіи энергично защищалъ тогдашній посолъ нашъ при Оттоманской Портѣ Генералъ-Адъютантъ Н. П. Игнатьевъ (нынѣ Графъ), который свидѣтельствовалъ, что англійское правительство уже давно лелѣетъ мысль о соединеніи Европы съ Восточною Индіею желѣзною дорогою, но до сихъ поръ дорогу эту предполагалось проложить по турецкимъ владѣніямъ, минуя Россію (отъ Скутари на Босфорѣ черезъ Багдадъ). Если такой мечтѣ англичанъ вообще суждено осуществиться, писалъ Ген. Ад. Игнатьевъ въ своемъ отзывѣ по разсматриваемому вопросу, то желательно, чтобы сообщеніе это, столь важное въ коммерческомъ и политическомъ отношеніяхъ, прошло преимущественно черезъ Россію, а не черезъ Турцію, такъ какъ это обстоятельство несомнѣнно имѣло бы огромное вліяніе на сношенія наши съ Англіею **). Министръ Путей Сообщенія былъ склоненъ пойти на упомянутое предложеніе въ томъ случаѣ, если другія государства изъявятъ на него свое согласіе, но Комитетъ жел. дорогъ, а затѣмъ, нѣсколько позднѣе, и Комитетъ Министровъ отнеслись къ проекту Куртина и Легетра съ нескрываемымъ недовѣріемъ. Комитетъ жел. дорогъ находилъ, что учредители не представили никакого, сколько нибудь серьезнаго, удостовѣренія въ осуществимости столь грандіознаго замысла. Комитетъ же Министровъ, подтвердивъ это мнѣніе, въ принципѣ признавалъ безусловно желательнымъ, чтобы весьма важное съ точки зрѣнія нашихъ политическихъ и торговыхъ интересовъ соединеніе Европы желѣзнодорожнымъ путемъ съ Индіею прошло преимущественно черезъ Россію,

*) Положенія Комитета желѣзныхъ дорогъ о послѣдне-упомянутыхъ четырехъ линіяхъ Высочайше утверждены 20 Іюня 1867 г.

**) См. Журналы Комитета Министровъ 12 Марта 1868 г. и Комитета жел. дорогъ 13 Марта 1867 г.

но обращалъ вниманіе на то, что предполагаемая Куртиномъ и Легетромъ линія этого соединенія, касаясь лишь юго-западной окраины Имперіи (отъ Волочиска на Балту, Ольвіополь, Николаевъ, Херсонъ, Перекопъ и Керчь), по отдаленности ея отъ нашихъ торговыхъ и промышленныхъ центровъ, не обѣщаетъ для Россіи особыхъ выгодъ. Направляясь затѣмъ черезъ Керченскій проливъ и идя на значительномъ разстояніи вдоль прорѣзываемаго множествомъ горныхъ потоковъ восточнаго берега Чернаго моря, линія эта потребуетъ дорого стоящихъ техническихъ сооруженій, для возведенія которыхъ необходимо будетъ реализировать значительныя денежныя средства. По мнѣнію Комитета, едва ли найдутся серьезные финансисты, которые согласятся поддержать столь рискованное предпріятіе; назначеніе же Куртину и Легетру просимыхъ ими на изысканія денегъ, при «очевидной неосуществимости ихъ проекта», составитъ лишь напрасный и совершенно безполезный для Государства расходъ.—Оба мнѣнія удостоились утвержденія Государя и упомянутый проектъ былъ оставленъ безъ послѣдствій.

Дальнѣйшія заботы Правительства по осуществленію сѣти 1866 г.

Отклоняя безусловно, или отсрочивая исполненіемъ до болѣе благопріятнаго времени линіи, не входившія въ число дорогъ, признанныхъ неотложными, Правительство одновременно съ этимъ продолжало съ прежнею энергіею заботиться объ осуществленіи Высочайше утвержденной сѣти необходимыхъ рельсовыхъ сообщеній, въ числѣ которыхъ еще съ 1864 г. значилось *продолженіе Балто-Елизаветградской дороги*—строившейся на средства Правительства по оптовому контракту съ Барономъ Унгернъ-Штернбергомъ—*до Кременчуга и Харькова*. Производство изысканій отъ Елизаветграда до Кременчуга было вмѣнено въ обязанность Барону Унгернъ-Штернбергу въ силу заключеннаго съ нимъ еще въ 1865 г. условія, чѣмъ была до нѣкоторой степени предрѣшена отдача и разсматриваемаго участка (отъ Елизаветграда до Днѣпра) въ постройку ему же. Такое предположеніе обусловливалось, главнымъ образомъ, испытанною уже Правительствомъ дешевизною постройки линій, сданныхъ съ подряда названному лицу (см. предыдущую главу); благопріятные результаты сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Новороссійскомъ краѣ, произведеннаго подъ руководствомъ Барона Унгернъ-Штернберга, укрѣпили Комитетъ Министровъ въ первоначально принятомъ имъ рѣшеніи, и независимо отъ

того, побудили Правительство предоставить тому же Барону Унгернъ-Штернбергу продолженіе отстроенной имъ же вѣтви Раздѣльная-Тирасполь (Одессо-Балтской линіи) до Кишинева (продолженіе это было предусмотрѣно въ сѣти 1866 г. и значилось въ числѣ линій первостепенныхъ). Цѣны, заявленныя контрагентомъ, и на этотъ разъ оказались умѣренными: для линій отъ Елизаветграда до посада Крюкова противъ Кременчуга (на Днѣпрѣ)—протяженіемъ въ 130 верстъ—по 47.209 р. кред. за версту; а по вѣтви отъ Тирасполя до Кишинева—длиною въ 66 верстъ—по 52.602 р. кред. съ версты, включая въ эту сумму постройку моста у крѣпости Бендеръ *). Указанныя цѣны трудно не признать выгодными для казны, особенно въ сравненіи съ тѣми, за которыя одновременно съ Елизаветградо-Кременчугскою линіею строились рельсовые пути частными компаніями. Несмотря, однако, на исчисленную въ сравнительно низкомъ размѣрѣ стоимость обѣихъ линій, не оказалось возможнымъ ассигновать въ теченіе лѣтнихъ мѣсяцевъ 1867 г. какой либо суммы на предстоявшіе по сооруженію Тирасполь-Кишиневской вѣтви расходы **): настолько стѣсненнымъ было состояніе наличныхъ средствъ Государственнаго Казначейства.

При такомъ положеніи фиска конечно трудно было думать о постройкѣ другихъ, стоявшихъ на очереди, желѣзныхъ дорогъ на такихъ же условіяхъ, на которыхъ сооружались дороги въ Новороссіи и Бессарабіи, несмотря на очевидную выгодность принятаго для нихъ подряднаго способа. И дѣйствительно, другія линіи, разрѣшенныя къ постройкѣ въ разсматриваемомъ 1867 году, были сданы частнымъ предпринимателямъ общепринятымъ концессіоннымъ порядкомъ, причемъ, относительно вопроса о гарантіи, Правительство очевидно стремилось оставаться на разъ избранной почвѣ и обезпечивать ручательствомъ отъ казны только дороги, признанныя неотложно необходимыми. Поэтому, при разсмотрѣніи дѣла о продолженіи постройки Поти-Тифлисской линіи, которая, какъ извѣстно, была начата, для выигрыша времени, на средства

*) На линію Кишиневъ-Тирасполь въ Министерство Путей Сообщенія поступило около того же времени предложеніе Пот. Почет. Гражд. братьевъ Гладиныхъ, отклоненное, однако, въ виду заявленной предпринимателями высшей противъ Барона Унгернъ-Штернберга поверстной стоимости сооруженія (56.616 р.). См. Жур. Ком. Мин. 25 Апрѣля 1867 г.

**) Сборн. Св. о жел. дор. 1868 г. Отд. I, гл. II, стр. 227.

казны (см. гл. III настоящаго очерка), вопросъ о дарованіи гарантіи иностранной компаніи, вызвавшейся окончить эту линію, былъ рѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ (линія входила въ 1-ю категорію согласно Высочайшему повелѣнію 23 Апрѣля 1866 г.) *). Компаніи этой, во главѣ которой стояли иностранные капиталисты Баронъ Томасъ, Паркинсъ и Фр. Пауеръ, въ силу Высочайше утвержденнаго положенія Кавказскаго Комитета, была разрѣшена обычная 5% гарантія интереса на основной капиталъ 17.650.000 руб. мет. (что, при протяженіи дороги въ 285 верстъ, составляло по 61.930 руб. мет. на версту) съ соотвѣтственнымъ погашеніемъ ($^1/_{10}$% ежегодно въ теченіе 81-лѣтняго концессіоннаго срока). Согласно принятому со времени разрѣшенія Курско-Кіевской дороги порядку, облигаціямъ общества Поти-Тифлисской дороги присвоена гарантія абсолютная, вступавшая въ силу съ самаго дня ихъ выпуска.

Линіи, получившія условную гарантію.

Нѣсколько иначе отнеслось Правительство къ двумъ другимъ ходатайствамъ, поступившимъ почти одновременно: о концессіяхъ на дороги: а) *Рига-Митавскую* и б) *Шуйско-Ивановскую* (отъ ст. Новки, Нижегородской дороги, до с. Иваново-Вознесенска). Первая изъ названныхъ дорогъ хотя и была помѣщена въ сѣть 1866 г., однако отнесена къ числу линій 2-й категоріи, желательныхъ въ будущемъ, но не имѣющихъ первостепеннаго значенія. Поэтому Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, въ которомъ обсуждался предварительно вопросъ о Риго-Митавской дорогѣ, въ засѣданіе 13 Марта 1867 г. нашелъ, что, въ виду заявленія Министра Финансовъ о временномъ прекращеніи выдачи гарантій на капиталы желѣзнодорожныхъ линій, не признанныхъ неотложными, едва ли представлялось бы желательнымъ оказывать какое-либо содѣйствіе со стороны Прави-

*) Предложенія на достройку Поти-Тифлисской дороги стали появляться уже съ 1865 года; съ иностранными капиталистами Бельвалетомъ и Стиффелемъ былъ даже заключенъ на этотъ предметъ предварительный договоръ (согласно Высочайше утвержденному 24 Іюня 1866 г. положенію Кавказскаго Комитета). Контрагенты не исполнили, однако, своевременно принятыхъ ими на себя обязательствъ по собранію основнаго капитала и тогда было принято предложеніе Томаса, Пауера и Паркинса. По уступочному договору съ послѣдними Правительство, между прочимъ, обязалось окончить къ 1870 году предпринятыя казною работы по возведенію землянаго полотна, мостовъ и искусственныхъ сооруженій и передать ихъ обществу, получивъ отъ послѣдняго въ уплату за указанныя работы 4.210.000 руб. мет. акціями компаніи. Впослѣдствіи общество было изъ иностраннаго преобразовано въ русское, причемъ для него выработанъ новый уставъ (см. ниже). Движеніе по линіи открыто въ 1871 и 1872 гг.

тельства упомянутой дорогѣ *). Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, Предсѣдатель Комитета и 7 Членовъ (Ст. Секр. Валуевъ, Ген. Лейт. Мельниковъ, Ст. Секр. Рейтернъ, Ген. Ад. Графъ Гейденъ, Ген. Лейт. Грейгъ, Ген. Маіоръ Кербедзъ и Д. Ст. Сов. Абаза) въ поданномъ ими особомъ мнѣніи признавали возможнымъ, въ виду того коммерческаго значенія, которое получитъ рельсовый путь отъ Риги до Митавы съ продолженіемъ его до Либавы, все же даровать въ будущемъ испрашиваемую гарантію, но, само собою разумѣется, не ранѣе того, какъ Министръ Финансовъ найдетъ удобнымъ возобновить вообще разрѣшеніе гарантій на выпускаемыя желѣзнодорожными обществами бумаги. Мнѣніе это утверждено Высочайшею властію 21 Марта 1867 г., а затѣмъ 9 Іюня того же года утвержденъ уставъ на упомянутую линію. Протяженіе ея опредѣлено въ 40 верстъ, поверстная же стоимость—въ 66.300 руб. мет. (около 78.336 руб. кред. по курсу того времени). Впослѣдствіи Министры Путей Сообщенія и Финансовъ совмѣстнымъ всеподданнѣйшимъ докладомъ испросили Высочайшее соизволеніе на объявленіе обществу **), что, когда имъ будетъ израсходовано не менѣе половины основнаго капитала, какъ на строительныя работы, такъ и на удовлетвореніе расходовъ по заказамъ для дороги, Правительство предоставитъ обществу гарантію въ $5^1/_{12}$%, если къ тому времени не встрѣтится особыхъ обстоятельствъ, положительно препятствующихъ разрѣшенію вообще правительственныхъ гарантій, но что, во всякомъ случаѣ, гарантія будетъ дарована ко дню открытія дороги для движенія ***). Движеніе это было установлено съ Ноября мѣсяца и капиталъ общества получилъ правительственную гарантію.

Вторая изъ упомянутыхъ выше дорогъ (Шуйско-Ивановская) представляетъ собою такой же примѣръ дарованія условной гарантіи. При выдачѣ на нее концессіи согласно Высочайше утвержденному 9 Мая 1867 г. положенію Комитета Ми-

---

*) Какъ было упомянуто въ гл. II настоящаго очерка, Риго-Митавская дорога предполагалась къ постройкѣ еще въ 1859 г. Лифляндскимъ дворяниномъ Бехагелемъ фонъ-Адлерскронъ, причемъ послѣдній усиленно ходатайствовалъ о присвоеніи задуманному имъ предпріятію правительственной гарантіи; въ этомъ было тогда отказано, въ виду чисто мѣстнаго значенія линіи, безъ правительственной же гарантіи предпринимателю не удалось собрать необходимаго капитала.

**) Во главѣ его стояли: Баронъ Эдмундъ фонъ-Ганъ, Консулъ Александръ Гейманъ, Мануфактуръ-Совѣтникъ Тило и др.

***) Сб. свѣд. о жел. дор. 1868 г. Отд. I, гл. II, стр. 216.

нистровъ, учредителямъ (потомственному почетному гражданину Горбову и купцу Бусурину) было объявлено, что они получатъ право ходатайствовать о присвоеніи капиталу образуемой ими компаніи правительственной гарантіи, какъ скоро будетъ окончена половина всѣхъ предстоявшихъ на линіи работъ *). До того времени Правительство согласилось выдать компаніи, въ видѣ пособія, ссуду, въ размѣрѣ не свыше 1.000.000 руб., подлежащую возвращенію въ сроки, какіе будутъ условлены съ Министромъ Финансовъ. Послѣдняя льгота была мотивирована тѣмъ, что разсматриваемая дорога была включена Ген. Лейт. Мельниковымъ въ число питательныхъ вѣтвей, признанныхъ полезными и подлежащими отстройкѣ въ ближайшемъ будущемъ. Капиталъ компаніи исчисленъ въ 760.000 фунт. стерл.=4.775.750 руб. мет.; этому капиталу, при длинѣ линіи въ 84 версты, соотвѣтствуетъ поверстная стоимость пути въ 57.298 руб. мет. или по курсу $33^7/_8$ пенса за рубль—64.952 р. кред. Движеніе по дорогѣ открыто въ Сентябрѣ 1868 г.

Концессія на Шуйско-Ивановскую дорогу была послѣднею, выданною въ 1867 г.; съ разрѣшеніемъ названной линіи, изъ всѣхъ дорогъ, включенныхъ въ Высочайше утвержденную 23 Апрѣля 1866 г. сѣть (т. е. собственно изъ дорогъ 1-ой категоріи и неотложныхъ питательныхъ вѣтвей), необезпеченными выполненіемъ остались только: магистраль отъ Курска черезъ Харьковъ къ Таганрогу, продолженіе Одессо-Елизаветградско-Кременчугской дороги до Харькова и двѣ питательныя вѣтви: Орловско-Грязская и Козлово-Тамбовская. Всѣ онѣ разрѣшены были къ сооруженію въ слѣдующемъ 1868 году.

*) Гарантія эта была присвоена обществу въ размѣрѣ $5^4/_{45}\%$ на основной капиталъ въ теченіе всего концессіоннаго срока (83 года).

ГЛАВА ПЯТАЯ.

(1867—1868 г.г.).

Образованіе желѣзнодорожнаго фонда.

Прежде чѣмъ перейти къ изложенію обстоятельствъ, сопровождавшихъ разрѣшеніе новыхъ рельсовыхъ путей въ теченіе 1868 года, необходимо остановиться на одномъ правительственномъ мѣропріятіи первостепенной важности, начальные шаги въ дѣлѣ осуществленія котораго относятся еще къ концу 1865 года. Рѣчь идетъ о выдѣленіи издержекъ казны на предметъ желѣзнодорожнаго строительства изъ общей суммы обыкновенныхъ государственныхъ расходовъ и объ отнесеніи ихъ на особый источникъ — спеціальный желѣзнодорожный фондъ, которому предположено было вести отдѣльный отъ прочихъ рессурсовъ Государственнаго Казначейства счетъ. Какъ извѣстно, съ самаго возникновенія у насъ желѣзныхъ дорогъ, Государство не переставало приносить значительныя матеріальныя жертвы на дѣло сооруженія рельсовыхъ путей: стоитъ вспомнить неоднократныя пособія, оказанныя обществу Царскосельской дороги съ самыхъ первыхъ лѣтъ его существованія, займы, которые пришлось заключать для постройки Николаевской дороги, затѣмъ—позднѣе—вызванныя необходимостью пособія Главному Обществу, далѣе—крупныя суммы, требовавшіяся отъ Правительства въ видѣ приплатъ по гарантіи чистаго дохода частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній *), и, наконецъ, расходы на сооруженіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, къ постройкѣ которыхъ было приступлено въ 1864—1865 годахъ. Весь ходъ нашего желѣзно-

*) По 1 Января 1866 г. было произведено Правительствомъ приплатъ по гарантіи на сумму 32.972.533 р.; возмѣщено же нѣкоторыми обществами въ счетъ уплаченныхъ имъ суммъ всего 1.855.728 р.; причемъ изъ всѣхъ дорогъ частныхъ компаній не требовалось приплатъ по гарантіи лишь по линіямъ: Красносельской (съ 1864 г.) и Московско-Рязанской (съ самаго открытія движенія по ней). Рязанско-Козловская дорога также съ самаго открытія своего обходилась безъ правительственныхъ приплатъ. (Сб. св. о жел. дор. 1867 г. отд. I, гл. II, стр. 192).

дорожнаго дѣла доказываетъ, что съ теченіемъ времени и съ постепеннымъ расширеніемъ рельсовой сѣти издержки Правительства на устройство и поддержаніе рельсовыхъ сообщеній все болѣе и болѣе возрастали, а расчеты съ частными компаніями все ощутительнѣе усложнялись. На это обстоятельство уже въ концѣ 1865 года обратилъ вниманіе Государственный Совѣтъ, который при разсмотрѣніи смѣты Министерства Путей Сообщенія на 1866 г., между прочимъ, высказалъ, что веденіе подобнаго рода расчетовъ по общимъ смѣтамъ Государственнаго Казначейства является неудобнымъ, и что представляется необходимымъ выдѣлить по Государственной росписи означенные расчеты—какъ по частному, такъ и по казенному желѣзнодорожному строительству—въ особый отдѣлъ временныхъ расходовъ, покрываемыхъ спеціально для этого назначенными экстраординарными средствами *).

По мысли Статсъ-Секретаря Рейтерна для этой цѣли было позаимствовано 27.075.650 р. изъ суммъ, поступившихъ въ распоряженіе Правительства по первому внутреннему съ выигрышами займу 1864 г., но такъ какъ упомянутый заемъ былъ заключенъ собственно «для воспособленія операціямъ Государственнаго Банка», то заимствованная сумма была возмѣщена изъ средствъ 2-го подобнаго же займа, который, какъ значилось въ указѣ 14 Февраля 1866 г., предназначался, между прочимъ, «на безостановочное распространеніе сѣти желѣзныхъ дорогъ». Изъ суммъ этого послѣдняго займа въ особые рессурсы по постройкѣ рельсовыхъ путей средствами Правительства, а также на воспособленія частнымъ обществамъ, было ассигновано 44.887.959 р.; приведенная сумма и послужила основаніемъ для средствъ *желѣзнодорожнаго фонда* **). Но рядъ самостоятельныхъ финансовыхъ операцій, имѣвшихъ въ виду доставить вновь образованному фонду средства для производства всѣхъ расходовъ, связанныхъ съ сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ, былъ предпринятъ собственно съ 1867 года. Во всеподданнѣйшемъ докладѣ отъ 3-го Февраля этого года Министръ Финансовъ доносилъ Государю, что для окончанія начатыхъ уже постройкою ко времени представленія упомянутаго доклада желѣзныхъ дорогъ понадобится, сверхъ ассигно-

*) Журналъ засѣданія 4-го Декабря 1865 г. (по Деп. Гос. Экономіи).

**) См. докладъ коммисіи Графа Баранова; ч. II, отд. 1-й и 4-й.

ванныхъ на этотъ предметъ по росписи на 1867 г. 30-ти мил. рублей, еще до 90 мил. рублей, реализацію которыхъ можно разсрочить на три года: суммы эти необходимы какъ на отстройку уже начатыхъ сооруженіемъ казенныхъ линій *), такъ и на пособія уже разрѣшеннымъ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Столь значительныя средства, какъ заявлялъ Ст.-Секретарь Рейтернъ, должны быть припасены во что бы то ни стало, и притомъ своевременно—въ противномъ случаѣ будетъ нанесенъ нашему государственному кредиту трудно поправимый ударъ. Между тѣмъ, по свидѣтельству Министра Финансовъ, состояніе наличныхъ средствъ Государственнаго Казначейства представлялось крайне стѣсненнымъ; заключать же новый заемъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ не признавалъ желательнымъ съ обще-государственной точки зрѣнія. «Нельзя признать здравой финансовой политикой, писалъ онъ, увеличеніе государственныхъ имуществъ (какими являются желѣзныя дороги) на счетъ постоянно возрастающаго государственнаго долга», да и самая возможность займовъ имѣетъ свои предѣлы. Внутренній заемъ Министръ Финансовъ считалъ въ то время рѣшительно невозможнымъ, по причинѣ низкой цѣны всѣхъ процентныхъ бумагъ и необычайныхъ затрудненій при реализаціи ихъ; заграничные же займы, увеличивая тяжкіе для Государственнаго Казначейства платежи звонкою монетою, по убѣжденію Статсъ-Секретаря Рейтерна, могли быть допущены лишь въ мѣрѣ крайней необходимости—для обезпеченія нашихъ долговыхъ обязательствъ. Такимъ образомъ финансовому вѣдомству предстояла задача—изыскать необходимыя средства, примѣрно на три года, для сооруженія желѣзныхъ дорогъ, не прибѣгая при томъ къ заключенію новыхъ государственныхъ займовъ.

«При такихъ обстоятельствахъ, значится въ упомянутомъ выше докладѣ, Министръ Финансовъ обязывается указать на самый правильный и даже, по его мнѣнію, единственно возможный исходъ: слѣдуетъ извлечь изъ правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ необходимыя средства для дальнѣйшаго сооруженія рельсовыхъ путей. Постепеннымъ отчужденіемъ цѣлыхъ

---

*) Къ тому времени изъ казенныхъ жел. дорогъ были открыты участки: Москва—Серпуховъ и Одесса—Балта съ вѣтвью къ Днѣстру. Къ исходу 1867 г. ожидалось окончаніе линій отъ Серпухова до Орла и отъ Балты до Елизаветграда.

линій, или отстроенныхъ участковъ ихъ, пріобрѣтется полная возможность продолжать работы какъ правительственными инженерами, такъ и другими способами, на средства или съ пособіемъ казны. Означеннымъ путемъ одни и тѣ же, затраченные до сихъ поръ, казенные капиталы могутъ нѣсколько разъ быть реализованы и вновь затрачены на другихъ линіяхъ съ плодотворною цѣлью быстраго сооруженія главной сѣти». Переходя затѣмъ къ способу примѣненія на практикѣ предположенной системы, Статсъ-Секретарь Рейтернъ заявлялъ, что, по его мнѣнію, прочное и широкое основаніе къ составленію особаго желѣзнодорожнаго фонда можетъ положить только отчужденіе Николаевской дороги: другія правительственныя линіи еще не окончены, а небольшіе отстроенные участки ихъ не могутъ быть отчуждены безъ явнаго ущерба для казны. Движеніе же по Николаевской дорогѣ производится уже въ теченіе 15-ти лѣтъ и достигло весьма значительнаго развитія: съ 1863 по 1867 г.г. ежегодный валовой доходъ съ версты названной дороги повысился съ 16.000 до 20.000 руб. и Николаевская дорога по валовой ея доходности занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ среди желѣзныхъ дорогъ на Европейскомъ материкѣ (первое принадлежитъ линіи отъ Парижа къ Средиземному морю — Paris-Lyon-Mediterranée) *). Такое первостепенное значеніе Николаевской дороги, основанное на постоянно возрастающемъ движеніи по ней, давало, какъ полагалъ Министръ Финансовъ, несомнѣнную увѣренность въ томъ, что за отчужденіе ея удастся получить крупную сумму, достаточную, по приблизительному расчету, для осуществленія болѣе 1.200 верстъ самонужнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ; слѣдовательно, каждая верста Николаевской дороги (общее протяженіе которой составляетъ 604 версты) обмѣ-

*) По оффиціальнымъ отчетамъ за 1863 г. первостепенныя европейскія линіи, по ихъ поверстной валовой доходности, могутъ быть расположены въ нижеслѣдующемъ порядкѣ:

	Поверстный доходъ, переведенный на рубли:
1) Изъ Парижа къ Средиземному морю	21.373 р.
2) Лейпцигъ-Дрезденъ	17.407 »
3) Французская Сѣверная (Ancien réseau)	17.186 »
4) Австрійская Сѣверная (Императора Фердинанда)	16.781 »
5) Николаевская	16.030 »

няется по крайней мѣрѣ на двѣ версты новаго полезнаго, доходнаго пути. При этомъ самая Николаевская дорога будетъ потеряна для казны только какъ источникъ дохода, относительно весьма небольшаго *), но для Государства полезное значеніе ея не только вполнѣ сохранится въ отношеніяхъ политическомъ и военномъ, но и въ торгово-промышленномъ будетъ постепенно развиваться и усиливаться. Въ заключеніе Статсъ-Секретарь Рейтернъ заявлялъ, что если бы его мысль получила осуществленіе, Правительство въ теченіе трехъ лѣтъ было бы обезпечено въ дѣлѣ исправныхъ взносовъ нашихъ заграничныхъ платежей (около 33 мил. руб. ежегодно), такъ какъ на этотъ предметъ въ такомъ случаѣ могли бы полностью быть отнесены суммы, вырученныя отъ реализаціи 2-го Англо-Голландскаго займа **), и, вмѣстѣ съ тѣмъ, получило бы средства, достаточныя для довершенія всѣхъ предположенныхъ къ осуществленію за указанный срокъ, крайне необходимыхъ для Россіи, рельсовыхъ путей ***). На этомъ докладѣ Министра Финансовъ Государь положилъ резолюцію: «**Сообщить предварительно Г. Л. Мельникову и съ его мнѣніемъ внести въ Совѣтъ Министровъ**».

Отвѣтъ Мельникова представляетъ собою энергическій протестъ противъ предположеній Министра Финансовъ; иначе, впрочемъ, не могло и быть: проектъ Рейтерна шелъ въ разрѣзъ съ сокровеннѣйшими убѣжденіями Министра Путей Сообщенія, неоднократно высказанными имъ при обсужденіи желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ. Правда, что къ разсматриваемому времени Ген. Лейт. Мельниковъ на цѣломъ рядѣ случаевъ успѣлъ уже убѣдиться въ томъ, что финансовое состояніе Государства не допускало послѣдовательнаго примѣненія на практикѣ той системы желѣз-

---

*) Въ теченіе первыхъ девяти лѣтъ со времени открытія Николаевской дороги дохода отъ нея въ Госуд. Казначейство поступило всего 7 мил. руб., причемъ четыре года (1852, 1853, 1855 и 1856) вовсе не дали чистаго дохода; съ 1861 года чистый доходъ сталъ замѣтно увеличиваться и составлялъ:

въ 1861 г.	2.660.000 р.
» 1862 »	2.500.000 »
» 1863 »	4.939.252 »
» 1864 »	3.827.952 »
» 1865 »	3.596.963 »

**) Заемъ этотъ заключенъ 4 Ноября 1866 г. на сумму 6 мил. фунтовъ стерл. изъ 5% «для обезпеченія заграничныхъ платежей Госуд. Казначейства, въ особенности по долговымъ обязательствамъ» (Полное Собраніе Законовъ № 43.811).

***) См. дѣло Совѣта Министровъ № 71.

нодорожнаго строительства, которую онъ считалъ единственно цѣлесообразною, т. е. сооруженія всѣхъ магистральныхъ линій на счетъ казны; но здѣсь дѣло шло не о сооруженіи новой линіи, а объ отстраненіи казны отъ эксплоатаціи уже отстроенной, на казенныя же средства, первостепенной магистрали, причемъ Министръ Финансовъ на примѣрѣ Николаевской дороги доказывалъ неудовлетворительность казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства вообще, въ сравненіи съ частнымъ. Въ подтвержденіе своего мнѣнія Статсъ-Секретарь Рейтернъ приводилъ рядъ цифровыхъ сопоставленій, показывающихъ, что за послѣдніе года чистый доходъ по Николаевской дорогѣ не увеличивался, а напротивъ того уменьшался, несмотря на прогрессивное возрастаніе валовой выручки, и обращалъ особое вниманіе на высокую цифру эксплоатаціонныхъ расходовъ Николаевской дороги въ сравненіи не только съ заграничными линіями, но и съ нашими дорогами, эксплоатируемыми частными компаніями *).

Министръ Путей Сообщенія возражалъ, что если въ послѣднее время и замѣчалось дѣйствительно нѣкоторое пониженіе цифры чистаго дохода Николаевской дороги въ сравненіи съ 1861—1863 годами, то на это имѣлись особыя причины: дорога вступила въ тотъ періодъ своей службы, который для прочихъ нашихъ линій еще не наступилъ, но несомнѣнно со временемъ наступитъ, независимо отъ способа, которымъ онѣ эксплоатируются. Болѣе чѣмъ 16-ти-лѣтнее существованіе Николаевской дороги и съ каждымъ годомъ возрастающее движеніе по ней (дошедшее въ 1866 г. до 20.378 милліоновъ пудоверстъ по одной перевозкѣ товаровъ, не считая большаго движенія пассажировъ) съ одной

---

*) Согласно даннымъ, представленнымъ Министромъ Финансовъ, содержаніе пути, зданій, подвижнаго состава и тракціи (тяги) на Николаевской дорогѣ поглощаютъ большую часть выручаемаго по линіи дохода; наивыгоднѣйшій по валовому сбору (10.284.840 р.) 1865 годъ далъ только 35% чистаго дохода при 65% расхода. На главнѣйшихъ заграничныхъ линіяхъ расходы эксплоатаціи въ среднемъ выводѣ за 5 лѣтъ (1861—1865 г.г.) составляли:

по Французской Сѣверной дорогѣ	37,9%	валоваго	дохода
— Лейпцигъ-Дрезденской	41,3	»	»
— Линіи отъ Парижа до Средиз. моря	42,4	»	»
— Австрійской Сѣверной	43,9	»	»
— Николаевской же линіи за тотъ же срокъ . . .	62,1	»	»

Сравнивая же результаты вышеупомянутаго наивыгоднѣйшаго для Николаевской дороги 1865 года съ результатами эксплоатаціи Нижегородской, Московско-Рязанской и Московско-Ярославской дорогъ, Министръ Финансовъ указывалъ на то, что на этихъ линіяхъ расходы составляли не болѣе 42% валоваго дохода (на Николаевской линіи 65%).

стороны привели рельсы первой заготовки въ состояніе полной изношенности и потребовали усиленнаго ихъ возобновленія, а съ другой—вызвали необходимость усиленія подвижнаго состава и распространенныхъ устройствъ на товарныхъ станціяхъ. Эти неизбѣжныя распоряженія вынудили управленіе дороги произвести экстренныя затраты, значительно уменьшившія цифру чистаго дохода; если бы такихъ экстренныхъ затратъ не было произведено, чистый доходъ составлялъ бы въ 1865 г. 45% вмѣсто 35% валоваго сбора, а въ 1866 г. повысился бы до 49%. Но и эти отношенія, по свидѣтельству Мельникова, не составляютъ еще той цифры, которую можно привести къ сравненію съ выводами по другимъ русскимъ и иностраннымъ дорогамъ для того, чтобы сдѣлать вѣрное заключеніе о степени выгодности или неудовлетворительности казенной эксплоатаціи, основываясь на положеніи, что отношеніе чистаго дохода къ валовому сбору должно возрастать съ увеличеніемъ послѣдняго. «Означенное положеніе, писалъ Министръ Путей Сообщенія, можетъ имѣть правильное значеніе только въ примѣненіи къ одной и той же дорогѣ и къ однимъ и тѣмъ же условіямъ торговаго движенія. Николаевская дорога, какъ казенная, жертвовала частью своихъ доходовъ въ низкомъ тарифѣ на пассажировъ 3-го класса *) и въ пользу другихъ строившихся дорогъ перевозкою ихъ потребностей, едва только не съ собственнымъ убыткомъ: эти жертвы, уменьшая валовой сборъ, не уменьшаютъ съ тѣмъ вмѣстѣ расхода и, слѣдовательно, сокращаютъ чистый доходъ полною своею цифрою. Принявъ въ расчетъ эти обязательныя потери валоваго и чистаго доходовъ, окажется, что цифра вышеозначеннаго отношенія превзойдетъ 49% и сдѣлается выше, чѣмъ въ наибольшей части желѣзныхъ дорогъ».

Неблагопріятное отношеніе между цифрами валоваго и чистаго доходовъ на Николаевской дорогѣ, по мнѣнію Мельникова, будетъ еще продолжаться 2—4 года, пока не завершатся работы по капитальному ремонту и усиленію провозоспособности линіи; съ этого времени нормальное отношеніе между

---

*) Проѣздная плата отъ Москвы до Петербурга въ пассажирскомъ поѣздѣ, въ силу Выс. утв. 9 Декабря 1866 г. положенія Ком. Мин., была установлена для 3-го класса въ 5 р.; на другихъ русскихъ линіяхъ плата за проѣздъ по разстоянію, одинаковому съ разстояніемъ между двумя столицами, равнялась 7 р. 50 к. (предст. М-ра П. С. въ Ком. Мин. отъ 16 Ноября 1866 г. за № 668).

этими цифрами неминуемо должно возстановиться. Если же припомнить, что къ тому же времени будутъ открыты для движенія новыя линіи: Тульско-Курская, Ряжско-Моршанская, Козлово-Воронежская, Шуйско-Ивановская и Московско-Ярославская (2-ой участокъ), то станетъ несомнѣннымъ, что валовой доходъ Николаевской линіи, уже въ 1866 году достигшій 12 мил. руб., черезъ 2—3 года возрастетъ въ достаточно сильной степени отъ поступленія на указанную дорогу новыхъ грузовъ съ перечисленныхъ выше рельсовыхъ путей. По расчету Ген. Лейтенанта Мельникова, къ упомянутому сроку цифра валоваго дохода Николаевской дороги будетъ отнюдь не менѣе 16 мил. руб., чистый же доходъ составитъ не менѣе 49—50% этой суммы, — т. е. будетъ равняться въ круглой цифрѣ 8 мил. руб.

Неужели же, при данныхъ условіяхъ, можетъ считаться желательною уступка столь важной торговой артеріи, къ тому же обѣщающей въ непродолжительномъ времени крупный и обезпеченный доходъ казнѣ, въ руки частной компаніи? По убѣжденію Министра Путей Сообщенія отвѣтъ на такой вопросъ могъ получиться только отрицательный, особенно если принять во вниманіе, что интересы частныхъ компаній вообще далеко не всегда совпадаютъ съ интересами Правительства, а наоборотъ, часто противорѣчатъ имъ. По глубокому убѣжденію Ген. Лейт. Мельникова, Николаевскую дорогу необходимо было бы оставить въ рукахъ казны «какъ средство для вліянія послѣдней на развитіе торговли и промышленности путемъ урегулированія провозныхъ тарифовъ, какъ средство для водворенія у насъ рельсовыхъ заводовъ и фабрикъ подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ, что возможно только съ поощренія Правительства, и при существованіи казенныхъ дорогъ; наконецъ, какъ орудіе политическое и административное и какъ средство для контроля надъ дѣятельностью другихъ желѣзныхъ дорогъ» *).

Оба разсмотрѣнные доклада представляютъ собою весьма характерный матеріалъ для сужденій о взглядахъ ихъ составителей на желѣзнодорожный вопросъ. Главныя типическія черты обоихъ противоположныхъ мнѣній можно было установить и прежде на основаніи предшествовавшихъ заявленій поимено-

*) Всеподд. докладъ М-ра П. С. отъ 17 Февраля 1867 г. (дѣло Сов. Мин. № 71).

ванныхъ Министровъ; но въ данномъ случаѣ замѣчательна та категоричность, съ которою былъ поставленъ вопросъ со стороны какъ Рейтерна, такъ и Мельникова, и, кромѣ того, заслуживаютъ вниманія, въ докладѣ Министра Путей Сообщенія, нѣкоторыя положенія, которыя служатъ поясненіемъ и дополненіемъ его основнымъ взглядамъ. Такъ, въ упомянутомъ документѣ намѣчена, хотя и вскользь, мысль о цѣлесообразности правительственной регламентаціи желѣзнодорожныхъ тарифовъ: какъ было указано ранѣе, вопросъ о тарифахъ въ то время дѣйствительно составлялъ одно изъ больныхъ мѣстъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства—въ докладѣ Мельникова впервые встрѣчается указаніе на мѣры, которыя слѣдовало бы принять въ этомъ отношеніи. Независимо отъ этого, нельзя не остановиться на упоминаніи о поощреніи отечественной желѣзодѣлательной промышленности. Вопросъ о мѣрахъ къ поднятію металлургическаго производства въ Россіи къ разсматриваемому времени уже былъ поставленъ на первую очередь: съ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти Правительство пришло къ убѣжденію о необходимости, во избѣжаніе уплатъ крупныхъ суммъ иностраннымъ заводчикамъ, ограничить, а затѣмъ постепенно и вовсе уничтожить, зависимость нашу отъ заграничныхъ рынковъ въ дѣлѣ снабженія нашихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами и подвижнымъ составомъ. Ниже будутъ подробно разсмотрѣны тѣ мѣропріятія, съ помощью которыхъ Правительство стремилось достигнуть поставленной имъ себѣ цѣли; въ этомъ мѣстѣ достаточно отмѣтить взглядъ Мельникова, что поощреніе отечественнаго желѣзодѣлательнаго производства возможно лишь при существованіи казенныхъ дорогъ. Мысль, положенная въ основаніе такого взгляда, ясна: Министръ Путей Сообщенія предполагалъ, что казенныя дороги, дѣйствуя во всемъ согласно съ обще-государственными видами Правительства, будутъ обезпечивать вновь возникающіе желѣзодѣлательные заводы соотвѣтствующими заказами; но онъ, повидимому, по крайней мѣрѣ въ настоящемъ случаѣ, не принялъ въ соображеніе, что орудіемъ для достиженія подобнаго же результата могутъ служить не однѣ только правительственныя линіи: это доказала вся наша желѣзнодорожная практика 70-хъ годовъ, когда желѣзнодорожныхъ линій въ казенной эксплоатаціи не существовало вовсе (кромѣ незначительной Ливенской вѣтви), а между тѣмъ Правительство

дѣлало отъ своего имени русскимъ заводамъ заказы подвижнаго состава и другихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей. Конечно, для того, чтобы обезпечить помѣщеніе такимъ заказамъ, пришлось прибѣгнуть къ мѣрѣ, до извѣстной степени принудительной: обязать желѣзнодорожныя общества принимать на строящіяся линіи опредѣленное количество подвижнаго состава и рельсовъ отечественнаго производства; но эту мѣру правительственнаго воздѣйствія трудно не оправдать въ виду той обще-государственной цѣли, которая въ данномъ случаѣ преслѣдовалась, а именно: всемѣрнаго развитія столь важнаго фактора экономическаго благосостоянія страны, какимъ является желѣзодѣлательная промышленность.

Несомнѣнно, однако, что главный интересъ разсматриваемыхъ двухъ докладовъ заключается въ борьбѣ между представителями двухъ противоположныхъ взглядовъ, которые нашли въ нихъ отраженіе. Исходъ этой борьбы долженъ былъ окончательно рѣшить вопросъ о томъ, останется ли у насъ мѣсто для казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, или же послѣднимъ будетъ пожертвовано всецѣло въ пользу хозяйства частнаго; Статсъ-Секретарь Рейтернъ не скрывалъ, что онъ считаетъ продажу Николаевской дороги только первымъ шагомъ въ указанномъ направленіи и что другія казенныя линіи, по его предположенію, рано или поздно подлежатъ также уступкѣ въ частныя руки.

Въ Совѣтѣ Министровъ перевѣсъ остался за мнѣніемъ Министра Финансовъ, и 10 Марта 1867 г. состоялось слѣдующее Высочайшее повелѣніе:

«*Для образованія особаго денежнаго фонда, предназначеннаго исключительно на довершеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ, разрѣшить продажу на срокъ, примѣрно до 85 лѣтъ, Николаевской желѣзной дороги и для сего предоставить Министру Финансовъ войти въ предварительные съ предпринимателями покупки сей дороги переговоры, а затѣмъ испросить Высочайшее Его Императорскаго Величества указаніе на дальнѣйшій ходъ дѣла*»*).

Хотя, такимъ образомъ, вопросъ въ принципѣ былъ рѣшенъ, однако же приведеніе въ исполненіе состоявшагося рѣшенія требовало болѣе или менѣе продолжительнаго времени. Несмотря на то, что Министръ Финансовъ безотлагательно

*) Дѣло Совѣта Министровъ № 71.

завязалъ переговоры съ различными соискателями на покупку Николаевской дороги, эти послѣдніе не рѣшались немедленно предъявить Правительству свои окончательныя условія, требуя сначала дозволенія подробно осмотрѣть дорогу съ помощью своихъ инженеровъ, изучить состояніе счетовъ линіи за послѣдніе года и т. п. Правительство, съ своей стороны, не могло не считать подобныхъ требованій вполнѣ естественными и вынуждено было признать, что завершить проектированную операцію въ короткій срокъ представляется невозможнымъ. Между тѣмъ, средства, которыя оставались въ распоряженіи Государственнаго Казначейства на окончаніе начатыхъ постройкою дорогъ, быстро приходили къ концу и приливъ новыхъ денежныхъ суммъ являлся неотложно необходимымъ. Въ виду такого положенія дѣлъ Министерство Финансовъ командировало въ Лондонъ члена Совѣта Министра, Гофмейстера Абазу, которому удалось вступить въ соглашеніе съ синдикатомъ, состоявшимъ изъ представителей англійскихъ, голландскихъ и французскихъ банкирскихъ домовъ, относительно выпуска, отъ имени русскаго Правительства, 4-хъ-процентнаго облигаціоннаго займа на сумму 75 мил. руб. мет. нарицательныхъ, причемъ облигаціямъ предполагалось присвоить наименованіе «облигацій Николаевской желѣзной дороги». Условія, на которыхъ иностранные банкирскіе дома согласились оказать содѣйствіе нашему Правительству, были весьма тягостны для послѣдняго: эмиссіонная цѣна была назначена въ крайне низкомъ размѣрѣ ($61\frac{1}{2}$ за сто); кромѣ того были выговорены еще значительныя суммы за коммисію, и Правительству предстояло получить на руки всего $44\frac{1}{2}$ мил. руб. мет.; при такихъ условіяхъ, процентъ интереса на дѣйствительно реализованную сумму составлялъ не 4%, а 6,77%; затѣмъ, въ виду обязательства Правительства принять на себя погашеніе займа по нарицательной суммѣ его, при производствѣ погашенія приходилось уплачивать по каждой облигаціи крупную премію. Необходимость въ наличныхъ средствахъ была, однако, настолько настоятельна, что Правительство не задумалось принять даже и эти условія; впрочемъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ, насколько можно судить по докладу его, посвященному оцѣнкѣ упомянутой финансовой операціи, не только не считалъ ее чрезмѣрно обременительною для интересовъ казны, но даже признавалъ за нею немаловажныя выгоды для Правительства. Главная выгода ея, по словамъ

Министра Финансовъ, заключалась въ томъ, «что она не увеличила ни единымъ рублемъ суммы Россійскаго государственнаго долга: выпускъ облигацій былъ въ тѣсной, неразрывной связи съ продажею Николаевской дороги, почему не потребовалось внесенія суммы оныхъ въ государственную долговую книгу». Вся вырученная сумма (44 1/2 мил. руб. мет.) составляла почти половину стоимости отчуждаемой линіи; эту сумму, какъ свидѣтельствовалъ Министръ Финансовъ, предположено было зачесть въ покупную цѣну Николаевской дороги, что значительно облегчало пріобрѣтеніе послѣдней частными капиталистами *).

Объясненіе Статсъ-Секретаря Рейтерна должно было послужить отвѣтомъ на нареканія, вызванныя его финансовою политикою въ извѣстной части общества того времени: Министра Финансовъ обвиняли въ непослѣдовательности, выразившейся въ заключеніи правительственнаго займа, послѣ того, какъ онъ самъ, въ началѣ того же 1867 года, признавалъ подобный заемъ нежелательнымъ. Такой взглядъ позднѣе проникъ и въ печать и неоднократно былъ высказываемъ въ изслѣдованіяхъ по желѣзнодорожнымъ вопросамъ. Въ разсмотрѣнномъ выше всеподданнѣйшемъ докладѣ Статсъ-Секретарь Рейтернъ вполнѣ опредѣленно высказалъ свой взглядъ на значеніе предпринятой имъ операціи и на то различіе, которое, въ глазахъ Министра Финансовъ, существовало между государственными займами и выпускомъ 4-хъ-процентныхъ облигацій Николаевской желѣзной дороги **).

Какъ бы то ни было, Статсъ-Секретарь Рейтернъ, несмотря на весьма вѣскія возраженія Мельникова, настоялъ на изъятіи изъ казенной эксплоатаціи важнѣйшей и доходнѣйшей изъ нашихъ магистралей для того, чтобы положить основаніе особому желѣзнодорожному фонду, къ которому въ томъ же 1867 году были причислены свыше 9 мил. р. мет., полученные отъ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ за сдѣланную имъ Россіею территоріальную уступку, и 53.153.890 р. кред., вырученные отъ продажи принадлежавшихъ Правительству

---

*) Всепод. докладъ Министра Финансовъ отъ 7 Декабря 1867 г. (Дѣло Совѣта Министровъ № 75).

**) Выпускъ означенныхъ облигацій состоялся на основаніи Высочайшаго повелѣнія 18 Іюля 1867 года.

облигацій Курско-Кіевской и другихъ дорогъ *). Не подлежитъ сомнѣнію, что учрежденіе этого фонда имѣло не только первостепенную важность для желѣзнодорожнаго дѣла, но отразилось и на общемъ финансовомъ состояніи Россіи. Съ конца 1867 г., въ виду отнесенія расходовъ на желѣзныя дороги не на общія средства Государственнаго Казначейства, какъ практиковалось до того времени, а на суммы спеціальнаго фонда, часть государственныхъ доходовъ, прежде удѣлявшаяся на удовлетвореніе расходовъ вышеуказаннаго рода, оставалась свободною и могла служить, между прочимъ, для покрытія ожидавшихся по росписи дефицитовъ. Эти остававшіяся свободными суммы Министерство Финансовъ употребляло преимущественно на уплату процентовъ и погашенія по нашимъ внѣшнимъ долгамъ, что сдѣлало излишними новые займы за границею для обезпеченія платежей по нашимъ долговымъ обязательствамъ, займы, бывшіе до того времени обычнымъ явленіемъ въ нашей финансовой практикѣ. Благотворное вліяніе этого послѣдняго обстоятельства на государственный кредитъ Россіи понятно само собою: въ области же желѣзнодорожнаго дѣла оно сказалось въ укрѣпленіи среди заграничныхъ капиталистовъ довѣрія къ будущности нашихъ желѣзныхъ дорогъ и въ приливѣ въ страну иностранныхъ капиталовъ. Такой приливъ, въ свою очередь, навелъ Министра Финансовъ на мысль воспользоваться благопріятными для Россіи условіями денежнаго рынка для дальнѣйшаго упорядоченія нашего финансоваго хозяйства. Статсъ-Секретарь Рейтернъ обратилъ вниманіе на то обстоятельство, что къ разсматриваемому времени звонкая монета всецѣло утратила у насъ, во внутреннемъ обращеніи, значеніе денегъ и удержала лишь значеніе товара, такъ что правильное ея движеніе въ странѣ, сообразно экономическимъ и торговымъ потребностямъ послѣдней, совершенно прекратилось. Исчезновеніе изъ обращенія звонкой монеты вызвало, по мнѣнію Министра Финансовъ, «неестественную потребность въ бумажныхъ знакахъ, ее замѣняющихъ» **); чтобы ослабить это зло и возвратить, хотя отчасти, звонкой монетѣ значеніе платежныхъ знаковъ, Министръ Финансовъ считалъ цѣлесообразнымъ обязать Государственный Банкъ при-

*) См. докладъ Коммисіи Гр. Баранова. Часть II, Отд. I, стр. 74.
**) См. дѣло Комитета Финансовъ 1867 г. № 96.

нимать звонкую монету, русскую и иностранную, а также золото и серебро въ слиткахъ по цѣнамъ, время отъ времени устанавливаемымъ сообразно съ состояніемъ вексельнаго курса. Мѣра эта была одобрена Комитетомъ Финансовъ и введена въ дѣйствіе Высочайшимъ Указомъ отъ $\frac{2}{14}$ Іюня 1867 г.; съ означеннаго времени Государственный Банкъ сталъ пріобрѣтать звонкую монету по цѣнѣ 5 р. 98 коп. кред. за полуимперіалъ, уплачивая за нее кредитными билетами изъ оборотной своей кассы, а затѣмъ, для пополненія послѣдней,—передавать пріобрѣтаемую монету въ размѣнный фондъ, съ перечисленіемъ соотвѣтствующихъ суммъ изъ запаснаго капитала кредитныхъ билетовъ въ оборотную кассу. Первымъ послѣдствіемъ подобной операціи было весьма существенное подкрѣпленіе звонкою монетою металлической наличности размѣннаго фонда; кромѣ того, обратное поступленіе въ Государственный Банкъ крупнаго количества кредитныхъ билетовъ (взамѣнъ передаваемой въ размѣнный фондъ монеты) позволило Банку значительно расширить свои операціи по учету векселей и выдачѣ ссудъ, что, въ свою очередь, повліяло на оживленіе торговопромышленныхъ оборотовъ внутри Государства. Подъ вліяніемъ перечисленныхъ мѣропріятій вексельный курсъ нашъ сталъ замѣтно улучшаться *), цѣны нашихъ государственныхъ фондовъ также обнаружили склонность къ повышенію—страна явно, хотя и медленно, стала оправляться отъ послѣдствій тяжелаго финансоваго кризиса 1865—1866 г.г. Нѣтъ сомнѣнія, что такіе благопріятные результаты достигнуты благодаря цѣлому ряду указанныхъ выше мѣропріятій, введенныхъ въ дѣйствіе по почину Министра Финансовъ, но едва ли будетъ ошибкою утверждать, что самая возможность осуществленія такихъ мѣропріятій была въ значительной мѣрѣ облегчена тою коренною реформою, которой подверглась прежняя система включенія расходовъ на желѣзнодорожное строительство въ общую сумму обыкновенныхъ расходовъ Государственнаго Казначейства. Весьма вѣроятно, что если бы Правительство продолжало держаться этой прежней системы, то, при непрекращавшихся дефицитахъ въ государственномъ бюджетѣ, необходимость

*) Какъ было упомянуто въ предшествовавшей главѣ, вексельный курсъ нашъ въ концѣ 1866 г. упалъ до 68 к. кред. за 1 р. мет.; въ 1867—1869 г.г. онъ уже колебался между 79—86 к. кред. за мет. рубль.

заграничныхъ займовъ на уплату процентовъ по нашимъ металлическимъ долгамъ продолжала бы существовать, и нашъ кредитъ оставался бы въ такомъ же угнетенномъ состояніи, какъ и въ 1865—1866 г.г., не говоря уже о томъ, что Правительство было бы въ такомъ случаѣ лишено возможности поощрять дальнѣйшее развитіе нашего желѣзнодорожнаго строительства.

Нельзя, однако, закрывать глаза на то, что предпринятая Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ операція, для которой было пожертвовано Николаевскою дорогою, имѣла и свои тѣневыя стороны. Черезъ нѣсколько лѣтъ послѣ учрежденія желѣзнодорожнаго фонда сдѣлалось яснымъ, что средствъ его не хватаетъ на удовлетвореніе всѣхъ предъявлявшихся къ нему требованій, которыя изъ года въ годъ все возрастали вслѣдствіе неразсчетливаго веденія хозяйства многими изъ желѣзнодорожныхъ компаній. Для оказанія этимъ послѣднимъ необходимыхъ имъ пособій приходилось нерѣдко прибѣгать къ позаимствованіямъ изъ общихъ средствъ Государственнаго Казначейства, что подрывало главный принципъ, положенный въ основаніе всей разсматриваемой операціи, и имѣло послѣдствіемъ значительное усложненіе расчетовъ между рессурсами обще-государственными и спеціальными суммами желѣзнодорожнаго фонда (объ этомъ будетъ подробно говорено въ своемъ мѣстѣ).

Работы по дальнѣйшему осуществленію проекта сѣти 1866 г.

Заручившись, путемъ образованія желѣзнодорожнаго фонда, необходимыми денежными средствами, Правительство могло, съ увѣренностью въ успѣхѣ, продолжать свою дѣятельность по довершенію проекта рельсовой сѣти, утвержденнаго въ 1866 г.; къ концу 1867 г., какъ было упомянуто въ заключеніи предыдущей главы, необезпеченными постройкою остались лишь немногія линіи, вошедшія въ сѣть, и изъ нихъ первое мѣсто занимала линія отъ Курска черезъ Харьковъ къ Азовскому морю. Въ виду признанной высшими государственными учрежденіями чрезмѣрности требованій различныхъ частныхъ предпринимателей, бравшихся за постройку этой дороги, одно время имѣлось въ виду начать постройку ея распоряженіемъ казны, такъ какъ откладывать далѣе ея осуществленіе считалось невозможнымъ. Но затѣмъ, къ началу 1868 года, отъ разныхъ лицъ стали поступать въ Министерство Путей

Сообщенія ходатайства объ отдачѣ имъ съ оптоваго подряда сооруженія перваго участка Курско-Азовской линіи (отъ Курска до Харькова); тогда Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ, по распоряженію министра путей сообщенія, были выработаны условія, на которыхъ Министерство изъявляло согласіе на постройку Курско-Харьковской линіи подряднымъ способомъ и лицамъ, заявившимъ желаніе получить подрядъ, было предложено назначить свои рѣшительныя цѣны. По разсмотрѣніи результатовъ соисканія, Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ остановились на двухъ предложеніяхъ: 1) Товарищества «Казаковъ и Губонинъ» и 2) получившаго уже въ то время извѣстность желѣзнодорожнаго предпринимателя Полякова. Товарищество, принимая на себя постройку Курско-Харьковской линіи, объявило строительную цѣну въ 49.652 р. кред. съ версты—цифру крайне умѣренную, если припомнить условія, которыя были предъявляемы прежними соискателями на эту дорогу *) (отъ 79 тыс. до 73 тыс. руб. мет.). Поляковъ же вызывался соорудить ту же линію на нижеслѣдующихъ главнѣйшихъ основаніяхъ: онъ предлагалъ устроить рельсовое сообщеніе между Курскомъ и Харьковомъ въ 18-ти мѣсячный срокъ, съ тѣмъ, чтобы Правительство выдало ему авансомъ 9 мил. руб. (т. е. при протяженіи линіи въ 230 верстъ—по 39.130 р. кред. на версту пути). Затѣмъ, по окончаніи этого участка, эксплоатацію его, согласно проекту Полякова, брало на себя акціонерное общество, имѣвшее образоваться къ тому времени и принимавшее на себя, вмѣстѣ съ тѣмъ, обязательство соорудить на свои средства линію отъ Харькова къ Азовскому морю (протяженіемъ 533 версты), причемъ къ сооруженію этой послѣдней линіи Поляковъ изъявлялъ готовность приступить на свой личный страхъ, еще до образованія упомянутаго общества. Что же касалось до будущаго общества, то Поляковъ ходатайствовалъ о разрѣшеніи ему выпустить въ свое время бумаги на всю линію отъ Курска до Таганрога съ вѣтвью на Ростовъ (общимъ протяженіемъ 763 версты) по расчету 68 тыс. р. мет. съ версты и при условіи дарованія капиталу компаніи соотвѣтствующей правитель-

*) Правда, что прежніе соискатели (Гр. Барановъ, затѣмъ иностранцы Мармонтъ и Грегори и наконецъ Харьковское земство) предполагали строить линію отъ Курска вплоть до Азовскаго моря.

ственной гарантіи. За передаваемый же компаніи отстроенный Поляковымъ участокъ отъ Курска до Харькова общество обязывалось, по разрѣшеніи выпуска бумагъ, возмѣстить Правительству авансъ въ 9 мил. руб. съ начетомъ 5% въ годъ. Если бы Правительствомъ впослѣдствіи не было признано возможнымъ предоставить окончаніе линіи къ Азовскому морю (на участкѣ Харьковъ-Таганрогъ) проектированному обществу, Поляковъ вызывался образовать акціонерную компанію только для линіи отъ Курска до Харькова, а за работы, которыя къ тому времени будутъ произведены на продолженіи ея къ Таганрогу, изъявлялъ готовность получить цѣну ихъ отъ Правительства на основаніи утвержденной послѣднимъ расцѣночной вѣдомости. Наконецъ, Поляковъ объявлялъ, что, въ случаѣ удовлетворенія его ходатайства объ учрежденіи акціонернаго общества на всю линію отъ Курска до Таганрога, онъ обязуется построить вблизи каменноугольныхъ копей Донецкаго бассейна рельсовый заводъ, приспособленный къ ежегодной выработкѣ 500.000 пуд. рельсовъ, не требуя отъ Правительства никакихъ денежныхъ субсидій, а лишь безвозмездной уступки удобной для такого завода мѣстности въ распоряженіе предпринимателя. Всю линію до Азовскаго моря Поляковъ предполагалъ окончить въ 2-хъ-лѣтній срокъ со времени разрѣшенія на выпускъ соотвѣтствующихъ бумагъ.

Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ и Статсъ-Секретарь Рейтернъ находили, что, несмотря на выгодность строительной цѣны, заявленной Губонинымъ и Казаковымъ, условіямъ Полякова все же должно быть отдано въ настоящемъ случаѣ предпочтеніе, главнымъ образомъ потому, что обязательство Полякова открыть линію до Харькова черезъ 18 мѣсяцевъ и предложеніе его вмѣстѣ съ тѣмъ начать работы по линіи отъ Харькова къ Азовскому морю даютъ возможность отстроить всю линію до Таганрога по крайней мѣрѣ двумя годами ранѣе, чѣмъ это можетъ быть сдѣлано при всякомъ другомъ предложеніи. Затѣмъ Министръ Финансовъ обратилъ особое вниманіе на то обстоятельство, что Казаковъ и Губонинъ въ разсматриваемомъ дѣлѣ являлись подрядчиками, почему, въ случаѣ отдачи имъ постройки Курско-Харьковской линіи, всѣ сверхсмѣтные расходы, если бы они оказались, пали бы на казну, Поляковъ же, какъ всѣ устроители частныхъ

желѣзныхъ дорогъ, принимаетъ въ этомъ отношеніи весь рискъ на себя *).

Наконецъ, относительно испрашиваемаго Поляковымъ права на выпускъ гарантированныхъ Правительствомъ бумагъ на опредѣленную сумму по расчету 68 тыс. руб. мет. на версту, министры путей сообщенія и финансовъ объясняли, что если изъ упомянутой суммы исключить 30% на потери при реализаціи бумагъ, проценты на капиталъ за время производства работъ и 15% для перевода металлической валюты въ кредитную, то получится поверстная стоимость Курско-Харьково-Азовской дороги всего въ 48.875 р. кред.—цѣна даже болѣе умѣренная, чѣмъ та, которую заявили Казаковъ и Губонинъ.

Комитетъ Министровъ въ засѣданіяхъ 20 и 27 Февраля 1868 г. присоединился къ мнѣнію министровъ путей сообщенія и финансовъ и 1-го Марта того же года были утверждены Государемъ два договора Правительства съ Поляковымъ на сооруженіе линій: а) Курско-Харьковской и б) Харьково-Азовской.

Эти договоры заслуживаютъ того, чтобы остановиться на нихъ нѣсколько подробнѣе. Прежде всего обращаетъ на себя вниманіе чисто условный характеръ втораго изъ нихъ—договора на постройку линіи, которая со временемъ можетъ быть уступлена другому предпринимателю, при условіи возмѣщенія Полякову произведенныхъ имъ расходовъ. Такая форма договора впослѣдствіи послужила предлогомъ къ возбужденію принципіальнаго вопроса относительно безспорности права Полякова на окончаніе начатой имъ дороги, о чемъ рѣчь впереди; въ данномъ же мѣстѣ нельзя обойти молчаніемъ главную особенность обоихъ договоровъ: принятое Поляковымъ обязательство пріобрѣсти въ Россіи потребное для сооруженія всей Курско-Харьково-Азовской линіи количество рельсовъ (съ ихъ принадлежностями) и подвижнаго состава, въ томъ размѣрѣ, въ какомъ русскіе заводчики въ состояніи будутъ исполнить подобные заказы согласно со сроками, назначенными для окончанія линіи. Какъ извѣстно, наше Правительство, начиная съ 1852 года, приняло за правило разрѣшать желѣзнодорожнымъ компаніямъ привозъ всѣхъ необходимыхъ для сооруженія желѣзныхъ дорогъ металлическихъ принадлеж-

*) Отношеніе м-ра Ф. къ м-ру п. с. отъ 29 Января 1868 г. за № 279.

ностей изъ за границы, и притомъ безъ оплаты ихъ таможенными пошлинами; мѣра эта была вызвана полною неприспособленностью существовавшихъ въ то время у насъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ къ приготовленію издѣлій такого рода. Неприспособленность эта особенно ясно выразилась во время постройки Николаевской желѣзной дороги, когда русскіе заводчики изъ всего заказаннаго имъ, во исполненіе Лично выраженной Императоромъ Николаемъ Павловичемъ воли, количества рельсовъ (4.836.000 пуд.) оказались въ состояніи изготовить въ теченіе трехъ лѣтъ всего 50.000 пуд. Не оставалось ничего иного, какъ дозволить всѣмъ строящимся дорогамъ получать рельсы изъ за границы; то же самое слѣдуетъ сказать и о подвижномъ составѣ, такъ какъ существовавшіе въ 50-хъ годахъ въ Петербургѣ два завода, занимавшіеся изготовленіемъ паровозовъ и вагоновъ (Александровскій казенный и Герцога Лейхтенбергскаго—впослѣдствіи оба перешедшіе въ завѣдываніе Главнаго Общества) *), едва могли удовлетворять заказамъ на одну Николаевскую дорогу. Такимъ образомъ разрѣшеніе безпошлиннаго привоза какъ рельсовъ, такъ и подвижнаго состава являлось единственнымъ средствомъ для обезпеченія своевременной постройки рельсовыхъ путей, необходимость которыхъ въ то время никѣмъ уже не подвергалась сомнѣнію: болѣе чѣмъ вѣроятно, что безъ допущенія упомянутой льготы Россія къ 1867 году не обладала бы желѣзнодорожною сѣтью въ 4.690 верстъ. Съ другой стороны, однако, система заграничныхъ заказовъ поглощала значительныя суммы денегъ, переплачиваемыхъ нами заграничнымъ фабрикантамъ, наше же внутреннее металлургическое производство продолжало оставаться чуть ли не въ зачаточномъ состояніи. На это Правительство во второй половинѣ 60-хъ годовъ обратило самое серьезное вниманіе и съ того времени былъ предпринятъ рядъ мѣръ, направленныхъ къ поощренію отечественной желѣзодѣлательной промышленности. Подробному изслѣдованію какъ состоянія нашего металлургическаго производства до указанной эпохи, такъ и правительственныхъ мѣропріятій, имѣвшихъ цѣлью поднять эту отрасль промышленности, отведено въ настоящемъ очеркѣ особое мѣсто; здѣсь же достаточно будетъ отмѣтить, что однимъ изъ

*) Заводъ бывшій Герцога Лейхтенбергскаго вскорѣ затѣмъ былъ упраздненъ.

такихъ мѣропріятій было включеніе въ условія сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ оговорки относительно пріобрѣтенія послѣдними части потребныхъ имъ рельсовъ и подвижнаго состава въ Россіи, причемъ желѣзнодорожныя компаніи обязывались принимать по смѣтнымъ цѣнамъ отъ Правительства извѣстное количество паровозовъ, вагоновъ и рельсовъ, изъ числа заказываемыхъ казною русскимъ заводчикамъ, въ видахъ поощренія отечественнаго металлургическаго производства. Первою дорогою, при разрѣшеніи которой Правительство ограничило права строителей на безпошлинный привозъ подвижнаго состава изъ за границы, была земская Елецко-Грязская дорога, концессія на которую утверждена 1 Марта 1867 года; въ ней постановлено было, что «товарныя платформы и товарные крытые вагоны должны быть пріобрѣтены преимущественно въ Россіи». То же постановленіе включено и въ концессію на Шуйско-Ивановскую дорогу (утвержденную 9-го Мая того же 1867 года). Затѣмъ въ упомянутыхъ выше договорахъ съ Поляковымъ требованіе Правительства редактировано уже въ гораздо болѣе опредѣленной формѣ и распространяется также на рельсы *) и паровозы. О полномъ воспрещеніи привоза металлическихъ принадлежностей изъ за границы пока не могло еще быть и рѣчи: для этого предстояло ожидать такого времени, когда наши заводы разовьютъ свою производительность въ мѣрѣ, достаточной для удовлетворенія всѣхъ могущихъ быть предъявленными къ нимъ требованій; но на ограниченіе безпошлиннаго привоза рельсовъ и подвижнаго состава Правительство рѣшилось безповоротно и постановленія въ этомъ смыслѣ неизмѣнно стали появляться во всѣхъ желѣзнодорожныхъ уставахъ, концессіяхъ и договорахъ, утвержденныхъ послѣ 1867 года.

Далѣе, въ силу § 35 договора на Харьково-Азовскую линію, Поляковъ обязывался отстроить и пустить въ ходъ рельсовый заводъ на указанныхъ уже выше основаніяхъ. Это предложеніе Полякова въ значительной степени способствовало

*) «Потребное количество рельсовъ съ ихъ принадлежностями, разныхъ машинныхъ и металлическихъ потребностей и подвижнаго состава учредитель обязанъ пріобрѣсти въ Россіи, если русскіе заводчики въ состояніи будутъ исполнить заказы согласно назначеннымъ срокамъ для окончанія работъ; причемъ учредитель принимаетъ отъ Правительства, по смѣтнымъ цѣнамъ заготовки и доставки въ Курскъ, заготовляемые Правительствомъ рельсы и паровозы въ такомъ количествѣ, какое для Правительства окажется возможнымъ и о чемъ должно быть сдѣлано своевременное заявленіе» (§ 6 каждаго изъ упомянутыхъ договоровъ).

тому, что его условіямъ на постройку Курско-Харьково-Азовской линіи было отдано предпочтеніе. Устройствомъ рельсоваго завода въ одной изъ нашихъ южныхъ губерній онъ шелъ на встрѣчу желанію Правительства развить по мѣрѣ возможности наше желѣзодѣлательное производство; эта полоса Россіи была самою природою предназначена для водворенія на ней горнозаводской промышленности: обширныя каменноугольныя залежи Донецкаго бассейна вполнѣ обезпечивали металлургическое производство дешевымъ минеральнымъ топливомъ, а рудныя богатства края не оставляли мѣста для сомнѣній въ будущихъ успѣхахъ чугуноплавильной и желѣзодѣлательной промышленности въ разсматриваемомъ районѣ. Въ глазахъ Правительства Поляковъ былъ первымъ піонеромъ въ этомъ дѣлѣ *); вполнѣ естественно, что предложеніе его встрѣтило сочувствіе**): требуя отъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей заказа въ Россіи части потребныхъ имъ металлическихъ принадлежностей, Правительство не могло допустить, чтобы обязательства, принимаемыя на себя концессіонерами, оставались фиктивными и прилагало всяческія старанія къ водворенію у насъ металлургическихъ заводовъ въ количествѣ, достаточномъ для удовлетворенія заказчиковъ.

Устройство рельсоваго завода было поставлено Поляковымъ, какъ извѣстно, въ зависимость отъ выдачи ему концессіи на линію отъ Харькова до Таганрога, которая, однако, была обѣщана ему лишь условно. Поэтому, прежде окончательнаго рѣшенія этого вопроса въ пользу Полякова Прави-

---

*) До 1868 года прокатка рельсовъ была заведена на заводахъ Алапаевскихъ, Пермской губерніи, принадлежавшихъ Яковлеву, и Нижнесалдинскомъ той же губерніи, принадлежавшемъ Демидову (съ 1852 г.). Въ 1861 г. къ перекаткѣ старыхъ рельсовъ былъ приспособленъ заводъ бывшій Огарева, близъ С.-Петербурга (впослѣдствіи Путиловскій). Съ 1865 г. стали принимать заказы на рельсы и Нижне-Тагильскіе заводы Демидова. Единственнымъ заводомъ, расположеннымъ не въ сѣверной полосѣ Россіи, изъ числа занимавшихся рельсовымъ производствомъ, былъ Юрезанскій заводъ Сухозанета въ Оренбургской губерніи, но онъ послѣ незначительныхъ опытовъ прокатки рельсовъ для Варшавской дороги уже съ 1853 г. не принималъ болѣе подобныхъ заказовъ (Ср. Кеппенъ. Соляная и горнозаводская промышленность—статья, помѣщенная въ Историко-Статистическомъ Сборникѣ промышленности Россіи, изд. подъ редакціей Тимирязева, т. I. СПБ. 1883 г.).

**) Обязательства своего относительно постройки рельсоваго завода Поляковъ однако не исполнилъ и честь носить имя практическаго иниціатора въ дѣлѣ водворенія рельсоваго производства на югѣ Россіи принадлежитъ извѣстному Джону Юзу (John Hughes), получившему въ 1869 г. разрѣшеніе на образованіе Новороссійскаго общества каменноугольнаго, желѣзнаго и рельсоваго производствъ.

тельству, уже послѣ сдачи тому же предпринимателю постройки Курско-Харьковскаго участка на договоренныхъ съ нимъ условіяхъ, пришлось разсмотрѣть нѣкоторыя вновь поступившія въ Министерство Путей Сообщенія ходатайства о выдачѣ разнымъ лицамъ концессій на продолженіе линіи отъ Харькова до Азовскаго моря. Генералъ-Адъютантъ Грейгъ, управлявшій въ то время, за отсутствіемъ Статсъ-Секретаря Рейтерна, въ качествѣ Товарища его, Министерствомъ Финансовъ, держался мнѣнія, что между соискателями полезно было бы устроить состязаніе. Въ засѣданіи Комитета Министровъ, посвященномъ этому вопросу, онъ поддерживалъ свой взглядъ и остался при особомъ мнѣніи. Главнымъ мотивомъ, приведеннымъ Управлявшимъ Министерствомъ Финансовъ въ подкрѣпленіе своего заключенія, было то соображеніе, что заграничные денежные рынки переполнены капиталами, ищущими помѣщенія, почему пріобрѣтеніе нужныхъ для отстройки Харьково-Азовской линіи средствъ не можетъ быть сопряжено съ затрудненіями. Послѣднее обстоятельство, по мнѣнію Ген.-Адъютанта Грейга, въ свою очередь позволяетъ надѣяться на возможность, путемъ состязанія, понизить размѣръ выговоренной Поляковымъ поверстной стоимости линіи, которую Правительству придется гарантировать. Ген. Ад. Грейгъ напоминалъ, что на ту же линію Правительство въ 1866 г. приняло цѣну въ 84.037 р. мет. за версту, но что уже годъ спустя новые предприниматели понизили эту цѣну до 73 тыс. р. мет., а теперь Поляковъ требуетъ цѣну еще меньшую—68 тыс. р. мет. Приведенныя обстоятельства въ связи съ тѣмъ соображеніемъ, что размѣщеніе на иностранныхъ рынкахъ русскихъ желѣзнодорожныхъ цѣнностей далеко не встрѣчаетъ теперь тѣхъ затрудненій, съ которыми приходилось бороться ранѣе, должны бы были побудить Правительство воспользоваться своимъ безспорнымъ правомъ не отдавать дороги Полякову на установленныхъ въ договорѣ съ нимъ основаніяхъ и путемъ конкурренціи добиться болѣе выгодныхъ для казны условій сооруженія Харьково-Азовской линіи.

Мнѣніе же остальныхъ Членовъ Комитета, съ Предсѣдателемъ (Кн. Гагаринымъ) во главѣ, сводилось къ слѣдующему: настоятельность скорѣйшаго сооруженія Харьково-Азовской линіи какъ для оживленія торговли южнаго края, такъ, въ особенности, въ видахъ снабженія южныхъ дорогъ минераль-

нымъ топливомъ изъ Донецкаго бассейна, налагаетъ на Правительство обязанность устранять все, что можетъ замедлить сооруженіе обсуждаемой линіи. Постройка ея уже начата Поляковымъ и, по удостовѣренію министра путей сообщенія, идетъ весьма успѣшно при содѣйствіи мѣстнаго крестьянскаго населенія, съ представителями котораго Поляковъ заключилъ соотвѣтствующіе контракты и условія, по большей части устные. Передача дороги въ другія руки не только замедлитъ ея окончаніе и вызоветъ продолжительное разбирательство претензій Полякова по возмѣщенію ему уже затраченныхъ имъ суммъ, но также пошатнетъ кредитъ предпринимателя по другимъ его желѣзнодорожнымъ операціямъ, можетъ быть, доведетъ его даже до несостоятельности; — несостоятельность же Полякова весьма неблагопріятно отразилась бы на благосостояніи низшаго класса населенія южныхъ губерній. Кромѣ того начатыя уже работы и заготовленные матеріалы подъ вліяніемъ климатическихъ условій будутъ, въ случаѣ пріостановки прокладки линіи, подвергаться неминуемому разстройству и для приведенія ихъ въ порядокъ потребуются новыя работы, плата за которыя войдетъ въ поверстную стоимость дороги и будетъ безплодною потерею для дѣла. Относительно же ожидаемаго Грейгомъ пониженія поверстной цѣны, большинство Комитета держалось мнѣнія, что такое пониженіе едва ли можетъ быть значительнымъ, даже въ случаѣ учрежденія конкурренціи, и выгода его для Правительства состоитъ лишь въ возможности уменьшенія абсолютной цифры гарантіи, принимаемой на себя казною; но гарантія эта, при сильномъ движеніи, ожидаемомъ на линіи, по всей вѣроятности, будетъ только номинальная *). Находя, такимъ образомъ, что столь гадательная выгода не можетъ въ глазахъ Правительства уравновѣшивать потерь и неудобствъ, сопряженныхъ съ переходомъ дѣла въ другія руки, большинство Комитета полагало рѣшить вопросъ въ пользу Полякова. Государь 27 Августа 1868 г. согласился съ этимъ послѣднимъ мнѣніемъ и вся Курско - Харьково - Азовская дорога осталась за Поляковымъ, отстроившимъ ее ранѣе срока, установленнаго въ договорѣ съ нимъ: сквозное движеніе

*) Расчетъ этотъ не оправдался и дорога съ перваго же года своего открытія не могла обойтись безъ приплатъ по гарантіи, такъ какъ эксплоатаціонные расходы поглощали до 80% валоваго дохода (см. Докладъ Коммисіи Графа Баранова, часть I-я, таблица № 21).

между Курскомъ и Таганрогомъ было открыто въ Декабрѣ 1869 г. *).

Еще до окончательнаго рѣшенія вопроса объ оставленіи за Поляковымъ права на постройку Курско-Харьково-Азовской линіи на всемъ ея протяженіи была обезпечена исполненіемъ небольшая линія, вошедшая въ число Высочайше одобренныхъ 23 Апрѣля 1866 г. питательныхъ вѣтвей — *дорога Орловско-Елецкая.* Относительно ея слѣдуетъ припомнить, что, при разрѣшеніи въ 1867 г. Елецко-Грязской линіи (см. предыдущую главу), было Высочайше повелѣно выдать Ефремовскому уѣздному земству (Тульской губерніи) удостовѣреніе въ томъ, что оно сохраняетъ за собою предпочтительное передъ другими предпринимателями право ходатайствовать о дарованіи ему концессіи съ правительственною гарантіею на Елецко-Орловскую желѣзную дорогу, и что если бы явились желающіе взять постройку названной линіи и безъ гарантіи, то о такомъ предложеніи будетъ своевременно объявлено земству. Между тѣмъ въ Февралѣ 1868 года Елецкое земство, получившее, какъ извѣстно, концессію на дорогу отъ Ельца до ст. Грязи Козлово-Воронежской линіи, заявивъ министру финансовъ о неудобствахъ, какъ для постройки, такъ и для позднѣйшей эксплоатаціи, раздѣленія пространства отъ Орла до Грязей (всего 280 верстъ) между двумя обществами, ходатайствовало о разрѣшеніи ему взять на себя постройку и Елецко-Орловской линіи, причемъ выразило готовность облегчить, насколько возможно, финансовыя условія уплаты гарантіи, обѣщанной Правительствомъ на эту линію. Объ этомъ ходатайствѣ было объявлено Ефремовскому земству и затѣмъ отъ обоихъ конкуррентовъ было потребовано, чтобы каждый изъ нихъ безотлагательно представилъ свои окончательныя условія на сооруженіе Елецко-Орловской дороги. Проектъ Елецкаго земства въ финансовомъ отношеніи оказался болѣе выгоднымъ для казны: абсолютная цифра испрашиваемой гарантіи равнялась 461.000 р. въ годъ, тогда какъ Ефремовское земство не довольствовалось цифрою меньшею, чѣмъ

*) Уставъ общества Курско-Харьково-Азовской дороги Высочайше утвержденъ 7 Декабря 1869 г. На основаніи его капиталъ общества состоитъ изъ акцій на 12.971.000 р. мет. и изъ облигацій на 38.913.000 р. мет.; гарантія присвоена и акціонерному и облигаціонному капиталамъ (5½%), при чемъ, по общепринятому въ то время порядку, для облигацій гарантія вступала въ силу со дня ихъ выпуска. Срокъ концессіи равнялся 85 годамъ.

526.000 р. Въ виду этого Комитетъ Министровъ въ засѣданіе 16 Апрѣля 1868 г. призналъ желательнымъ предоставить сооруженіе Орловско-Елецкой линіи Елецкому земству, но вмѣстѣ съ тѣмъ не отрицалъ права Ефремовскаго земства на возмѣщеніе ему расходовъ, понесенныхъ имъ при произведенныхъ его распоряженіемъ изысканіяхъ по разсматриваемому направленію (123 тыс. руб.). Положеніе Комитета и проектъ концессіи были утверждены Государемъ 22-го Апрѣля 1868 г.; согласно концессіи вся линія отъ Орла до Грязей разбита на два отдѣленія: 1) отъ Грязей до Ельца (въ то время уже находившееся въ постройкѣ), и 2) отъ Ельца до Орла, предстоявшее къ сооруженію. Поверстная стоимость 2-го отдѣленія дороги исчислена была въ 66.658 р. мет.; капиталъ перваго отдѣленія, состоявшій изъ выпущенныхъ уже бумагъ, считался, вполнѣ согласно съ принятымъ Правительствомъ еще въ 1867 г. обязательствомъ, гарантированнымъ сполна, капиталъ же участка Орелъ-Елецъ—только въ той части его, которая имѣла быть реализована выпускомъ облигацій (т. е. въ размѣрѣ ¾ всего номинальнаго капитала). Такимъ образомъ дохода на акціонерный капиталъ 2-го отдѣленія казна не принимала на свою отвѣтственность: въ этомъ и заключалось то облегченіе, которое было обѣщано Елецкимъ земствомъ Правительству въ дѣлѣ уплаты гарантіи. Объясненія самому факту такой уступки, сдѣланной земствомъ, по всей вѣроятности, слѣдуетъ искать въ томъ обстоятельствѣ, что къ 1868-му году нѣкоторыя изъ отстроенныхъ уже желѣзнодорожныхъ линій (напр. Московско-Рязанская, Московско-Ярославская, Рязанско-Козловская) успѣли обнаружить значительную доходность, позволявшую имъ не только покрывать изъ своихъ эксплоатаціонныхъ доходовъ всѣ обязательные платежи, но и давать извѣстный дивидендъ акціонерамъ *). Такіе результаты эксплоатаціи примосковныхъ рельсовыхъ путей дали новый толчекъ предпринимательской энергіи различныхъ соискателей на желѣзнодорожныя концессіи и даже побудили ихъ пойти на нѣкоторый рискъ: примѣръ подало Елецкое земство, которое, какъ было только что упомянуто, согласилось выпустить часть бумагъ проектированной

*) Дивидендъ равнялся (за 1867 г.)
по Московско-Рязанской дорогѣ 12%
— Московско-Ярославской — 9—
— Рязанско-Козловской — 8—

имъ Орловско-Елецкой дороги, не испрашивая на нихъ гарантіи Правительства, въ расчетѣ на то, что доходность линіи сдѣлаетъ такую гарантію излишнею. Вообще, при изученіи исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла конца 60-хъ годовъ, нельзя не замѣтить, что въ обществѣ того времени, въ противоположность настроенію первой половины того же десятилѣтія, господствовалъ нѣсколько оптимистическій взглядъ на будущіе финансовые результаты эксплоатаціи строившихся и предположенныхъ къ сооруженію рельсовыхъ путей: только такимъ настроеніемъ коммерческихъ сферъ и можно объяснить себѣ, почему Правительству, въ теченіе одного 1868-го года, удалось побудить нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей не только удовольствоваться частичною гарантіею на основной капиталъ, но даже взять на себя, какъ будетъ показано ниже, постройку новыхъ линій безъ всякой гарантіи ихъ доходности со стороны казны. Результаты такой политики можно, однако, назвать успѣшными лишь въ томъ смыслѣ, что, благодаря подобному образу дѣйствій Правительства, страна обогатилась нѣсколькими новыми рельсовыми путями, не стоявшими на первой очереди; но Правительству впослѣдствіи пришлось нести крупныя денежныя жертвы для поддержанія такого рода линій, не оправдавшихъ возлагавшихся на нихъ, въ смыслѣ ихъ будущей прибыльности, надеждъ. Особенно чувствительные убытки принесли казнѣ тѣ дороги, устройство которыхъ было поручено земствамъ, занимавшимъ какъ извѣстно, во второй половинѣ 60-хъ годовъ видное мѣсто среди соискателей на желѣзнодорожныя концессіи.

Линіи, гарантированныя земствами, и вопросъ о развитіи нашей желѣзнодорожной сѣти въ юго-восточномъ направленіи.

Когда Правительство ограничило выдачу концессій съ гарантіею отъ казны, нѣкоторыя земства, ходатайствовавшія о проложеніи новыхъ рельсовыхъ путей, изъявили готовность принять гарантію дохода по предназначавшимся къ выпуску, для отстройки такихъ дорогъ, бумажнымъ цѣнностямъ на свой счетъ. Починъ принадлежалъ земству Борисоглѣбскаго уѣзда, Тамбовской губерніи. Земство это еще въ 1867 г. получило Высочайшее разрѣшеніе (послѣдовавшее по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія) произвести, за собственный счетъ, изысканія на проведеніе рельсоваго пути между Тамбовомъ и Борисоглѣбскомъ, но безъ всякаго обѣщанія позднѣйшаго внесенія этой линіи въ сѣть неотложныхъ до-

рогъ, или возмѣщенія изъ средствъ казны расходовъ земства по изысканіямъ. Съ окончаніемъ послѣднихъ Борисоглѣбское земство пришло къ убѣжденію, что проектированную имъ линію слѣдуетъ провести не на Тамбовъ, а на Грязи, станцію Козлово-Воронежской дороги, которой предстояло сдѣлаться со временемъ (послѣ открытія движенія на Орловско-Грязской дорогѣ) конечнымъ пунктомъ магистрали Рига-Витебскъ-Смоленскъ-Орелъ-Елецъ-Грязи; въ пользу такого варіанта приводилось, главнымъ образомъ, то соображеніе, что хотя новое направленіе и отдаляетъ Борисоглѣбскъ отъ С.-Петербурга на 11 верстъ (въ сравненіи съ направленіемъ на Тамбовъ), но за то приближаетъ его на 105 верстъ къ Ригѣ и Либавѣ, выгоднѣйшимъ пунктамъ сбыта нашего хлѣба за границу. Отъ соединенія Борисоглѣбска съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ ожидалось оживленіе торговли продуктами сельскохозяйственной промышленности плодородныхъ Донскихъ степей, примыкающихъ къ Борисоглѣбскому уѣзду. Когда проектъ такой дороги былъ представленъ на разсмотрѣніе высшаго Правительства, исполненіе сѣти 1866 года собственно могло уже считаться обезпеченнымъ *): поэтому явилась возможность обратить вниманіе и на новыя линіи. Дорога отъ *Грязей до Борисоглѣбска* была признана полезною и разрѣшена съ тѣмъ условіемъ, что Правительство не принимаетъ на себя ручательства за ея доходность; ручательство это приняло на себя земство въ размѣрѣ 2½% на основной капиталъ въ 13.440.000 р. мет., который предполагалось собрать исключительно выпускомъ акцій **); на погашеніе послѣднихъ земство обязывалось ежегодно отдѣлять изъ чистыхъ прибылей общества Грязе-Борисоглѣбской дороги въ теченіе 85-ти-лѣтняго концессіоннаго срока по 1/12% съ цифры основнаго капитала и по 5% съ нарицательной цѣны погашенныхъ уже акцій. Принявъ на себя гарантію акцій, земство испрашивало однако единовременное пособіе отъ Правительства въ размѣрѣ 1.000.000 р. подъ залогъ гарантированныхъ Правительствомъ цѣнностей (ссуда эта имѣла быть возвращена по отстройкѣ линіи— наличными деньгами или акціями

*) Въ то время уже близились къ концу переговоры о разрѣшеніи послѣднихъ двухъ изъ оставшихся еще не сданными въ постройку линій, признанныхъ неотложными (Козлово-Тамбовской и Кременчуго-Харьковской).

**) При такомъ основномъ капиталѣ поверстная стоимость линіи (протяженіемъ 199 верстъ) составляла 67.537 руб. мет.

общества) и ходатайствовало объ оставленіи за собою Правительствомъ акцій компаніи на сумму 5 мил. р. кред. нарицательныхъ по цѣнѣ 80 за 100.

При разсмотрѣніи дѣла о Грязе-Борисоглѣбской дорогѣ въ Комитетѣ Министровъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ обратилъ вниманіе Комитета на то, что въ данномъ случаѣ не требуется вовсе правительственной гарантіи и что, слѣдовательно, съ принятіемъ предложенія Борисоглѣбскаго земства явится возможность достигнуть немаловажнаго приращенія внутреннихъ нашихъ сообщеній безъ появленія на денежныхъ рынкахъ новой, гарантированной Правительствомъ, бумаги. Этому обстоятельству Министръ Финансовъ придавалъ особое значеніе, такъ какъ оно, по его мнѣнію, доказывало, что находятся капиталисты, убѣжденные въ доходности нашихъ желѣзныхъ дорогъ и не задумывающіеся затратить большой капиталъ безъ всякаго ручательства казны за размѣръ имѣющей получиться прибыли. Испрашиваемое земствомъ участіе Правительства въ проектированномъ предпріятіи также не встрѣтило возраженій со стороны Статсъ-Секретаря Рейтерна: Министръ Финансовъ объяснялъ, что затрата казны на пріобрѣтеніе части акцій можетъ быть допущена, такъ какъ Правительство получитъ на затраченный капиталъ извѣстный, хотя и небольшой, доходъ, гарантированный земствомъ ($2\frac{1}{2}\%$ на нарицательный или около 3% на дѣйствительно внесенный капиталъ); но такой низкій процентъ доходности едва ли будетъ существовать болѣе 2-хъ—3-хъ лѣтъ и, во всякомъ случаѣ, вознаградится усиленнымъ движеніемъ по отстроеннымъ уже линіямъ къ Ригѣ и къ Москвѣ, которыя всѣ пользуются правительственною гарантіею*). Энергично отстаиваемое Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ предложеніе Борисоглѣбскаго земства, несмотря на новизну проектированной комбинаціи, согласно которой изъ средствъ земства, т. е. изъ суммъ, доставляемыхъ плательщиками земскихъ сборовъ, предполагалось, въ случаѣ недостаточной доходности линіи, выплачивать дивидендъ на желѣзнодорожныя акціи, было принято Комитетомъ Министровъ безъ возраженій и концессія утверждена 21 Марта 1868 г. **), причемъ земству было дозволено произвести изысканія по продолженію Грязе-Бори-

*) Журналъ Комитета Министровъ 19 Марта 1868 г.

**) Дорога открыта для движенія въ Декабрѣ 1869 г.

соглѣбской линіи къ Волгѣ и присвоено преимущественное право на постройку этого послѣдняго участка въ случаѣ, если Правительство признаетъ сооруженіе его желательнымъ.

Примѣръ, данный Борисоглѣбскимъ земствомъ, не остался единичнымъ: Тамбовское уѣздное земство, которому земства Саратовское и Кирсановское уступили принадлежавшее имъ право постройки дороги отъ Тамбова до Козлова *), послѣ тщетныхъ попытокъ склонить Правительство къ присвоенію этой линіи казенной гарантіи, рѣшилось также даровать капиталу предположенной имъ дороги гарантію изъ средствъ земства и, пригласивъ къ участію въ предпріятіи земство Козловскаго уѣзда (Тамбовской же губерніи), представило на утвержденіе Правительства проектъ концессіи на *Козлово-Тамбовскую* дорогу. Линія эта, какъ выше указано, была намѣчена въ проектѣ сѣти 1866 года въ качествѣ питательной вѣтви къ Рязанско-Козловской дорогѣ; поэтому польза ея не подвергалась болѣе обсужденію; но вопросъ о гарантіи, даруемой земствами Тамбовскаго и Козловскаго уѣздовъ, на этотъ разъ возбудилъ пренія принципіальнаго свойства. Названныя земства предполагали даровать имѣвшему образоваться обществу Козлово-Тамбовской дороги ручательство въ размѣрѣ 2% на нарицательную сумму всего основнаго капитала (при основномъ капиталѣ въ 5.100.000 р. мет. нар. абсолютная цифра гарантіи составляла, такимъ образомъ, 102.000 р. мет. въ годъ). Эта сумма въ 102.000 р. мет. предназначалась на уплату $5\frac{1}{12}$% (интереса и погашенія) на одинъ лишь облигаціонный капиталъ, опредѣленный въ 2.000.000 р. мет. нар., акціонерному же капиталу никакой гарантіи не присваивалось.

Комитетъ Министровъ, не возражая противъ заключенія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ о выгодности для Правительства подобной комбинаціи, остановился на томъ, что «въ Положеніи о земскихъ учрежденіяхъ нѣтъ прямыхъ указаній, въ какой мѣрѣ предоставленное земствамъ право хозяйственнаго распоряженія мѣстными нуждами можетъ служить обезпеченіемъ принимаемыхъ уполномоченными отъ земствъ на свою отвѣтственность предпріятій, а равно, въ какой мѣрѣ должны быть ограждены въ подоб-

*) Право это было имъ предоставлено въ силу Выс. утв. 21 Марта 1867 г. положенія Комитета желѣзныхъ дорогъ (см. предыдущую главу).

ныхъ случаяхъ частные интересы членовъ земствъ отъ возможныхъ увлеченій ихъ представителей». Сознавая всю важность точнаго разъясненія возбужденныхъ вопросовъ, Комитетъ считалъ необходимымъ обратить на нихъ особенное вниманіе Министра Внутреннихъ Дѣлъ и поручить ему, по всестороннемъ разсмотрѣніи означенныхъ вопросовъ, совмѣстно съ Главноуправляющимъ II Отдѣленіемъ Собственной Его Величества Канцеляріи, внести по этому предмету, въ установленномъ порядкѣ, соотвѣтствующее представленіе, а до того времени пріостановить выдачу желѣзнодорожныхъ концессій съ гарантіею отъ земствъ *). Это послѣднее ограниченіе Комитетъ не распространилъ однако на данный случай: Козлово-Тамбовская линія, какъ уже было упомянуто, вошла въ число питательныхъ вѣтвей, признанныхъ полезными еще въ 1866 году; кромѣ того, въ виду уже разъ допущеннаго примѣра гарантіи со стороны Борисоглѣбскаго земства, Комитетъ не считалъ удобнымъ отклонить подобное же ходатайство земствъ Тамбовскаго и Козловскаго.

Такимъ образомъ, несмотря на сомнѣнія, возникшія по вопросу о томъ, насколько финансовое участіе земствъ въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ является согласнымъ съ духомъ Положенія о земскихъ учрежденіяхъ, соображенія о практической необходимости всемѣрнаго развитія нашихъ желѣзнодорожныхъ сообщеній взяли перевѣсъ и на основаніи Высочайшаго повелѣнія 14 Апрѣля 1868 г. Тамбово-Козловская дорога была разрѣшена къ безотлагательной постройкѣ на просимыхъ двумя упомянутыми земствами условіяхъ **).

Тамбово-Козловская линія всегда разсматривалась Правительствомъ не какъ самостоятельная вѣтвь, а лишь какъ звено будущей линіи на Саратовъ, желательность которой была признана еще въ 1859 году. Впослѣдствіи вопросъ о необходимости соединенія рельсовымъ путемъ низовьевъ Волги съ центральною Россіею неоднократно разсматривался заинтересованными въ дѣлѣ вѣдомствами, но не получалъ дальнѣйшаго движенія, пока, наконецъ, въ 1866 году, одновременно съ разрѣшеніемъ изысканій по направленію отъ Козлова на Тамбовъ, не было постановлено, что Козлово-Тамбовская вѣтвь имѣетъ

---

*) Жур. Ком. Мин. 9 Апрѣля 1868 г.

**) Открытіе названной линіи для движенія послѣдовало въ концѣ 1869 года.

впослѣдствіи быть продолжена до Саратова. При этомъ, въ Высочайше утвержденномъ 7 Іюня 1867 г. журналѣ Комитета желѣзныхъ дорогъ было, между прочимъ, опредѣленно выражено, что Тамбово-Саратовская линія (черезъ Аткарскъ) считается Правительствомъ однимъ изъ самыхъ полезныхъ рельсовыхъ путей и что она будетъ внесена въ число дорогъ, стоящихъ на первой очереди, по обезпеченіи реализаціи капиталовъ для линій, признанныхъ первостепенными Высочайшимъ повелѣніемъ 23 Апрѣля 1866 года (при утвержденіи сѣти). Въ виду такого рѣшенія Саратовское губернское и Кирсановское уѣздное земства произвели на свои средства подробныя изысканія и въ началѣ 1868 года представили проектъ концессіи на линію отъ Тамбова до Саратова, испрашивая правительственную гарантію на облигаціонный капиталъ имѣвшаго образоваться общества Тамбово-Саратовской дороги и соглашаясь принять на свой счетъ ручательство за минимальный доходъ въ 5% по акціямъ названной компаніи.

Однако, къ разсматриваемому времени взглядъ высшаго Правительства на вопросъ о соединеніи нашихъ внутреннихъ губерній съ южнымъ Поволжьемъ успѣлъ существенно измѣниться. Прежде за конечный пунктъ желѣзнодорожной сѣти у низовьевъ Волги всегда принимался Саратовъ; были, правда, нѣкоторыя колебанія относительно того направленія, по которому онъ долженъ былъ получить соединеніе съ общею системою рельсовыхъ путей: Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ, въ бытность свою Главноуправляющимъ Путями Сообщенія, проектировалъ магистраль Москва—Рязань—Тамбовъ—Саратовъ, не получившую тогда осуществленія вслѣдствіе несостоятельности образовавшейся для отстройки ея акціонерной компаніи; позднѣе Генералъ-Лейтенантъ Мельниковъ, по проекту сѣти 1862 года, имѣлъ въ виду соединить Саратовъ съ существующею рельсовою сѣтью черезъ Елецъ и Орелъ, причемъ получалась магистраль Рига—Витебскъ—Орелъ—Саратовъ. Дальнѣйшій ходъ дѣла нашего желѣзнодорожнаго строительства доказалъ возможность осуществленія какъ того, такъ и другаго плана: проведеніемъ дороги отъ Рязани до Козлова, можно сказать, предрѣшался вопросъ о продолженіи этой линіи до Тамбова, а затѣмъ и до Саратова, который такимъ образомъ получалъ соединеніе съ Москвою; путемъ же внесенія въ число неотложныхъ питательныхъ вѣтвей (въ сѣти 1866 года) дорогъ

Орловско-Елецкой и Елецко-Грязской обезпечивалось будущее сообщеніе Саратова черезъ Грязи съ Орломъ, а слѣдовательно и съ Ригою. Но уже съ 1867 года на усмотрѣніе Правительства начали поступать различныя предложенія на проведеніе другихъ желѣзнодорожныхъ линій въ раіонѣ южной части Волжскаго бассейна; эти предложенія сдѣлали необходимымъ новый пересмотръ вопроса о рельсовыхъ сообщеніяхъ въ указанной мѣстности во всей его совокупности. Земства Самарской и Пензенской губерній возбудили ходатайство о продленіи уже оконченной къ тому времени постройкою Ряжско-Моршанской дороги черезъ Сызрань до Самары, причемъ на производство изысканій по участку этой линіи отъ Моршанска до Пензы изъявили готовность учредители общества вышеупомянутой Ряжско-Моршанской дороги *). Съ своей стороны Оренбургскій Генералъ-Губернаторъ, Генералъ-Адъютантъ Крыжановскій, представлялъ о необходимости, въ видахъ облегченія нашимъ мануфактурнымъ товарамъ доступа на среднеазіатскіе рынки, связать рельсовымъ путемъ Самару съ Оренбургомъ. Наконецъ, Борисоглѣбское земство, уже получившее концессію на линію отъ Грязей до Борисоглѣбска, просило о разрѣшеніи продолжить эту линію до Царицына или Камышина, ссылаясь на данное ему обѣщаніе въ этомъ смыслѣ. Въ свою очередь Тамбовское и Кирсановское земства, опираясь на Высочайше утвержденное 7 Іюня 1867 года положеніе Комитета желѣзныхъ дорогъ, которымъ признавалось важное экономическое значеніе линіи Тамбовъ—Саратовъ, настаивали на выдачѣ имъ концессіи на упомянутую линію съ правительственною гарантіею на облигаціонный кипиталъ.

Комитетъ Министровъ, разсмотрѣвъ всѣ эти ходатайства, въ общей ихъ связи, нашелъ, что Высочайше утвержденнымъ 7 Іюня 1867 года журналомъ Комитета желѣзныхъ дорогъ хотя и предоставлено земствамъ Саратовской губерніи и Кирсановскаго уѣзда произвести на свой счетъ изысканія и составить проектъ устройства Тамбово-Саратовской дороги, однако, въ то же время земствамъ объявлено, что такое дозволеніе отнюдь не даетъ имъ преимущественнаго права на полученіе концессіи съ правительственною гарантіею. Затѣмъ Комитетъ произвелъ сравнительную оцѣнку значе-

*) Сб. свѣд. о жел. дор. изд. 1868 г. Отд. I, гл. 2-я, стр. 251.

нія двухъ новыхъ линій, которыя, независимо отъ Тамбово—Саратовской дороги, къ разсматриваемому времени имѣлись въ виду для соединенія Волги съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ, а именно линій: Пензо-Самарской и Борисоглѣбско-Камышинской. Относительно первой изъ нихъ Комитетъ принялъ во вниманіе, что дорога эта, прорѣзывая на всемъ протяженіи отъ Моршанска до Волги густо населенную и плодородную мѣстность, и слѣдуя далѣе по Самарской губерніи къ Оренбургскому краю, открываетъ обширное поле торговому движенію на всемъ этомъ пути, а равно и матеріальному развитію естественныхъ богатствъ Приуральскаго края и сопредѣльныхъ съ нимъ владѣній нашихъ въ Средней Азіи. Вторая же линія — отъ Борисоглѣбска къ Камышину, составляя почти по прямому направленію продолженіе уже существовавшихъ или строившихся тогда рельсовыхъ путей отъ Риги черезъ Орелъ къ низовьямъ Волги, послужитъ къ соединенію Балтійскаго и Каспійскаго морей и къ сближенію съ ихъ портами нашихъ хлѣбородныхъ центральныхъ и юго-восточныхъ губерній. Обѣимъ этимъ линіямъ, особенно же дорогѣ Самарской, по мнѣнію Комитета, слѣдуетъ, по экономическому ихъ значенію, оказать предпочтеніе передъ всякою другою линіею въ той же мѣстности, не исключая и Тамбово-Саратовской, которую не предполагалось вести дальше Волги, какъ это имѣется въ виду для дороги Самарской. По приведеннымъ соображеніямъ Комитетъ отклонилъ ходатайство Саратовскаго и Кирсановскаго земствъ о концессіи съ правительственною гарантіею на Тамбово-Саратовскую дорогу, Борисоглѣбскому же земству полагалъ дозволить, согласно его ходатайству, произвести на свой счетъ изысканія для будущей дороги отъ Борисоглѣбска до низовьевъ Волги *).

Такимъ образомъ Комитетъ Министровъ не подтвердилъ взгляда, высказаннаго Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ въ 1867 г.; послѣдній имѣлъ также въ своемъ разсмотрѣніи предположеніе о проведеніи рельсоваго пути отъ Борисоглѣбска до Камышина, но, какъ своевременно было указано (см. предшествующую главу), предпочелъ ему направленіе на Саратовъ. Комитетъ же Министровъ высказался въ обратномъ смыслѣ и, какъ можно догадываться, главнымъ образомъ потому, что,

*) Жур. Ком. Мин. 7 и 16 Мая 1868 г., утвержденный Государемъ 24 того же Мая.

благодаря поступившему отъ Оренбургскаго Генералъ-Губернатора ходатайству о Заволжской дорогѣ (къ Оренбургу), рамки подлежавшаго обсужденію вопроса о рельсовыхъ сообщеніяхъ въ юго-восточной полосѣ Россіи значительно раздвигались въ сравненіи съ предшествовавшимъ годомъ: въ 1867 году обсуждался только наиболѣе удобный способъ соединенія нижняго Поволжья съ общею желѣзнодорожною сѣтью; теперь былъ поднятъ вопросъ о раіонѣ дѣйствій и сферы вліянія каждой изъ проектированныхъ съ этою цѣлію трехъ линій. При такой постановкѣ вопроса Тамбово-Саратовская дорога, по мотивамъ, указаннымъ въ приведенныхъ выше соображеніяхъ Комитета Министровъ, естественно не могла оставаться на первомъ мѣстѣ.

Ближайшимъ послѣдствіемъ рѣшенія, принятаго Комитетомъ Министровъ, было признаніе Оренбурго-Самарской линіи подлежащею включенію въ первую категорію при составленіи будущаго проекта желѣзнодорожной сѣти, причемъ въ соображеніяхъ Комитета Министровъ, посвященныхъ разсмотрѣнію этого вопроса, содержалось также указаніе на желательность скорѣйшаго соединенія Самары съ Моршанскомъ, отъ котораго тогда уже была отстроена дорога на Ряжскъ *).

Несмотря на такой исходъ дѣла, Тамбовское и Кирсановское земства не оставили своей мысли объ осуществленіи Тамбово-Саратовской дороги. Въ прошеніи, поданномъ на Высочайшее имя, уполномоченный ихъ (Лупандинъ) ходатайствовалъ о разрѣшеніи названнымъ земствамъ отстроить прежде проектированную ими линію на свой страхъ, безъ правительственной гарантіи и тѣмъ доказать, какъ говорилось въ прошеніи, возможность такого способа постройки и для другихъ нашихъ дорогъ. Подобная точка зрѣнія вполнѣ совпадала со взглядами финансоваго вѣдомства на желательную постановку вопроса о правительственной гарантіи: уже при разрѣшеніи Грязе-Борисоглѣбской дороги Статсъ-Секретарь Рейтернъ считалъ отказъ учредителей общества упомянутой линіи отъ казенной гарантіи благопріятнымъ признакомъ, свидѣтельствовавшимъ о постепенно укрѣплявшемся довѣріи къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ;—естественно, что и предложеніе Тамбовскаго и Кирсановскаго земствъ встрѣтило сочувствіе со стороны

*) Жур. Ком. Мин. 11 Іюля 1868 г.

Министра Финансовъ. Комитетъ Министровъ также оказался на сторонѣ Статсъ-Секретаря Рейтерна и одобрилъ въ принципѣ предположеніе о сооруженіи Тамбово-Саратовской дороги безъ всякой матеріальной поддержки со стороны Правительства; въ виду же того, что въ прошеніи уполномоченныхъ отъ поименованныхъ выше двухъ земствъ не заключалось достаточно подробнаго проекта условій сооруженія линіи, Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ было поручено вступить по этому предмету въ ближайшіе переговоры съ образовавшимся въ Саратовѣ «Земскимъ комитетомъ по постройкѣ Тамбово-Саратовской дороги». Изъ переговоровъ выяснилось, что капиталъ, потребный для сооруженія всей линіи отъ Тамбова до Саратова исчисленъ земствами въ цифрѣ 27.734.236 руб. мет. (при протяженіи дороги въ 340 верстъ это составляло по 81.571 руб. мет. въ среднемъ выводѣ на версту); по проекту земскаго комитета, въ ближайшемъ будущемъ предстоялъ выпускъ лишь одного акціонернаго капитала въ размѣрѣ 7.573.326 руб. мет. — эта сумма предназначалась на сооруженіе перваго участка линіи отъ Тамбова до с. Уметъ (110 верстъ). Реализацію упомянутаго акціонернаго капитала принимали на себя названныя выше земства, которыя, при помощи, сверхъ того, Саратовскаго городскаго общества, гарантировали на этотъ капиталъ 5% интереса и $^1/_{12}$% погашенія; затѣмъ, по открытіи движенія на указанномъ участкѣ, учредители предполагали выпустить, подъ залогъ отстроенной уже части линіи, облигаціи для сооруженія втораго участка (до Аткарска) и, наконецъ, по отстройкѣ и этого послѣдняго, реализировать второй облигаціонный заемъ на основаніяхъ, которыя своевременно подлежали бы утвержденію Правительства. Такимъ образомъ опять предполагалось оставить гарантію извѣстной части дохода новой линіи на отвѣтственности земства (съ содѣйствіемъ еще городскаго общества), т. е. имѣлась въ виду та же комбинація, относительно закономѣрности которой еще незадолго до того былъ поднятъ вопросъ въ Комитетѣ Министровъ. Въ данномъ случаѣ дѣло стояло такъ: или надо было согласиться на условія, предложенныя земскимъ комитетомъ, т. е. на гарантію отъ земства, или же даровать гарантію отъ Правительства—послѣднее, однако, противорѣчило бы уже разъ принятому Комитетомъ Министровъ, по отношенію къ Тамбово-Саратовской дорогѣ, рѣше-

нію; на сооруженіе же разсматриваемой линіи безъ всякой гарантіи соискателей не имѣлось.

Послѣдовалъ оживленный обмѣнъ мнѣній между причастными къ дѣлу вѣдомствами. Вновь назначенный въ 1868 году Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ Генералъ-Адъютантъ Тимашевъ, замѣнившій на этомъ посту Статсъ-Секретаря Валуева, въ отличіе отъ своего предшественника, при которомъ выдача желѣзнодорожныхъ концессій земствамъ не вызывала возраженій со стороны Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, явился убѣжденнымъ противникомъ участія земствъ въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства вообще. Участіе земскихъ учрежденій въ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ, писалъ онъ въ своемъ отзывѣ, не принадлежитъ, по свойству дѣла, къ числу поименованныхъ въ Положеніи 1 Января 1864 г. предметовъ, подлежащихъ вѣдѣнію названныхъ учрежденій. По закону, къ вѣдѣнію земства отнесены: устройство и содержаніе принадлежащихъ земству путей сообщенія, содержимыхъ на счетъ земства. Желѣзныя дороги, особенно такія, которыя, подобно Тамбово-Саратовской, имѣютъ значеніе государственныхъ путей, очевидно не могутъ быть причислены къ принадлежащимъ земству и содержимымъ на его счетъ путямъ сообщенія, подъ которыми законъ несомнѣнно разумѣетъ губернскія и уѣздныя дороги. Устройство и содержаніе дорогъ этого рода отнесено къ вѣдѣнію и обязанности земства каждой губерніи и уѣзда, какъ повинность мѣстныхъ обывателей, тогда какъ устройство желѣзныхъ дорогъ не только не составляетъ и не можетъ составлять чьей либо повинности, но, напротивъ, по свойству своему, составляетъ предпріятіе чисто коммерческое, промышленное, которое, подобно всѣмъ такого рода предпріятіямъ, сопряжено съ рискомъ. По закону, къ дѣламъ, подлежащимъ вѣдѣнію земскихъ учрежденій, относится лишь попеченіе о развитіи мѣстной торговли и промышленности, но не прямое, непосредственное участіе въ промышленныхъ предпріятіяхъ, а тѣмъ менѣе участіе въ однихъ только возможныхъ убыткахъ или приплатахъ, что имѣетъ мѣсто при принятіи на себя земствами гарантіи опредѣленнаго процента чистаго дохода. Наконецъ Генералъ-Адъютантъ Тимашевъ обращалъ вниманіе на то, что, въ силу одного изъ коренныхъ началъ земскаго положенія, кругъ дѣйствій земскихъ учрежденій ограничивается предѣлами губерніи или уѣзда, каждому

изъ этихъ учрежденій подвѣдомственныхъ, а потому и въ этомъ отношеніи гарантія дохода отъ желѣзной дороги, проходящей въ предѣлахъ разныхъ губерній, и солидарная въ данномъ случаѣ отвѣтственность земствъ нѣсколькихъ губерній составляютъ, безспорно, предметы, выходящіе изъ круга дѣлъ, ввѣренныхъ земскимъ учрежденіямъ *).

Мнѣніе Генералъ-Адъютанта Тимашева относительно объема правъ земскихъ учрежденій въ дѣлѣ принятія ими на себя гарантіи дохода желѣзнодорожныхъ предпріятій раздѣлялъ и Главноуправляющій II-мъ Отдѣленіемъ Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи, Статсъ-Секретарь Князь Урусовъ; при всемъ томъ онъ находилъ, что сомнѣніе, возникшее по этому вопросу, не даетъ еще повода къ безусловному отклоненію ходатайства Тамбовскаго и Кирсановскаго земствъ, особенно потому, что другія земства уже получили концессіи на желѣзныя дороги на тѣхъ же главныхъ основаніяхъ, которыя испрашиваются для Тамбово-Саратовской линіи. Тотъ же взглядъ поддерживалъ и Министръ Финансовъ, которому, въ концѣ концовъ, удалось настоять на своемъ мнѣніи и склонить въ его пользу Комитетъ Министровъ. Послѣдній основывалъ свое рѣшеніе, главнымъ образомъ, на томъ, что данное дѣло представлялось совершенно исключительнымъ по обстоятельствамъ, сопровождавшимъ его возникновеніе и дальнѣйшій ходъ: Саратовское и Кирсановское земства еще въ 1867 г. получили удостовѣреніе въ желательности, съ точки зрѣнія Правительства, сооруженія Тамбово-Саратовской дороги; затѣмъ было Высочайше утверждено положеніе Комитета же Министровъ, въ которомъ значилось, что Правительство считаетъ возможнымъ выдать концессію на эту линію, лишь бы учредители не испрашивали правительственной гарантіи. Обнадеженныя такимъ рѣшеніемъ земства вошли въ сношенія съ нѣкоторыми капиталистами и желѣзнодорожными подрядчиками и сдѣлали всѣ необходимыя приготовленія къ скорѣйшему осуществленію задуманнаго ими предпріятія. При подобныхъ обстоятельствахъ едва ли представлялось бы удобнымъ и справедливымъ отклонить ходатайство названныхъ земствъ, являющееся къ тому же не первымъ въ

*) См. прилож. къ Жур. Ком. Мин. за Іюнь 1868 г. (отзывъ Министра Финансовъ отъ 15 Іюня за № 3544 съ изложеніемъ сущности переписки по данному вопросу съ Мин. Вн. Дѣлъ).

этомъ родѣ. Въ заключеніе Комитетъ Министровъ призналъ, что въ виду даннаго земскимъ комитетомъ по постройкѣ Тамбово-Саратовской дороги удостовѣренія въ согласіи вышепоименованныхъ двухъ земствъ на принятіе на ихъ страхъ гарантіи по акціонерному капиталу линіи, едва ли можетъ возникать сомнѣніе въ возможности безотлагательно разрѣшить дѣло, тѣмъ болѣе, что осуществленіе обсуждаемаго предпріятія несомнѣнно доставитъ новыя данныя для сужденій о другомъ весьма важномъ вопросѣ—могутъ ли у насъ строиться желѣзныя дороги безъ правительственной гарантіи *).

Государь въ принципѣ одобрилъ мнѣніе Комитета, но не выразилъ согласія со взглядомъ его относительно компетенціи учрежденнаго въ Саратовѣ земскаго комитета по постройкѣ Тамбово-Саратовской дороги. **«Нахожу полученное засвидѣтельствованіе отъ земскаго комитета недостаточнымъ и потому желаю, чтобы вопросъ о гарантіи земства былъ обсужденъ въ экстренномъ земскомъ собраніи Саратовской губерніи»**—такъ гласила Высочайшая отмѣтка на журналѣ Комитета.

Во исполненіе приведеннаго Высочайшаго повелѣнія, состоявшагося 6 Іюля того же 1868 г., Саратовскому губернатору было предложено созвать экстренное губернское земское собраніе, которое, въ засѣданіяхъ 5 и 6 Августа, большинствомъ 41 голоса противъ 21 постановило: ходатайствовать о возложеніи на отвѣтственность Саратовскаго губернскаго земства той доли гарантіи 5-ти процентовъ интереса и $^1/_{12}$% погашенія на строительный капиталъ перваго участка Тамбово-Саратовской дороги **), которая, за исключеніемъ 75.000 р., опредѣленныхъ на этотъ предметъ приговоромъ Саратовскаго городскаго общества, и 50.000 р., ассигнованныхъ Кирсановскимъ земствомъ, остается на отвѣтственности вышеназваннаго губернскаго земства. При этомъ земство предполагало обложить новымъ сборомъ, вызываемымъ принятіемъ на отвѣтственность земства гарантіи, лишь частныя земли; земли же казенныя и удѣльныя, а также земли двухъ отдаленныхъ отъ проектированной линіи уѣздовъ (Царицынскаго и Кузнецкаго) освобождались отъ означеннаго сбора (однако земство оста-

*) Жур. Ком. Мин. 25 Іюня 1868 г.

**) Вся абсолютная цифра этой гарантіи была исчислена въ 384.977 руб. мет.

вляло за собою право ходатайствовать впослѣдствіи объ отмѣнѣ этой льготы для казенныхъ и удѣльныхъ земель).

О такомъ постановленіи экстреннаго земскаго собранія Генералъ-Адъютантъ Тимашевъ довелъ до свѣдѣнія Государя, причемъ во всеподданнѣйшемъ докладѣ своемъ по этому предмету вновь выступилъ противникомъ предположеній Саратовскаго земства по существу дѣла. Министръ настаивалъ на томъ, что хотя земское собраніе большинствомъ голосовъ и постановило принять предположенную земскимъ комитетомъ гарантію, съ отнесеніемъ отвѣтственности по ней на однѣ только частныя земли, тѣмъ не менѣе такое постановленіе не можетъ быть принято за выраженіе дѣйствительнаго желанія большинства землевладѣльцевъ губерніи и служить основаніемъ для привлеченія ихъ къ обязательной матеріальной отвѣтственности по гарантіи дохода съ желѣзной дороги. Заключеніе это Министръ Внутреннихъ Дѣлъ основывалъ на слѣдующихъ соображеніяхъ: 1) при участіи въ гарантіи лишь частныхъ землевладѣльцевъ дѣло это перестанетъ быть земскимъ и явится дѣломъ одной группы лицъ, желающихъ участвовать въ коммерческомъ предпріятіи; при подобныхъ условіяхъ дѣло это вовсе не подлежитъ разрѣшенію земскаго собранія; 2) привлеченіе землевладѣльцевъ къ отвѣтственности по гарантіи дохода съ желѣзной дороги могло бы сдѣлаться для нихъ обязательнымъ постановленіемъ не на основаніи рѣшенія земскаго собранія, не призваннаго закономъ къ обсужденію такихъ вопросовъ, а единственно въ силу утвержденія подобнаго постановленія Высочайшею властью; 3) если, согласно постановленію земства, будутъ изъяты отъ раскладки земли казенныя и удѣльныя, то тѣ землевладѣльцы, представители которыхъ на земскомъ собраніи не согласились на гарантію, будутъ имѣть справедливое основаніе домогаться такого же изъятія для своихъ земель, и 4) такъ какъ нѣкоторые гласные въ земскомъ собраніи заявили, что они не считаютъ себя уполномоченными отъ своихъ избирателей-землевладѣльцевъ изъявлять согласіе на привлеченіе ихъ къ дѣлу, не предвидѣнному въ положеніи о земскихъ учрежденіяхъ, то всѣ вообще землевладѣльцы, не изъявившіе сами согласія на гарантію, имѣли бы полное основаніе уклоняться отъ сбора, возлагаемаго на нихъ земствомъ.

Въ виду этого Генералъ-Адъютантъ Тимашевъ находилъ,

что представлялось бы цѣлесообразнымъ отложить обсужденіе разсматриваемаго дѣла до разрѣшенія въ законодательномъ порядкѣ общаго вопроса о правѣ земствъ принимать на себя гарантію опредѣленнаго дохода съ желѣзнодорожныхъ линій. Представленіе по этому предмету, какъ удостовѣрялъ Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, въ то время уже заготовлялось для внесенія въ Государственный Совѣтъ, на точномъ основаніи порученія, даннаго Генералъ-Адъютанту Тимашеву и Статсъ-Секретарю Князю Урусову Высочайше утвержденнымъ 24 Мая положеніемъ Комитета Министровъ *).

Въ засѣданіи Комитета Министровъ, посвященномъ разсмотрѣнію приведеннаго всеподданнѣйшаго доклада Министра Внутреннихъ Дѣлъ, Генералъ-Адъютантъ Тимашевъ энергически поддерживалъ свое прежнее мнѣніе; къ нему присоединились Министръ Юстиціи (Графъ Паленъ) и Главноуправляющій II-мъ Отдѣленіемъ Собственной Его Величества Канцеляріи. Большинство же Членовъ Комитета и Предсѣдатель (Князь Гагаринъ) держались того мнѣнія, что проектъ устройства Тамбово-Саратовской дороги долженъ уже считаться въ принципѣ утвержденнымъ Высочайшею властью; отмѣтка Государя на журналѣ Комитета Министровъ отъ 25 Іюня свидѣтельствуетъ, что лишь удостовѣреніе земскаго комитета по устройству Тамбово-Саратовской линіи въ согласіи земства принять на себя гарантію по названной дорогѣ признано Его Величествомъ недостаточнымъ, вслѣдствіе чего и повелѣно обсудить вопросъ о гарантіи въ экстренномъ земскомъ собраніи. Такимъ образомъ земское собраніе признано было Высочайшею волею единственнымъ органомъ, чрезъ посредство котораго земство уполномочено было выразить свое желаніе; одинъ фактъ созванія собранія съ Высочайше указанною ему цѣлью, по мнѣнію большинства, исключаетъ сомнѣніе относительно компетенціи собранія въ обсужденіи предложеннаго вопроса. Собраніе состоялось въ полномъ законномъ составѣ и предложеніе о принятіи земствами на себя отвѣтственности по гарантіи одобрено большинствомъ 41 голоса противъ 21; а такъ какъ на основаніи ст. 89 Положенія о земскихъ учрежденіяхъ рѣшенія собраній получаютъ закон-

*) Предст. Министра Внутреннихъ Дѣлъ въ Ком. Мин. отъ 25 Сентября 1868 г. за № 312.

ную силу, когда они утверждены простымъ большинствомъ, то вышеупомянутое предложеніе въ данномъ случаѣ слѣдуетъ считать окончательно утвержденнымъ. Что же касается до высказаннаго Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ сомнѣнія относительно обязательности постановленія собранія для всѣхъ землевладѣльцевъ губерніи, то такое сомнѣніе не должно имѣть мѣста въ виду точнаго смысла той же ст. 89, согласно которой рѣшеніе, постановленное большинствомъ голосовъ, получаетъ значеніе постановленія обязательнаго. Допустить протесты въ этомъ отношеніи значило бы подрывать коренныя начала Положенія о земскихъ учрежденіяхъ.

Равнымъ образомъ и необложеніе сборомъ на гарантію государственныхъ и удѣльныхъ земель не даетъ повода къ ослабленію значенія приведеннаго постановленія, такъ какъ предположенная раскладка сбора произведена поуѣздно валовыми цифрами, которыя, съ разрѣшенія Правительства, могутъ быть распредѣлены и на вышеупомянутыя земли, о чемъ земство, въ томъ же постановленіи, выговорило себѣ право ходатайствовать впослѣдствіи *).

Опираясь на такіе доводы, Предсѣдатель и большинство членовъ Комитета не считали возможнымъ медлить утвержденіемъ проекта концессіи на Тамбово-Саратовскую дорогу. Съ этимъ послѣднимъ мнѣніемъ согласился и Государь и въ силу Высочайшаго повелѣнія отъ 10 Октября 1868 года Саратовское и Кирсановское земства получили концессію на предположенныхъ ими основаніяхъ **).

Показанная выше поверстная стоимость пути (81.571 р. мет.) являлась самою высокою изъ цѣнъ, объявленныхъ учредителями частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній за концессіонный періодъ нашего желѣзнодорожнаго строительства (если не считать обществъ несостоявшихся). Повышательное движеніе на концессіонныя цѣны, рѣзко обозначившееся среди желѣзнодорожныхъ предпринимателей съ начала шестидесятыхъ годовъ и допущенное Правительствомъ въ виду необходимости отстройки, во что бы то ни стало, возможно большаго количества рель-

---

*) Жур. Ком. Мин. 2 Октября 1868 г.

**) Первый участокъ (Тамбовъ-Уметъ) открытъ для движенія 9 Августа 1870 г., второй (до Аткарска)—15 Января 1871 г. и третій (до Саратова)—3 Іюля 1871 г. Два послѣдніе участка выстроены на облигаціонный капиталъ (20.160.910 р. мет.), оставленный Правительствомъ за собою.

совыхъ путей, достигло своей крайней точки, и само Правительство, какъ доказалъ его послѣдующій образъ дѣйствій, пришло къ сознанію, что противъ такого стремленія концессіонеровъ необходимо принять предупредительныя мѣры.

Дороги Рыбинско-Бологовская и Балтійская.

Пока тянулось дѣло о Тамбово-Саратовской дорогѣ, Комитетомъ Министровъ были разрѣшены къ постройкѣ еще двѣ линіи, подобно Тамбово-Саратовской дорогѣ, не вошедшія въ число рельсовыхъ путей, признанныхъ первостепенными Высочайшимъ повелѣніемъ 23 Апрѣля 1866 г. и, сообразно съ этимъ, не получившія правительственной гарантіи на свои основные капиталы. Дороги эти—*Рыбинско-Осьченская* (впослѣдствіи Бологовская) и *Балтійская*.

Вопросъ о соединеніи рельсовымъ путемъ Рыбинска съ Петербургомъ былъ возбужденъ впервые еще въ царствованіе Императора Николая Павловича, весьма сочувственно относившагося къ этому предположенію (см. гл. I настоящаго очерка). Тогдашній Главноуправляющій Путями Сообщенія, Графъ Толь, всѣми средствами старался, однако, тормозить это дѣло и, будучи вообще противникомъ желѣзныхъ дорогъ, считалъ, что для торговыхъ сношеній Рыбинска со столицею являются вполнѣ достаточными водныя системы, соединявшія С.-Петербургъ съ сѣверною частью Волжскаго бассейна. При преемникѣ Графа Толя—Графѣ Клейнмихелѣ—вопросъ о желѣзной дорогѣ отъ Рыбинска до С.-Петербурга также не получилъ дальнѣйшаго движенія, главнымъ образомъ потому, что Правительство тогда было слишкомъ озабочено постройкою Николаевской дороги и обсужденіемъ условій возможнаго въ будущемъ сооруженія другихъ магистралей, имѣвшихъ большее, въ сравненіи съ Рыбинскою дорогою, экономическое и политическое значеніе. Затѣмъ, уже въ царствованіе Императора Александра II, Рыбинское купечество возобновило ходатайство о сооруженіи линіи отъ Рыбинска на соединеніе съ С.-Петербургомъ—при этомъ направленіе было установлено на ст. Бологое, Николаевской дороги. Ходатайство это было оставлено безъ послѣдствій въ виду отзыва Генералъ-Адъютанта Чевкина, нашедшаго, что просители стремятся подчинить движеніе и выгоды Николаевской дороги интересамъ проектированной Рыбинской линіи, чего Правительство не можетъ

допустить *); кромѣ того, Рыбинское купечество требовало 5-ти-процентной гарантіи на основной капиталъ въ 18 мил. руб., Главноуправляющій же Путями Сообщенія объяснялъ, что, въ виду несомнѣнной конкурренціи, которую проектированной линіи предстоитъ выдерживать съ водяными путями сообщенія, идущими по тому же направленію, провозную плату на Рыбинской дорогѣ по необходимости придется довести до низшаго предѣла, что, въ свою очередь, повліяетъ на доходность линіи. Поэтому Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ опасался, что чистаго дохода дороги не хватитъ на уплату процентовъ на затраченный капиталъ, и Правительство, принявъ на себя гарантію за опредѣленный размѣръ доходности пути, будетъ вынуждено нести немаловажныя жертвы для уплаты выговореннаго минимальнаго дивиденда на акціи дороги **).

Съ этихъ поръ упомянутый вопросъ оставался безъ движенія до 1867 года, когда Генералъ-Маіоръ Гейротъ, Штабсъ-Капитанъ Петровъ и Статскій Совѣтникъ Штукенбергъ представили Министру Путей Сообщенія примѣрную расцѣнку на сооруженіе желѣзной дороги между Рыбинскомъ и С.-Петербургомъ, прося дать имъ отвѣтъ, какому направленію дороги Правительство будетъ склонно отдать предпочтеніе: прямому ли изъ Рыбинска на Петербургъ, или же кружному на Бологовскую станцію Николаевской дороги. Ходатайство названныхъ лицъ разсматривалось въ Комитетѣ желѣзныхъ дорогъ, согласно Высочайше утвержденному 7 Іюля того же 1867 года положенію котораго учредителямъ было объявлено, что задуманное ими предпріятіе заслуживаетъ поощренія Правительства и что для осуществленія его могла бы быть дарована правительственная гарантія, но лишь послѣ обезпеченія дорогъ первой категоріи—строящихся или разрѣшенныхъ къ постройкѣ. Относительно же направленія будущей Рыбинской линіи, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ находилъ, что слѣдуетъ

*) Рыбинское купечество требовало: 1) чтобы вагоны, прибывшіе съ грузомъ изъ Рыбинска на Николаевскую линію, немедленно отправлялись въ Москву или Петербургъ; 2) чтобы подвижной составъ Николаевской дороги былъ усиленъ; 3) чтобы казна построила на свой счетъ въ С.-Петербургѣ особые склады для Рыбинскихъ грузовъ, и 4) чтобы Николаевская дорога перевозила все необходимое для постройки Рыбинской дороги по цѣнѣ, въ которую обходится собственно провозъ.

**) См. Жур. Ком. Мин. 11 Сентября 1862 г., Высочайше утвержденный 21 того же Сентября.

отдать предпочтеніе направленію на Бологое или другую ближайшую станцію Николаевской дороги, такъ какъ, при условіи принятія такого направленія, придется построить не болѣе 278 верстъ новаго рельсоваго пути (вмѣсто 525 верстъ при проложеніи линіи прямо на Петербургъ) и затратить капитала не болѣе 18—20 мил. руб. вмѣсто 39. Если бы, впрочемъ, учредители пожелали предпринять сооруженіе дороги отъ Рыбинска прямо на Петербургъ, то Комитетъ желѣзныхъ дорогъ не встрѣчалъ препятствій къ дозволенію имъ произвести на собственный счетъ и страхъ изысканія по такой линіи, но отказывался отъ дарованія ей казенной гарантіи.

Тѣмъ временемъ явились новые соискатели на право сооруженія желѣзнодорожной линіи, имѣющей соединить сѣверное Поволжье съ С.-Петербургомъ. Генералъ-Лейтенантъ Озерскій съ товарищами представилъ проектъ дороги отъ Рыбинска до Твери, но проектъ этотъ былъ отклоненъ въ виду близости такой линіи къ дорогѣ отъ Сергіева Посада до Ярославля, переговоры о сооруженіи которой въ то время уже близились къ концу. Равнымъ образомъ не было принято и новое предложеніе Генералъ-Маіора Гейрота и К°, который, несмотря на данный ему Правительствомъ отвѣтъ о предпочтительности направленія Сѣверно-Волжской линіи на одну изъ наименѣе отдаленныхъ отъ Рыбинска станцій Николаевской дороги, возобновилъ ходатайство о проведеніи желѣзной дороги прямо къ Петербургу, и притомъ не отъ Рыбинска, какъ того всегда желало Правительство, а отъ м. Любецъ близъ г. Череповца на Шекснѣ.

Два же другихъ предложенія на соединеніе сѣвернаго бассейна Волги со столицею (Почетнаго потомственнаго гражданина Городова и Полковника Кирѣева) были признаны заслуживающими вниманія, какъ проектированныя по направленію, согласовавшемуся съ видами Правительства (отъ Рыбинска до ст. Осѣченки Николаевской желѣзной дороги)*). Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, назначилъ между двумя вышепоименованными

*) Было еще предложеніе отъ извѣстнаго впослѣдствіи желѣзнодорожнаго дѣятеля Варшавскаго, но онъ самъ взялъ свое прошеніе назадъ вслѣдствіе несогласій, возникшихъ между нимъ и его компаніонами.

предпринимателями конкурренцію въ запечатанныхъ пакетахъ. Условія Полковника Кирѣева оказались наиболѣе выгодными для казны: онъ не испрашивалъ ни гарантіи, ни какой либо денежной субсидіи отъ Правительства, тогда какъ Городовъ ставилъ условіемъ пріобрѣтеніе казною акцій будущей компаніи Рыбинской дороги на сумму 3 мил. руб. нарицательныхъ. Обстоятельства дѣла были представлены на усмотрѣніе Комитета Министровъ, который Высочайше утвержденнымъ 12 Іюля 1868 года постановленіемъ своимъ положилъ выдать концессію на линію отъ Рыбинска до ст. Осѣченки Полковнику Кирѣеву и К°. Протяженіе линіи установлено было въ 240 верстъ, а основной капиталъ имѣющаго образоваться акціонернаго общества въ 16.560.000 р. мет. (по 69.000 р. мет. на версту); $^1/_3$ потребнаго для линіи количества рельсовъ и вагоновъ компанія обязывалась, по принятому къ тому времени порядку, заготовить въ Россіи, паровозы же предоставлялось обществу заказывать отечественнымъ заводчикамъ лишь въ такомъ количествѣ, какое эти послѣдніе могли поставить къ назначеннымъ срокамъ, или какое Правительство само признало бы возможнымъ отпустить компаніи изъ числа заказанныхъ казною. Впослѣдствіи учредители ходатайствовали объ измѣненіи направленія дороги и испрашивали разрѣшенія примкнуть ее къ Николаевской линіи на ст. Бологое, что сокращало протяженіе рельсоваго пути, а слѣдовательно и стоимость перевозки. Ходатайство это было уважено, и уставъ общества *Рыбинско-Бологовской дороги* получилъ утвержденіе 22 Января 1869 г. *).

Вторая изъ упомянутыхъ выше линій—*Балтійская*—такъ-же, какъ и Рыбинская, уже съ давнихъ поръ составляла предметъ переговоровъ между Правительствомъ и различными частными предпринимателями. Еще въ 1863 году дворянинъ фонъ-Курсель, уполномоченный отъ Эстляндскаго дворянства, хлопоталъ о разрѣшеніи дороги отъ Петербурга черезъ Нарву и Ревель къ Балтійскому порту. Въ то время дѣло это не получило, однако, дальнѣйшаго хода: Правительство не признало значенія проектированной линіи настолько первостепеннымъ,

*) Дорога открыта для движенія въ Іюнѣ 1870 г. при временныхъ мостахъ черезъ Волгу, Мологу и Волчину. Къ 1871 году была окончена и отстройка постоянныхъ мостовъ.

чтобъ даровать капиталу будущей дороги испрашивавшуюся учредителями казенную гарантію. Когда позднѣе, въ 1865 году, фонъ-Курсель возобновилъ свое ходатайство, Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ отнеслись къ нему съ большимъ, чѣмъ прежде, сочувствіемъ, но потребовали, чтобъ учредители представили доказательство въ обезпеченности пріисканія необходимыхъ имъ капиталовъ, чего тѣ не оказались въ состояніи сдѣлать. Затѣмъ Эстляндскій предводитель дворянства Баронъ Паленъ дважды (въ Ноябрѣ 1866 г. и въ Ноябрѣ 1867 г.), въ свою очередь, ходатайствовалъ о разрѣшеніи ему постройки той же желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Балтійскаго порта на тѣхъ же условіяхъ, на которыхъ ее предполагалось осуществить распоряженіемъ прежнихъ предпринимателей, т. е. съ присвоеніемъ капиталу дороги правительственной гарантіи. По всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ 2-го Декабря 1867 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ объявленіи просителю, что за прекращеніемъ, по финансовымъ соображеніямъ, выдачъ концессій съ правительственною гарантіею впредь до обезпеченія сооруженія первостепенныхъ линій, къ которымъ Балтійская дорога не отнесена, ходатайство представителя Эстляндскаго дворянства не можетъ быть удовлетворено.

Въ 1868 году вопросъ о Балтійской желѣзной дорогѣ былъ вновь поднятъ Прибалтійскимъ Генералъ-Губернаторомъ, Генералъ-Адъютантомъ Альбединскимъ. Ближайшимъ поводомъ къ этому послужилъ постигшій Эстляндскую губернію въ 1867 г. неурожай. Генералъ-Губернаторъ признавалъ полезнымъ безотлагательно начать работы по прокладкѣ названной линіи, главнымъ образомъ, въ виду доставленія заработка нуждающемуся населенію Эстляндской губерніи, причемъ допускалъ даже возможность, для выигрыша времени, начать земляныя работы на средства казны съ передачею ихъ впослѣдствіи имѣющему образоваться желѣзнодорожному обществу. Говоря объ экономическомъ значеніи дороги, Генералъ-Адъютантъ Альбединскій отстаивалъ торговыя выгоды рельсоваго пути къ порту, который замерзаетъ на менѣе продолжительное время, чѣмъ портъ Петербургскій, и находилъ, что въ дѣлѣ Балтійской дороги Правительство могло бы отступить отъ принятаго имъ правила выдавать концессіи съ гарантіею только на рельсовые пути, причисленные къ дорогамъ первой категоріи.

Изложенные доводы не были, однако, признаны достаточно убѣдительными. Министръ Финансовъ въ отзывѣ своемъ указывалъ на то, что работы по проложенію желѣзнодорожной линіи въ предѣлахъ Эстляндской губерніи, даже если бы Правительство признало возможнымъ приступить къ нимъ немедленно, все же не были бы произведены мѣстнымъ населеніемъ, а исполнялись бы рабочими изъ другихъ губерній: эсты представляютъ собою народъ исключительно земледѣльческій и вообще чуждаются землекопныхъ работъ, которыя въ этой мѣстности отправляются преимущественно бѣлоруссами. Скудная почва Эстляндской губерніи даетъ урожаи лишь при самой тщательной обработкѣ полей, составляющей занятіе всего сельскаго населенія губерніи. Въ виду этого, по убѣжденію Министра Финансовъ, невозможно ожидать, чтобы эсты согласились идти на желѣзнодорожныя работы, да еще въ самое горячее для земледѣлія время; такимъ образомъ проектированная Генералъ-Губернаторомъ мѣра не будетъ достигать свой цѣли.

По вопросу же о гарантіи Министръ Финансовъ заявилъ, что онъ не видитъ въ запискѣ Ген. Ад. Альбединскаго какихъ либо доводовъ, которые могли бы поколебать принципъ, положенный въ основаніе Высочайшаго повелѣнія 1866 года объ установленіи извѣстной постепенности въ разрѣшеніи гарантированныхъ Правительствомъ дорогъ. Большая или меньшая доходность желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, писалъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ, имѣетъ двоякое финансовое значеніе: относительно приплаты по гарантіи дохода на капиталъ и по вліянію своему на довѣріе къ желѣзнодорожнымъ бумагамъ вообще. Всѣ линіи первостепенной важности принесутъ въ этомъ отношеніи несомнѣнную пользу: всякое изъ предположенныхъ дополненій первоначально отстроенной сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ увеличитъ доходъ на линіяхъ уже сооруженныхъ или строящихся и, слѣдовательно, уменьшитъ или вовсе устранитъ приплаты по гарантіи ихъ капиталовъ, что, въ свою очередь, подниметъ значеніе нашихъ желѣзнодорожныхъ бумагъ на всѣхъ биржахъ. Предполагаемая линія къ Балтійскому порту, какъ линія значенія исключительно мѣстнаго *),

*) Сколько нибудь значительное движеніе по Балтійской дорогѣ, какъ это предполагалъ и Министръ Путей Сообщенія въ отзывѣ своемъ по этому дѣлу, можетъ быть только въ то время года, когда Петербургскій портъ бываетъ закрытъ для навигаціи, а Балтійскій—нѣтъ. Но это продолжается всего нѣсколько недѣль; въ остальное же время года линія будетъ служить потребностямъ только мѣстнаго движенія.

будетъ имѣть совершенно противоположный результатъ: какъ видно изъ сдѣланныхъ Министерствомъ Финансовъ расчетовъ о вѣроятной доходности ея, приплаты по гарантіи основнаго капитала линіи неизбѣжны на долгое время, а это обстоятельство несомнѣнно не осталось бы, въ случаѣ принятія на себя Правительствомъ такой гарантіи, безъ вреднаго вліянія на происходящій на всѣхъ биржахъ поворотъ мнѣнія въ пользу нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Для экономическаго развитія Россіи прежде всего необходимо довершеніе желѣзныхъ дорогъ, признанныхъ первостепенными; центральныя дороги должны быть соединены съ морями Азовскимъ и Чернымъ и съ Волгою; иначе онѣ не принесутъ той пользы для экономическаго развитія страны, которое одно только можетъ дать нашимъ финансамъ твердое основаніе и поставить Россію на ту степень политическаго значенія, которое подобаетъ ей среди другихъ европейскихъ державъ. Всѣ усилія Правительства должны быть направлены къ достиженію этой цѣли, имѣющей первостепенное государственное значеніе и ей должны уступить на время интересы мѣстные и частные, какъ бы они ни были сами по себѣ уважительны *).

Комитетъ Министровъ, разсматривавшій, по Высочайшему повелѣнію, записку Ген. Ад. Альбединскаго, раздѣлилъ мнѣніе Министра Финансовъ и ходатайство Прибалтійскаго Генералъ-Губернатора было отклонено, причемъ, однако, послѣднему было объявлено, что если учредители общества Балтійской желѣзной дороги пожелаютъ приступить къ постройкѣ линіи на свой страхъ, безъ казенной гарантіи, то Правительство не встрѣтитъ препятствій къ разрѣшенію проектируемаго предпріятія. Тогда Баронъ Паленъ представилъ на усмотрѣніе Министерства Путей Сообщенія новый проектъ концессіи на Балтійскую дорогу: стоимость ея исчислялась по 70.000 руб. мет. на версту; весь основной капиталъ, при длинѣ линіи въ 377 верстъ, составлялъ такимъ образомъ 26.390.000 р. мет., которые предполагалось реализировать выпускомъ однѣхъ акцій (изъ нихъ $^2/_3$ могли быть выпущены съ присвоеніемъ ихъ держателямъ преимущественнаго права на полученіе по нимъ 5% изъ чистой прибыли общества

*) См. Жур. Ком. Мин. 23 Апрѣля 1868 г.

ранѣе разверстки послѣдней между прочими акціонерами—постановленіе, не встрѣчавшееся въ другихъ желѣзнодорожныхъ уставахъ, но не вызвавшее никакихъ возраженій со стороны Правительства, которое считало, что принятіе или отклоненіе такого предположенія есть частное дѣло акціонеровъ)*). Правительственной гарантіи не испрашивалось, но учредители ходатайствовали о нѣкоторомъ облегченіи техническихъ условій проектируемаго сооруженія (о дозволеніи устроить земляное полотно на одинъ путь, а не на два, какъ это имѣло мѣсто въ желѣзнодорожныхъ уставахъ, утвержденныхъ послѣ 1865-го года, и объ ограниченіи обыкновенно требуемаго количества разъѣздныхъ и запасныхъ путей). Эти льготы было признано возможнымъ даровать просителямъ въ виду готовности ихъ отстроить разсматриваемую линію безъ ручательства Правительства; равнымъ образомъ и высокая строительная стоимость дороги, несмотря на указанную Министромъ Путей Сообщенія значительную цифру ея, была утверждена въ упомянутомъ размѣрѣ, такъ какъ было обращено вниманіе на неминуемыя затрудненія, предстоявшія при реализаціи капитала, который имѣлъ быть выпущенъ безъ всякой поддержки Правительства, при неувѣренности, къ тому же, въ доходности предположеннаго рельсоваго пути. Равнымъ образомъ было утверждено и направленіе дороги отъ Балтійскаго порта черезъ Ревель и Нарву до ст. Тосно, Николаевской жел. дороги (отъ которой впослѣдствіи было разрѣшено провести вѣтвь до Гатчины протяженіемъ въ 11 верстъ)**).

Завершеніе исполненія проекта сѣти 1866 года и достройка Московско-Ярославской дороги.

Такимъ образомъ въ теченіе первыхъ 6-ти мѣсяцевъ 1868-го года былъ разрѣшенъ къ постройкѣ цѣлый рядъ желѣзнодорожныхъ линій, не входившихъ въ число дорогъ, признанныхъ неотложными. Это не препятствовало, однако, надлежащему и своевременному довершенію сѣти дорогъ первой категоріи; изъ нихъ оставалась къ срединѣ разсматриваемаго года необезпеченною сооруженіемъ лишь одна—дорога отъ Кременчуга до Харькова. Но, кромѣ того, еще въ

*) Дозволеніемъ выпускать такія акціи (Priorität-Actien) учредители общества не воспользовались.

**) Концессія на Балтійскую дорогу утверждена 10 Августа 1868 года, а движеніе по ней открыто въ Декабрѣ 1870 г.

1867-мъ году, къ дорогамъ первой категоріи была, на основаніи постановленія Комитета желѣзныхъ дорогъ, присоединена еще линія *Ярославская*, т. е. продолженіе до Ярославля отстроеннаго еще въ 1862 году рельсоваго пути отъ Москвы до Сергіева Посада.

Исторія разрѣшенія этой послѣдней линіи была изложена во 2-ой главѣ настоящаго очерка; тогда же было упомянуто о томъ, что дорога отъ Москвы до Сергіева Посада строилась на негарантированный Правительствомъ акціонерный капиталъ, но что Высочайше утвержденнымъ 3 Мая 1860 г. положеніемъ Комитета Министровъ обществу Московско-Ярославской дороги было обѣщано присвоеніе его капиталу казенной гарантіи, въ случаѣ продолженія линіи до Ярославля; размѣръ такой гарантіи былъ опредѣленъ въ обычной для того времени нормѣ 4½% и гарантія эта должна была вступить въ силу только по доведеніи дороги до Ярославля. Въ 1865 году общество Московско-Ярославской дороги начало производство изысканій по направленію отъ Сергіева Посада къ Ярославлю, а въ 1867 г. вошло въ Министерство Путей Сообщенія съ просьбою о разрѣшеніи ему приступить къ постройкѣ новой линіи, выпустивъ для этой цѣли облигаціонный заемъ въ 12 мил. руб. мет.; при этомъ общество испрашивало казенную гарантію для такого займа не въ обѣщанномъ ему въ 1860 г. размѣрѣ, а по расчету 5% интереса и $^{13}/_{100}$ погашенія, примѣнительно къ нормѣ, принятой для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, начиная съ Динабурго-Витебской (утвержденной 19 Мая 1863 г.). Кромѣ того общество ходатайствовало о присвоеніи облигаціямъ гарантіи со дня ихъ выпуска, какъ это практиковалось Правительствомъ при дарованіи гарантіи другимъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ, начиная съ общества Курско-Кіевской дороги *). Дѣло это разбиралось Комитетомъ желѣзныхъ дорогъ въ засѣданіе 10 Ноября 1867 г. Комитетъ нашелъ, что линія къ Ярославлю заслуживаетъ вниманія Правительства по важности ея для соединенія Москвы съ Волгою и заволжскимъ сѣвернымъ краемъ; «что же касается гарантіи, то таковую, по дознанной на опытѣ доходности всѣхъ примосковныхъ дорогъ, слѣдуетъ считать чисто

*) См. представленіе Министра П. С. въ Комитетъ жел. дорогъ отъ 25 Октября 1867 г. за № 721.

номинальною *)». Поэтому Комитетъ считалъ цѣлесообразнымъ перечислить эту линію изъ второй категоріи, гдѣ она значилась въ сѣти 1866 г., въ число линій первостепенныхъ, о чемъ и выдать письменное удостовѣреніе обществу, но съ предвареніемъ его, что испрашиваемый выпускъ облигацій можетъ быть разрѣшенъ только по обезпеченіи реализаціи капиталовъ другихъ, еще болѣе неотложныхъ желѣзныхъ дорогъ, главнымъ же образомъ линіи къ Азовскому морю (о которой въ то время шли переговоры). 17 Ноября того же 1867 года положеніе Комитета желѣзныхъ дорогъ получило Высочайшее утвержденіе.

Въ 1868 г. уполномоченные отъ названнаго общества— почетный гражданинъ Мамонтовъ и Надворный Совѣтникъ Чижовъ, ссылаясь на то, что постройка Курско-Харьково-Азовской дороги къ тому времени уже могла считаться обезпеченною, и заявляя, что они не сомнѣваются въ успѣхѣ реализаціи проектированнаго ими облигаціоннаго займа, представили проектъ новаго устава общества, составленный примѣнительно къ утвержденнымъ около того же времени уставамъ другихъ желѣзнодорожныхъ компаній. Финансовыя условія предпріятія были оставлены въ томъ же видѣ, въ какомъ они были установлены въ 1867 г.: облигацій предстояло выпустить на 12 мил. руб. нарицат., что, при протяженіи линіи въ 196 вер., давало расцѣнку дороги въ 61.224 руб. мет. на версту. Цѣна эта въ сравненіи съ поверстною стоимостью, принятою для другихъ гарантированныхъ къ постройкѣ Правительствомъ линій, разрѣшенныхъ около того же времени **), не могла не считаться умѣренною; ручательствомъ за успѣшность реализаціи новаго займа служило то обстоятельство, что онъ обезпечивался отстроеннымъ уже участкомъ отъ Сергіева посада, чистый доходъ по которому изъ года въ годъ все возрасталъ и въ 1866 г. уже дости-

*) На этотъ разъ ожиданія Правительства оправдались и всѣ причитавшіеся съ общества платежи вносились имъ изъ его эксплоатаціонныхъ доходовъ.

**) Поверстная (нарицательная) стоимость гарантированныхъ линій, разрѣшенныхъ въ 1867 г. и въ первой половинѣ 1868 г., составляла:

Орловско-Витебской дороги	76.875 р. мет.
Елецко-Грязской дороги	73.011 — —
Курско-Харьково-Азовской дороги	68.000 — —
Орловско-Елецкой	66.658 — —
а Тамбово-Саратовской, разрѣшенной нѣсколько позднѣе Ярославской	81.571 — —

галъ 376.000 руб., или свыше 9% на затраченный капиталъ *).

Постройка дороги отъ Сергіева Посада до Ярославля была окончательно разрѣшена Высочайше утвержденнымъ 7 Іюня 1868 г. положеніемъ Комитета Министровъ и общество получило просимый имъ новый уставъ.

Для довершенія выполненія сѣти 1866 г. оставалось, слѣдовательно, обезпечить лишь постройку линіи отъ *Кременчуга къ Харькову*. Необходимо припомнить, что линія эта составляла послѣднее звено магистрали Одесса—Балта—Елизаветградъ—Кременчугъ—Харьковъ, сооруженіе которой было рѣшено въ силу Высочайшаго повелѣнія 28 Декабря 1864 г. **). Выше (см. III главу настоящаго очерка) было подробно указано, какое капитальное значеніе это рѣшеніе имѣло въ исторіи развитія нашей желѣзнодорожной сѣти: имъ отсрочивалось сооруженіе прямой магистрали отъ Москвы къ Черному морю, за неотложность которой высказывался еще Графъ Клейнмихель, а потомъ и Чевкинъ, и Мельниковъ. Послѣдній, въ виду измѣнившихся обстоятельствъ, долженъ былъ временно отказаться отъ безотлагательнаго осуществленія своей мысли и помѣстить Севастопольскую дорогу въ сѣти 1866 г. не въ первую, а во вторую категорію. Но уже въ 1868 г. Мельниковъ пришелъ къ убѣжденію, что оборотъ, принятый дѣломъ нашего желѣзнодорожнаго строительства, даетъ Министру Путей Сообщенія поводъ вновь попытаться поставить на первую очередь вопросъ о неотложности дороги отъ Харькова до Севастополя: къ этому времени изъ желѣзныхъ дорогъ, о которыхъ шла рѣчь въ Высочайшемъ повелѣніи 28 Декабря 1864 г., линія отъ Москвы до Курска (выстроенная на казенный счетъ), была уже окончена; по продолженію ея къ Кіеву, разрѣшенному Дервизу и Мекку въ 1866 г., работы были въ полномъ ходу: изъ магистрали Одесса-Харьковъ былъ отстроенъ участокъ отъ Одессы до Балты и близились къ концу работы по прокладкѣ линіи

---

*) Въ 1863 г. доходъ этотъ равнялся 200.667 р., въ 1864—237.748 р. и въ 1865—327.220 р. (Сб. свѣд. о жел. дор. 1867 г. Отд. II стр. 146).

**) «Южную жел. дорогу, начатую отъ Москвы до Серпухова и отъ Одессы до Балты, продолжать строить . . . . . по возможности дѣятельно съ одной стороны отъ Серпухова на Тулу, Орелъ, Курскъ и Кіевъ, а съ другой отъ Балты на Кременчугъ и Харьковъ» (см. гл. III настоящаго очерка).

Балта-Елизаветградъ; къ сооруженію рельсоваго пути на участкѣ Елизаветградъ-Крюковъ (посадъ на Днѣпрѣ, противъ Кременчуга) было приступлено съ Августа 1867 г. *) (всѣ три участка, какъ извѣстно, строились на средства казны по контрактамъ съ подрядчикомъ Барономъ Унгернъ-Штернбергомъ). Кромѣ того 17 Февраля 1866 г. была разрѣшена линія отъ Балты до Кіева (сдана съ подряда Барону де-Вріеръ и К°); съ осуществленіемъ ея Москва должна была получить соединеніе съ Одессою черезъ Кіевъ, помимо соединенія черезъ Харьковъ, предрѣшеннаго тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніемъ 28 Декабря 1864 г. **) и ожидавшагося по отстройкѣ отданной Полякову, по договору 1 Марта 1868 г., линіи отъ Курска до Харькова.

Вся эта совокупность обстоятельствъ навела Мельникова на мысль испросить соизволеніе Государя на пересмотръ вопроса о продолженіи Одессо-Кременчугской линіи вплоть до Харькова. Министръ Путей Сообщенія представлялъ Государю, что съ отстройкою Курско-Харьково-Азовской дороги грузы изъ Харькова, предназначенные къ заграничному вывозу, несомнѣнно направятся по кратчайшему пути на Таганрогъ, а не на Одессу, чему будетъ способствовать еще и низкій тарифъ, который предполагается установить на Азовской линіи, благодаря дешевизнѣ обезпеченнаго ей изъ Донецкаго бассейна минеральнаго топлива. При такихъ условіяхъ, по мнѣнію Генералъ-Лейтенанта Мельникова, линія Кременчугъ—Харьковъ, составляющая послѣдній участокъ магистрали Харьковъ-Одесса, перестаетъ быть необходимою: хлѣбородныя мѣстности Полтавской губерніи и при настоящемъ состояніи желѣзнодорожной сѣти достаточно будутъ обслуживаться линіею Одесса—Кременчугъ; вмѣсто постройки продолженія ея до Харькова, сопряженной, между прочимъ, съ сооруженіемъ дорого стоящаго моста черезъ Днѣпръ у посада Крюкова, было бы практичнѣе употребить имѣющіяся въ распоряженіи Правительства средства на сооруженіе линіи отъ Харькова до Севастополя, уже съ 1852 г. признанной первостепенной по своему не только экономическому, но и стратегическому значенію и уже дважды разрѣшенной къ по-

*) См. Сб. свѣд. о жел. дор. 1868 г. I Отд., стр. 86.

**) Въ этомъ Выс. повелѣніи говорилось:«предоставить дальнѣйшему соображенію изысканіе средствъ для соединенія этого послѣдняго города (Харькова) съ Курскомъ».

стройкѣ, но не сооруженной въ виду стеченія неблагопріятныхъ обстоятельствъ *).

Государь передалъ возбужденный Мельниковымъ вопросъ на обсужденіе Комитета желѣзныхъ дорогъ, разрѣшивъ послѣднему «не стѣсняться прежними рѣшеніями». Въ засѣданіи Комитета 31 Мая Мельниковъ повторилъ доводы, помѣщенные имъ во всеподданнѣйшемъ докладѣ; однако соображенія Министра Путей Сообщенія не убѣдили Комитета въ безусловной правильности принятой имъ точки зрѣнія: къ Мельникову присоединился одинъ лишь Министръ Государственныхъ Имуществъ, Генералъ-Адъютантъ Зеленой. Остальные же Члены Комитета и Предсѣдатель (Гр. Строгановъ) **) находили, что новыхъ обстоятельствъ, которыя заставляли бы измѣнить разъ уже принятое по обсуждаемому дѣлу рѣшеніе, въ наличности не имѣется: послѣдовательное сооруженіе отдѣльныхъ участковъ магистрали Одесса—Харьковъ продолжалось и послѣ разрѣшенія двухъ новыхъ, приведенныхъ въ запискѣ Ген. Лейтенанта Мельникова, линій (Балто-Кіевской и Курско-Харьково-Азовской). Желательность отстройки упомянутой магистрали установлена послѣ неоднократно возобновлявшихся и продолжительныхъ преній по этому предмету; постройка ея объявлена во всеобщее свѣдѣніе въ 1864 г. и линія эта вошла въ сѣть 1866 г. На нее уже затрачены значительныя казенныя средства и теперь предстоитъ соорудить лишь небольшой, сравнительно, участокъ ея, безъ котораго она останется разобщенною съ центральною рельсовою сѣтью Имперіи. Что же касается до линіи Харьковъ—Севастополь, то большинство Членовъ Комитета не встрѣчало препятствій къ ея осуществленію по обезпеченіи всѣхъ дорогъ, включенныхъ, согласно утвержденной въ 1866 г. сѣти, въ первую категорію, и раздѣляло мнѣніе Министра Путей Сообщенія относительно важнаго значенія этого рельсоваго пути; вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, по мнѣнію большинства Членовъ, разрѣшеніе Севастопольской линіи ни въ какомъ случаѣ, не должно задерживать довершенія магистрали Одесса—Харьковъ.

---

*) Предст. М-ра П. С. въ Ком. жел. дорогъ отъ 25 Мая 1868 г. за № 418.

**) Къ большинству присоединился и Новороссійскій Генералъ-Губернаторъ, Ген. Ад. Коцебу, приглашенный на засѣданіе Комитета.

12 Іюня 1868 г. Государь утвердилъ мнѣніе большинства, и предположеніе Мельникова объ отмѣнѣ постройки линіи Кременчугъ—Харьковъ потерпѣло, такимъ образомъ, неудачу. Несмотря на это, главная цѣль Мельникова все же могла считаться достигнутою: онъ получилъ возможность осуществить свою давнишнюю мысль о включеніи Харьково-Севастопольской дороги въ число неотложно необходимыхъ путей. Но передъ тѣмъ приходилось озаботиться довершеніемъ сѣти 1866 г. или, вѣрнѣе, единственной еще не обезпеченной постройкою линіи изъ дорогъ, вошедшихъ въ эту сѣть въ качествѣ первостепенныхъ—все той же линіи Кременчугъ—Харьковъ. Изысканія по ней были произведены на средства казны Барономъ Унгернъ-Штернбергомъ; оставалось только избрать способъ ея осуществленія. Противъ сооруженія этой линіи на условіяхъ, выработанныхъ для отдѣльныхъ участковъ магистрали Одесса—Харьковъ (т. е. на средства казны по контракту съ оптовымъ подрядчикомъ), рѣшительно возсталъ Министръ Финансовъ. Со стороны Статсъ-Секретаря Рейтерна такое отношеніе къ разсматриваемому вопросу являлось вполнѣ послѣдовательнымъ: оно лишній разъ доказало его нерасположеніе къ казенной постройкѣ желѣзныхъ дорогъ вообще. Генералъ-Лейтенанту Мельникову, въ принципѣ бывшему убѣжденнымъ сторонникомъ системы сооруженія желѣзнодорожныхъ линій на средства Правительства, уже неоднократно приходилось подчиняться необходимости и, въ виду практическихъ затрудненій, засвидѣтельствованныхъ финансовымъ вѣдомствомъ, отказываться отъ проведенія на практикѣ своихъ взглядовъ съ полною послѣдовательностію. Въ первые годы своего управленія вѣдомствомъ Путей Сообщенія онъ еще энергично боролся за свои убѣжденія; но уже результаты засѣданій Коммисіи, разсматривавшей, подъ предсѣдательствомъ Ген. Ад. Чевкина, отчетъ Министра Путей Сообщенія за 1862—63 г.г. (см. предыдущую главу), съ очевидностью доказали, что его воззрѣнія не встрѣчаютъ сочувствія въ средѣ высшаго Правительства. Мало по малу самъ Мельниковъ, повидимому, пришелъ къ убѣжденію, что, при данныхъ обстоятельствахъ, настаивать на постройкѣ магистральныхъ желѣзнодорожныхъ линій на средства казны было бы безполезнымъ. Такъ, по крайней мѣрѣ, можно заключить изъ упомянутаго уже однажды всеподданнѣйшаго доклада

его, представленнаго на усмотрѣніе Государя въ началѣ 1867 г. по возбужденному въ то время вопросу объ отчужденіи Николаевской дороги въ частныя руки. Въ заключительной части упомянутаго доклада встрѣчается такое выраженіе: «мы конечно не можемъ строить нашихъ дорогъ на счетъ казны» *). Не удивительно потому, что и въ дѣлѣ Харьково-Кременчугской дороги Министръ Путей Сообщенія подчинился взгляду Министра Финансовъ и не возражалъ противъ отдачи этой линіи въ постройку частнымъ предпринимателямъ.

Нормальныя концессіи.

Къ тому времени на полученіе концессіи явилось, по обыкновенію, нѣсколько соискателей, предложенія которыхъ отличались крайнимъ разнообразіемъ условій. Министру Финансовъ пришла мысль о предпочтительности выработки главныхъ основаній отдачи желѣзнодорожныхъ линій въ постройку частнымъ предпринимателямъ заботами правительственныхъ органовъ, а не самихъ соискателей, какъ это въ большинствѣ случаевъ практиковалось до тѣхъ поръ. Это былъ важный шагъ въ дѣлѣ упрощенія самаго процесса предварительныхъ переговоровъ между Правительствомъ и частными предпринимателями. Прежде правительственнымъ учрежденіямъ приходилось тратить не мало времени и труда на приведеніе представляемыхъ учредителями желѣзнодорожныхъ компаній проектовъ концессій въ соотвѣтствіе съ тѣми требованіями, которыя Правительство считало необходимымъ предъявлять соискателямъ на сооруженіе рельсовыхъ путей. При предложенной же Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ и принятой Ген. Лейтенантомъ Мельниковымъ системѣ, Правительству предстояло лишь формулировать тѣ основанія, на которыхъ оно признавало возможнымъ даровать концессію на извѣстную линію и объявить ихъ соискателямъ. Роль послѣднихъ ограничивалась такимъ образомъ заявленіемъ предѣльныхъ, назначаемыхъ ими, строительныхъ цѣнъ и принятіемъ на себя обязательства подчиниться выработаннымъ Правительствомъ условіямъ; Правительству же вслѣдъ за тѣмъ оставалось только выбрать изъ числа соискателей того, который заявилъ наиболѣе выгодныя, съ точки зрѣнія интересовъ казны, цѣны.

---

*) См. дѣло Совѣта Министровъ 1867 г. № 71.

Было бы, однако, ошибочнымъ думать, что такъ называемыя «нормальныя концессіи», которыя съ указаннаго времени стали составляться по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, всегда утверждались въ томъ видѣ, въ которомъ онѣ представлялись на разсмотрѣніе высшихъ правительственныхъ учрежденій. Напротивъ того, Комитетъ Министровъ весьма часто, начиная съ 1868 г., вносилъ въ нихъ, по своей непосредственной иниціативѣ, значительныя поправки, не только редакціонныя, но и по существу, систематически преслѣдуя одну главную цѣль: обезпечить за Правительствомъ такую степень вліянія на веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства частными компаніями, которыя устраняли бы возможность для этихъ послѣднихъ руководствоваться въ своихъ дѣйствіяхъ исключительно своими частными интересами въ ущербъ интересамъ обще-государственнымъ.

Нормальная концессія на Харьково-Кременчугскую линію*), какъ ничѣмъ не отличавшаяся отъ обычныхъ концессій того времени **), не была предварительно представлена на обсужденіе Комитета Министровъ и Государь Императоръ, по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ, разрѣшилъ прямо сообщить ее соискателямъ, что и было исполнено Товарищемъ Министра Ген. Адъютантомъ Грейгомъ, временно управлявшимъ Министерствомъ Финансовъ за отсутствіемъ Статсъ-Секретаря Рейтерна (впослѣдствіи, какъ будетъ указано ниже, этотъ порядокъ былъ усовершенствованъ и проектъ каждой нормальной концессіи, предварительно сообщенія его соискателямъ, вносился въ Комитетъ Министровъ). Соискате-

---

*) На Рыбинско-Осѣченскую линію, вопросъ о которой разсматривался почти одновременно съ дѣломъ Харьково-Кременчугской дороги, концессія была составлена также по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

**) Дорога уступалась частному обществу на 81 годъ, при чемъ черезъ 20 лѣтъ по открытіи движенія на линіи казна получала право выкупить дорогу; работамъ по линіи присваивались права работъ государственныхъ; казенныя земли, невоздѣланныя и не составляющія оброчныхъ статей, уступались компаніи безвозмездно; общество освобождалось отъ гербовыхъ и крѣпостныхъ пошлинъ по пріобрѣтенію необходимыхъ подъ дорогу земель; максимальныя тарифныя ставки не должны были превосходить такихъ же ставокъ, принятыхъ въ уставѣ Главнаго Общества. Товарные вагоны и крытыя платформы общество должно было заказывать преимущественно въ Россіи и кромѣ того обязывалось принимать отъ Правительства исполненные по казеннымъ заказамъ рельсы и паровозы въ томъ количествѣ, въ которомъ Правительство найдетъ возможнымъ ихъ поставить. Безпошлинный привозъ другихъ принадлежностей для дороги допускался лишь въ той мѣрѣ, въ коей Министръ Путей Сообщенія признаетъ это необходимымъ для обустройства линіи.

лямъ было объявлено, что имъ предоставляется доставить въ Министерство Путей Сообщенія, въ запечатанныхъ пакетахъ, объявленія о своихъ рѣшительныхъ цѣнахъ не позже 26 Іюля 1868 г. По вскрытіи доставленныхъ такимъ образомъ пакетовъ обнаружилось, что большинство соискателей проявило склонность обойти постановленія нормальной концессіи и замѣнить многія изъ нихъ новыми условіями, чего, согласно заключенію Ген. Адъютанта Грейга, не слѣдовало допускать; въ точности соблюсти всѣ требованія нормальной концессіи обязывались только Гофмейстеръ Абаза въ сообществѣ съ Барономъ Унгернъ - Штернбергомъ, которые, сверхъ того, предложили наиболѣе выгодную съ точки зрѣнія Правительства цѣну—по 57.894 р. мет. съ версты дороги и согласились на присвоеніе правительственной гарантіи лишь облигаціонному капиталу, долженствовавшему составить $^3/_4$ всего основнаго капитала учреждаемой ими компаніи (весь нарицательный капиталъ общества опредѣленъ былъ въ 14.300.000 р. мет.). Это послѣднее условіе составляло несомнѣнно нѣкоторую уступку въ пользу Правительства: Харьково-Кременчугская дорога принадлежала къ числу линій, помѣщенныхъ, согласно утвержденной въ 1866 г. сѣти, въ первую категорію; поэтому учредители проектированнаго общества, руководствуясь примѣрами разрѣшенія другихъ первостепенныхъ линій, собственно говоря, могли надѣяться на полученіе гарантіи на весь основной капиталъ. Но въ данномъ случаѣ Правительству удалось—и, какъ видно изъ предшествовавшаго изложенія, не въ первый разъ—воспользоваться тѣми нѣсколько преувеличенными надеждами, которыя возлагались многими предпринимателями на будущую доходность строившихся у насъ желѣзнодорожныхъ линій, и ограничить свою отвѣтственность передъ обществомъ въ дѣлѣ могущихъ потребоваться приплатъ по гарантіи.

Комитетъ Министровъ, согласно съ заключеніемъ Ген. Адъютанта Грейга, отдалъ Гофмейстеру Абазѣ и Барону Унгернъ-Штернбергу преимущество передъ другими соискателями и концессія на Харьково - Кременчугскую дорогу удостоилась Высочайшаго утвержденія 24 Августа 1868 года *).

---

*) Строители означенной дороги были освобождены отъ сооруженія моста черезъ Днѣпръ отъ Кременчуга къ посаду Крюкову, конечному пункту Елизаветградскаго участка на правомъ берегу Днѣпра; мостъ этотъ былъ отстроенъ впослѣдствіи инжене-

Разрѣшеніемъ Харьково-Кременчугской линіи Правительство завершило свою дѣятельность по приведенію въ исполненіе проекта рельсовой сѣти, Высочайше утвержденнаго 23 Апрѣля 1866 г. Такимъ образомъ, къ концу 1868 г. были обезпечены исполненіемъ всѣ рельсовые пути, причисленные въ 1866 г. къ разряду первостепенныхъ *); мало того—разрѣшены всѣ питательныя вѣтви, признанныя желательными. Независимо отъ этого въ теченіе разсмотрѣннаго періода времени утверждены ходатайства о сооруженіи нѣкоторыхъ дорогъ, вошедшихъ въ проектѣ сѣти 1866 г. не въ первую, а во вторую категорію (Риго-Митавская, Балтійская, Рыбинско-Осѣченская и Тамбово-Саратовская), и, наконецъ, разрѣшена къ постройкѣ одна линія, вовсе не предусмотрѣнная упомянутымъ проектомъ сѣти (Грязе-Борисоглѣбская).

Въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла выполненіе сѣти, утвержденной въ 1866 г., представляетъ собою фактъ въ своемъ родѣ исключительный: это единственный, со времени возникновенія желѣзнодорожнаго строительства въ Россіи, примѣръ точнаго, и притомъ быстраго, приведенія въ исполненіе напередъ начертаннаго плана развитія системы нашихъ рельсовыхъ сообщеній; въ данномъ случаѣ первоначальный планъ былъ лишь расширенъ, но не видоизмѣненъ.

ромъ Струве за сумму 3.600.000 р. кред. по заключенному съ нимъ казною оптовому контракту. Разрѣшеніе Государя на заключеніе контракта послѣдовало 3 Іюня 1870 г. по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ. Движеніе по линіи Кременчугъ-Харьковъ открыто въ 1871 г. (а на участкѣ Кременчугъ-Полтава уже въ 1870 г.); мостъ же черезъ Днѣпръ, установившій непрерывное сообщеніе между Харьковомъ и Одессою, отстроенъ окончательно въ 1872 году.

*) Въ 1867 г., какъ указано выше, первая категорія была пополнена еще линіею отъ Сергіева посада къ Ярославлю—на эту линію тоже было дано, какъ извѣстно, разрѣшеніе въ 1868 году.

ГЛАВА ШЕСТАЯ.

1868 г. (окончаніе).

Итоги періода желѣзнодорожнаго строительства 1865—1868 г.г.

Разсмотрѣнный въ двухъ предшествовавшихъ главахъ періодъ нашего желѣзнодорожнаго строительства (1865—1868 г. г.) заслуживаетъ вниманія во многихъ отношеніяхъ. Онъ представляетъ собою эпоху усердной работы правительственныхъ органовъ, направленной къ наиболѣе успѣшному примѣненію на практикѣ тѣхъ руководящихъ началъ, которыя были установлены Высочайше одобренными положеніями Коммисіи Генералъ-Адъютанта Чевкина, образованной для разсмотрѣнія отчета Генералъ-Лейтенанта Мельникова по управленію вѣдомствомъ Путей Сообщенія за 1862—63 г.г. Основной принципъ, провозглашенный Коммисіею—предпочтительность постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ частныхъ компаній—служилъ точкою отправленія при проектированіи всѣхъ правительственныхъ мѣропріятій, касавшихся желѣзнодорожнаго дѣла: Правительство, начиная съ 1866-го года, не только не приступало болѣе къ постройкѣ на счетъ казны значительныхъ по своему протяженію линій *), но даже рѣшилось на отчужденіе въ частныя руки важнѣйшей изъ казенныхъ дорогъ—Николаевской—лишь бы получить нужныя средства для возможно быстраго осуществленія необходимыхъ для Россіи рельсовыхъ сообщеній. Въ дѣлѣ осуществленія новыхъ дорогъ Правительство также слѣдовало правиламъ, преподаннымъ Коммисіею Чевкина: всѣ необхо-

*) Начиная съ 1866-го года до изданія проекта новой сѣти 1868 г. (см. ниже) было разрѣшено къ постройкѣ 4,941 вер. рельсовыхъ путей; изъ этихъ послѣднихъ предположено было осуществить на средства казны только три линіи: Елизаветградъ-Кременчугскую дорогу (130 верстъ), вѣтвь отъ Тирасполя къ Кишиневу (65 верстъ) и вѣтвь отъ Тересполя до Бреста (6 верстъ). Такой образъ дѣйствій отнюдь не противорѣчилъ взглядамъ, высказаннымъ въ Коммисіи Чевкина, которая вовсе не отвергла безусловно желательности пользоваться, при удобныхъ къ тому случаяхъ, и казенной системой постройки рельсовыхъ путей. Въ данномъ случаѣ баронъ Унгернъ-Штернбергъ, съ успѣхомъ отстроившій къ тому времени подряднымъ способомъ линію Одесса-Балта-Елизаветградъ, представлялъ собою для Правительства вполнѣ надежнаго контрагента для сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ раіонѣ, тщательно имъ изученномъ и при наличности опытныхъ въ дѣлѣ постройки рельсовыхъ сообщеній рабочихъ бригадъ, находившихся въ его распоряженіи.

димые въ ближайшемъ будущемъ рельсовые пути были намѣчены заранѣе и заинтересованныя вѣдомства принимали всѣ зависящія отъ нихъ мѣры, чтобы обезпечить ихъ отстройку. Мѣры эти клонились, главнымъ образомъ, къ тому, чтобы предотвратить возможность объявленія разъ утвержденныхъ Высочайшею властію компаній несостоявшимися, облегчивъ учредителямъ желѣзнодорожныхъ обществъ собраніе необходимыхъ для приступа къ строительнымъ работамъ денежныхъ рессурсовъ. Главнымъ средствомъ для достиженія означенной цѣли было признано, какъ подробно указано выше (гл. IV), присвоеніе бумагамъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній правительственной гарантіи опредѣленнаго дохода съ самаго дня ихъ выпуска, а не со времени открытія каждой данной линіи для движенія, какъ практиковалось прежде. Цѣлесообразность этой мѣры наглядно обнаружилась уже на одномъ изъ первыхъ примѣровъ примѣненія ея: образовавшаяся въ 1865 г., съ цѣлію сооруженія Орловско-Витебской дороги, иностранная компанія не могла найти достаточныхъ для осуществленія линіи капиталовъ; явившееся же на смѣну этой компаніи Орловское земство, исходатайствовавшее впослѣдствіи абсолютную гарантію на выпускаемыя имъ съ тою же цѣлью бумажныя цѣнности, въ сравнительно короткій срокъ успѣло реализировать ихъ на Лондонскомъ рынкѣ *).

Съ другой стороны Правительство прилагало старанія къ тому, чтобы биржевая цѣна гарантированныхъ желѣзнодорожныхъ бумагъ не падала слишкомъ низко, и съ этою цѣлію, какъ извѣстно, объявило, что въ видахъ нежелательности переполненія денежныхъ рынковъ такого рода бумагами оно прекращаетъ выдачу концессій съ гарантіею отъ казны на новыя желѣзнодорожныя линіи, исключая тѣхъ, которыя признаются первостепенными по своему значенію. По поводу этой послѣдней мѣры нельзя не замѣтить, что на практикѣ она примѣнялась въ болѣе широкомъ объемѣ, чѣмъ это первоначально было предположено. Вообще, относительно вопроса о томъ, какимъ дорогамъ и въ какомъ размѣрѣ слѣдуетъ даровать гарантію, Правительство, начиная съ 1867 г.—времени объявленія о пріостановкѣ выдачи гарантій,—обнаруживало нѣкоторую неустойчивость взглядовъ: образъ дѣйствій выс-

*) Ср. Очеркъ сѣти русскихъ жел. дорогъ, изд. VIII Отдѣла Импер. Русскаго Техническаго Общества, С.П.Б. 1896 г. Томъ 2-ой, отд. V, гл. I-я.

шихъ государственныхъ учрежденій указывалъ на стремленіе Правительства ограничивать—а иногда и совсѣмъ снимать съ себя—отвѣтственность за доходность даже линій, вошедшихъ въ 1-ю категорію, или приравненныхъ къ нимъ подъѣздныхъ путей, хотя подобнаго рода рельсовые пути, на основаніи рѣшенія, принятаго при утвержденіи сѣти 1866 года, имѣли полное основаніе расчитывать на обычную до того времени поддержку со стороны Правительства. Такъ, Козлово-Тамбовская дорога была въ сѣти 1866-го года отнесена къ числу первостепенныхъ питательныхъ вѣтвей, наравнѣ съ линіями Козлово-Воронежской, Елецко-Грязской и нѣкоторыми другими; между тѣмъ, Козлово-Воронежская, а равно и Елецко-Грязская линіи строились на гарантированный Правительствомъ капиталъ, линіи же Тамбово-Козловской въ казенной гарантіи было отказано. Рядомъ съ этимъ Елецко-Орловской дорогѣ, приравненной по своему значенію къ перечисленнымъ выше питательнымъ вѣтвямъ, Правительство не встрѣтило препятствій даровать гарантію—но лишь частичную, на одинъ облигаціонный капиталъ. Такую же частичную гарантію получила и Харьково-Кременчугская дорога, несмотря на то, что она вошла въ число рельсовыхъ путей первой категоріи, каждому изъ которыхъ, при разсмотрѣніи проекта сѣти желѣзныхъ дорогъ (въ 1866 г.), рѣшено было присвоить гарантію Правительства безъ всякихъ ограниченій. Объясненія подобнымъ колебаніямъ слѣдуетъ искать въ томъ, уже отмѣченномъ въ предшествовавшей главѣ, обстоятельствѣ, что, начиная приблизительно съ конца 1867 года, кредитъ нашъ сталъ замѣтно крѣпнуть подъ вліяніемъ особыхъ мѣръ, принятыхъ съ этою цѣлью Министерствомъ Финансовъ, а довѣріе къ доходности нашихъ желѣзныхъ дорогъ—все болѣе и болѣе упрочиваться среди иностранныхъ капиталистовъ и русскихъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей. Вексельный курсъ, подъ вліяніемъ улучшившихся отношеній нашихъ къ Франціи, сталъ замѣтно возвышаться (средній курсъ 1867—68 г.г. составлялъ 84 коп. мет. за кредитный рубль, тогда какъ въ 1866 году рубль упалъ до 68 коп.). Возвышенію курса несомнѣнно способствовало и то обстоятельство, что крестьянская реформа, при введеніи которой опасались всевозможныхъ внутреннихъ потрясеній, нисколько не нарушила мирнаго теченія жизни земледѣльческой Россіи (нѣкоторые изолированные случаи

волненій среди крестьянъ не могутъ идти въ счетъ). Правительство, убѣдившись въ существованіи такого благопріятнаго для Россіи настроенія въ коммерческомъ мірѣ, рѣшилось воспользоваться имъ для уменьшенія хотя бы части того риска, который оно несло по принимаемой имъ на себя отвѣтственности за доходы съ капиталовъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній.

Первая попытка въ этомъ направленіи, какъ видно изъ предшествовавшаго изложенія, вовсе не ослабила энергіи соискателей на полученіе желѣзнодорожныхъ концессій: въ предпринимателяхъ на постройку не только дорогъ, которымъ была обѣщана лишь частичная гарантія, но и линій, вовсе не гарантированныхъ Правительствомъ, отнюдь не ощущалось недостатка. Видя такіе результаты, Правительство рѣшилось и впредь держаться въ вопросѣ о дарованіи гарантіи той же политики, стремящейся къ ограниченію матеріальной отвѣтственности казны передъ желѣзнодорожными компаніями и, повидимому, пришло къ нѣсколько поспѣшному выводу, что разъ являются соискатели даже на постройку линій, которымъ отказано въ правительственной гарантіи, то, значитъ, сооруженіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи и при подобныхъ условіяхъ представляется выполнимымъ, причемъ Правительство получаетъ возможность обогатить нашу рельсовую сѣть новыми путями, не подвергая казну никакому матеріальному риску. Будущее не оправдало такого расчета: конечно, согласно буквѣ соотвѣтствующихъ концессій и уставовъ, компаніи, капиталамъ которыхъ не было присвоено казенной гарантіи, не имѣли никакого права требовать денежнаго содѣйствія отъ Правительства, но то же Правительство, въ цѣляхъ поддержанія Государственнаго кредита, не могло допустить, чтобы разъ начатыя линіи оставались недоконченными, или же не имѣли достаточныхъ средствъ на эксплоатацію разрѣшенныхъ имъ путей и на производство обязательныхъ по нимъ платежей. Въ такомъ именно положеніи вскорѣ очутились всѣ негарантированныя Правительствомъ дороги, разрѣшенныя въ 1868 году, за исключеніемъ одной лишь линіи: Рыбинско-Бологовской *).

*) Общество означенной дороги хотя и испросило у Правительства (въ 1870 г.) ссуду въ 2 мил. руб., на снабженіе линіи полнымъ комплектомъ подвижнаго состава, кото-

Такъ, общество Балтійской дороги оказалось не въ состояніи размѣстить своихъ акцій и заявило, что если Правительство не окажетъ ему поддержки, то общество не будетъ имѣть возможности достроить уже начатую сооруженіемъ линію. Не желая доводить дѣло до такой крайности, Правительство рѣшилось гарантировать на основной капиталъ общества (26.390.000 рублей мет.) ежегодный доходъ въ 791.700 руб. мет. на весь срокъ концессіи *). Эта льгота, объявленная Высочайшимъ повелѣніемъ 6 Марта 1870 г., впослѣдствіи вошла въ уставъ общества Балтійской дороги, утвержденный 13 Ноября того же года; благодаря ей общество получило возможность реализировать свой капиталъ, но приплаты отъ Правительства по принятой имъ на себя гарантіи потребовались въ первый же годъ по открытіи линіи (въ 1870 г.), а черезъ два года долгъ общества Правительству по той же гарантіи уже возросъ до 2.143.228 руб. кред. **).

Въ послѣдующіе затѣмъ года жертвы Правительства на Балтійскую дорогу не прекращались, причемъ общество, по причинѣ незначительной доходности линіи, а въ особенности вслѣдствіе неудовлетворительнаго веденія дѣла эксплоатаціи ея, не могло возмѣщать Правительству отпущенныхъ имъ суммъ и долгъ общества казнѣ продолжалъ возрастать въ поражающей прогрессіи: по свидѣтельству желѣзнодорожной Коммисіи Генералъ-Адъютанта Графа Баранова, въ теченіе каждыхъ трехъ лѣтъ цифра этого долга почти удваивалась ***).

Дороги, по которымъ гарантію извѣстной части капиталовъ приняли на себя земства, также причинили Правительству много заботъ и вовлекли казну въ крупные расходы, отнюдь

рый не былъ своевременно заготовленъ вслѣдствіе несостоятельности подрядчиковъ по сооруженію дороги (Левестамъ и К°), но ссуда эта была возмѣщена изъ средствъ, собранныхъ путемъ выпуска двухъ не гарантированныхъ Правительствомъ облигаціонныхъ займовъ (въ 1870 г. на 3 мил. руб. и въ 1872 г. на 7.500.000 р.). См. Выс. утв. Жур. Ком. Мин. 30 Мая 1872 г.

*) Сумма эта составляла 3% на основной капиталъ—норму болѣе низкую, чѣмъ та, которая обыкновенно принималась для другихъ жел. дорогъ (5%). Правительство очевидно не желало сравнять Балтійскую дорогу, по значенію ея, съ прочими гарантированными казною линіями и, по необходимости, принявъ на себя отвѣтственность за ея наименьшую доходность, стремилось къ ограниченію, въ предѣлахъ возможности, объема такой отвѣтственности.

**) Сбор. свѣд. о жел. дор. 1870—72 г.г. Отд. III, таблица I, стр. 12.

***) Докладъ Коммисіи Графа Баранова. Часть I, таблица 5-ая.

не предвидѣнные при разрѣшеніи такого рода линій. Какъ извѣстно, подобныхъ дорогъ было три: Грязе-Борисоглѣбская, Тамбово-Козловская и Тамбово-Саратовская; Правительству въ большей или меньшей мѣрѣ пришлось оказать денежную помощь каждой изъ нихъ.

По Грязе-Борисоглѣбской дорогѣ Правительство, согласно позднѣйшему ходатайству предпринимателей, пріобрѣло въ свою собственность значительно большее количество акцій этого участка, чѣмъ было предположено при выдачѣ концессіи Борисоглѣбскому земству *) (на сумму 6.182.000 р. вмѣсто 5 мил. руб.), причемъ общество оказалось не въ состояніи даже вносить Правительству, какъ собственнику этихъ акцій, обычные проценты за время производства строительныхъ работъ по линіи. Мало того, для уплаты тѣхъ же процентовъ на акціи, пріобрѣтенныя частными лицами, общество должно было прибѣгнуть къ помощи того же Правительства, которое и отпустило ему авансъ въ 264.094 р. **). Все это имѣло мѣсто на слѣдующій же годъ послѣ утвержденія концессіи на линію Грязе-Борисоглѣбскъ; дальнѣйшую эксплоатацію разсматриваемой линіи вмѣстѣ съ отстроеннымъ впослѣдствіи продолженіемъ ея до Царицына также нельзя назвать удачною: земство постоянно нуждалось въ средствахъ для уплаты принятой имъ на себя гарантіи и въ концѣ концовъ эту гарантію взяло на свою отвѣтственность Правительство (въ 1874 г.) ***).

По Тамбово-Козловской дорогѣ съ 1870 г. обнаружился дефицитъ по эксплоатаціи, на пополненіе котораго была выдана обществу, согласно Высочайшему повелѣнію 12 Ноября 1871 г., ссуда въ 500.000 р. изъ суммъ желѣзнодорожнаго фонда; въ 1874 г. общество испросило себѣ вторично ссуду въ 510.079 руб. на усиленіе подвижнаго состава. Къ концу царствованія Императора Александра II-го обѣ ссуды еще не были погашены (за обществомъ числилось по нимъ около 800.000 руб.) ****).

---

*) Всеподд. отчетъ Министра Путей Сообщенія за 1869—72 г.г. (Журналъ Министерства Путей Сообщенія. Апрѣль и Май 1878 г.).

**) Журн. Мин. Пут. Сообщенія. Май 1878 г. (извлеченіе изъ отчета по Мин. Пут. Сообщ. за 1869—1872 г.г.).

***) Къ этому времени общая сумма долговъ общества Правительству составляла уже 1.792.793 руб. мет. и 1.941.230 руб. кред. (Статистическій Сборникъ Мин. П. С. выпускъ 1-ый, часть первая. С. П. Б. 1877 г.).

****) Докладъ Коммисіи Графа Баранова. Часть I-я, таблица 46.

Но особенно убыточною для Правительства оказалась Тамбово-Саратовская дорога: уже въ 1871 году выяснилось, что Кирсановское и Саратовское земства, а равно Саратовское городское общество затрудняются внести требующіяся съ нихъ суммы по гарантіи акцій перваго участка названной линіи и Правительство приняло на себя, на срокъ до 2 Января 1873 г., производство взносовъ по этимъ акціямъ въ полной гарантированной по нимъ суммѣ; капитальный долгъ общества казнѣ по этому авансу уже къ 1 Января 1873 г. равнялся 777.771 руб. Естественно, что при такомъ положеніи дѣла нечего было и думать о предоставленіи обществу реализировать своимъ распоряженіемъ облигаціонные займы, потребные для отстройки втораго и третьяго участковъ разсматриваемой линіи: всѣ эти облигаціи на сумму 20.160.910 р. мет. нар. Правительство оставило за собою по цѣнѣ 66 за сто *). Между тѣмъ не проходило года, чтобы Правительство не должно было отпускать все новые и новые авансы по гарантіи акцій; дѣла общества вообще шли очень плохо и Коммисія Графа Баранова, отдавая отчетъ о финансовомъ состояніи общества Тамбово-Саратовской дороги къ 1 Января 1880 г., выяснила, что задолженность общества къ упомянутому сроку выражается цифрою 18 мил. руб.—долгъ, который Коммисія признала неоплатнымъ **).

Такимъ образомъ съ первыхъ же годовъ эксплоатаціи земскихъ дорогъ обнаружилось, что земства не могли выполнить принятыхъ ими на себя финансовыхъ обязательствъ. Неудача первыхъ попытокъ земствъ въ дѣлѣ дарованія желѣзнодорожныхъ гарантій на счетъ земскихъ суммъ скоро охладила предпріимчивость прочихъ земствъ въ этомъ отношеніи: уже съ 1870 года ходатайствъ со стороны земскихъ учрежденій о разрѣшеніи желѣзныхъ дорогъ съ гарантіею отъ земствъ болѣе не поступало ***), такъ что изданный къ тому времени законъ, ограничивавшій права земствъ на участіе въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ, собственно говоря, не могъ уже имѣть практическаго значенія. Законъ этотъ явился резуль-

*) Извлеченіе изъ всеподд. отчета Министра П. С. за 1869—1872 г.г. (Журн. М. П. С. Май 1878 г.).

**) Докладъ Коммисіи, часть I-я, таблица 47.

***) См. дѣло Государственнаго Совѣта по Архиву № 4246 — Объ участіи земскихъ учрежденій въ коммерческихъ предпріятіяхъ.

татомъ порученія, даннаго Комитетомъ Министровъ въ 1868 г. Министру Внутреннихъ Дѣлъ и Главноуправляющему II-мъ Отдѣленіемъ Собственной Его Величества Канцеляріи—представить свои соображенія по псводу вопроса объ участіи земствъ въ промышленныхъ предпріятіяхъ (см. предыдущую главу), и въ настоящее время можетъ представлять интересъ лишь въ томъ отношеніи, что предварительная переписка, которая велась по этому поводу между заинтересованными вѣдомствами, съ наглядностью доказываетъ, насколько къ тому времени былъ поколебленъ прежній, несомнѣнно оптимистическій, взглядъ Министра Финансовъ на благонадежность земствъ въ смыслѣ ихъ состоятельности въ дѣлѣ дарованія гарантій желѣзнодорожнымъ компаніямъ. Теперь Министръ Финансовъ заявлялъ, что проведеніе желѣзнодорожныхъ путей на большое разстояніе требуетъ денежныхъ средствъ, превосходящихъ рессурсы губернскихъ земствъ, и лишь проведеніе побочныхъ линій не превышаетъ мѣстныхъ средствъ губерній. Поэтому Статсъ-Секретарь Рейтернъ, не признавая уже болѣе возможнымъ возлагать на земства денежную отвѣтственность за доходность желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ государственное значеніе, соглашался съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ въ томъ, что гарантію капиталовъ для подобнаго рода рельсовыхъ путей должно принимать на себя Правительство. Относительно же подъѣздныхъ путей и питательныхъ вѣтвей Министръ Финансовъ оспаривалъ мнѣніе Министра Внутреннихъ Дѣлъ Генералъ-Адъютанта Тимашева о нежелательности матеріальнаго участія земствъ даже и въ такого рода предпріятіяхъ и находилъ его вполнѣ допустимымъ, «лишь бы участіе это было обставлено такими правилами, которыя ограждали бы частные интересы членовъ земства отъ возможныхъ увлеченій ихъ представителей и соразмѣряли бы, по возможности, рискъ земства съ его средствами» *). Государственный Совѣтъ

*) Отношеніе Министра Финансовъ къ Госуд. Секретарю отъ 10 Октября 1869 г. за №5812.—Ген. Ад. Тимашевъ въ своемъ представленіи въ Госуд. Совѣтъ по разсматриваемому вопросу проводилъ свой прежній взглядъ, что участіе земствъ въ какихъ бы то ни было коммерческихъ предпріятіяхъ не соотвѣтствуетъ назначенію земскихъ учрежденій, и предлагалъ формально оговорить это въ проектируемомъ законѣ. Ст. Секр. Рейтернъ отвѣчалъ, что такое стѣсненіе земствъ сдѣлало бы невозможнымъ случаи поощренія со стороны послѣднихъ той или иной отрасли промышленности, полезной для даннаго края, и было бы «скорѣе вреднымъ, чѣмъ полезнымъ, служа помѣхою для развитія мѣстнаго благосостоянія».

согласился съ мнѣніемъ Статсъ-Секретаря Рейтерна и постановилъ, что гарантія земства допускается только относительно желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго для губерніи или отдѣльныхъ ея уѣздовъ значенія, причемъ размѣръ принимаемой на себя губернскимъ или уѣзднымъ земствомъ ежегодной приплаты по гарантіи не долженъ превышать 30% оклада мѣстныхъ, по принадлежности, земскихъ сборовъ, а вопросы о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ при финансовомъ участіи земствъ должны быть предварительно обсуждены не только въ губернскомъ, но и въ уѣздныхъ земскихъ собраніяхъ.

Какъ указано выше, приведенный законъ, Высочайше утвержденный 23 Мая 1870 г., остался безъ примѣненія на практикѣ: дальнѣйшихъ ходатайствъ разсматриваемаго рода отъ земствъ не поступало, къ прежде же разрѣшеннымъ земскимъ дорогамъ онъ не относился, и Правительство продолжало нести для поддержки этихъ послѣднихъ тяжелыя денежныя жертвы.

Если, впрочемъ, по этому поводу обратиться къ заключенію той же коммисіи Генералъ-Адъютанта Чевкина, о которой говорено выше, то нельзя не замѣтить, что политика Статсъ-Секретаря Рейтерна находила полное оправданіе во взглядахъ, изложенныхъ въ журналѣ Коммисіи (см. главу IV настоящаго очерка). Коммисія предписывала Министру Финансовъ не останавливаться даже и передъ значительными жертвами, лишь бы была достигнута главная цѣль: возможно безостановочное и обширное развитіе нашей желѣзнодорожной сѣти, а эта цѣль несомнѣнно могла считаться достигнутою разрѣшеніемъ къ постройкѣ, начиная съ 1866 г. по Ноябрь 1868 г., около 5,000 верстъ рельсовыхъ путей въ предѣлахъ Европейской Россіи.

Сбогащая систему нашихъ рельсовыхъ сообщеній новыми линіями, Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ прилагали старанія и къ урегулированію взаимныхъ отношеній между желѣзнодорожными обществами и Правительствомъ. Выше уже было упомянуто о неполнотѣ большинства желѣзнодорожныхъ уставовъ, утвержденныхъ до 1865 г.; главнымъ недостаткомъ этихъ уставовъ являлось отсутствіе въ нихъ сколько нибудь обстоятельныхъ постановленій, касающихся обязанностей и отвѣтственности желѣзнодорожныхъ компаній передъ Правительствомъ, тогда какъ обязательства, принимае-

мыя на себя Правительствомъ, всегда формулировались съ достаточною точностью. Съ 1865 г. Правительство пришло къ сознанію ненормальности такого порядка вещей и сдѣлало попытки исправить замѣченныя погрѣшности въ редакціи соотвѣтствующихъ концессій и уставовъ. Однако, до конца 1868 г. въ этомъ направленіи было сдѣлано не много: дѣйствительно замѣтная работа по приведенію желѣзнодорожныхъ уставовъ къ однообразному типу относится къ послѣдующему періоду нашего желѣзнодорожнаго строительства, о которомъ рѣчь впереди; но все же въ промежутокъ времени отъ 1865 до 1868 года можно отмѣтить введеніе въ договоры съ желѣзнодорожными обществами нѣсколькихъ новыхъ постановленій. Два изъ нихъ впервые введены были въ уставъ общества Рязанско-Козловской дороги (утвержденный 12 Марта 1865 г.) и съ тѣхъ поръ включались въ другіе, позднѣйшіе, желѣзнодорожные уставы и концессіи. Первое изъ нихъ касалось вопроса первостепенной важности въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ: установленія тарифныхъ ставокъ для перевозки товаровъ и пассажировъ. До 1865 г. въ желѣзнодорожныхъ уставахъ разъ навсегда обозначался высшій предѣльный размѣръ означенныхъ ставокъ, причемъ за норму принимался тарифъ, утвержденный для Главнаго Общества. Въ уставѣ же общества Рязанско-Козловской дороги (§ 38) впервые появляется категорическая оговорка, что «плата, взимаемая за перевозку пассажировъ и клади, будетъ отъ времени до времени представляема обществомъ на разсмотрѣніе и утвержденіе Главноуправляющаго Путями Сообщенія». Этимъ постановленіемъ сдѣланъ былъ первый шагъ къ устраненію вредной для торговыхъ интересовъ страны неподвижности тарифныхъ ставокъ и обезпечено, хотя еще въ весьма неопредѣленной формѣ, участіе Правительства въ дѣлѣ регулированія условій перевозки товаровъ отъ центровъ производства къ мѣстамъ сбыта. Въ томъ же уставѣ съ большею, чѣмъ прежде, точностью редактировано постановленіе, опредѣляющее объемъ правъ казны на залогъ, вносимый обществомъ въ обезпеченіе исправнаго выполненія принятыхъ имъ на себя обязательствъ: въ § 46 упомянуто, что, въ случаѣ неисправности общества, Правительство, послѣ двукратнаго предостереженія обществу, вступаетъ во владѣніе остающеюся свободною частью внесеннаго обществомъ залога. Этой послѣдней оговорки въ прежнихъ уста-

вахъ не встрѣчалось, и она несомнѣнно являлась новымъ орудіемъ для нѣкотораго воздѣйствія Правительства на общества.

Независимо отъ указанныхъ нововведеній, желѣзнодорожные уставы и концессіи разсматриваемаго періода времени заключаютъ въ себѣ болѣе тщательно, чѣмъ въ прежнее время, редактированныя постановленія: 1) о нѣкоторыхъ техническихъ условіяхъ сооруженія уступаемыхъ въ постройку частнымъ компаніямъ линій (относительно ширины землянаго полотна, количества разъѣздныхъ путей, типа мостовъ и трубъ на линіи и т. п. *) и 2) о количествѣ подвижнаго состава, которымъ общества обязаны были обзавестись для открытія правильнаго движенія по строящимся рельсовымъ путямъ **). О новой политикѣ, которая по отношенію къ изготовленію подвижнаго состава была съ 1867 г. принята Правительствомъ, уже было упомянуто въ предыдущей главѣ.

Новыя правила для выдачи концессій.

Стремясь къ постепенному упорядоченію своихъ отношеній къ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, Правительство не могло, конечно, упустить изъ виду одного капитальнаго недостатка, который бросался въ глаза при оцѣнкѣ результатовъ нашего желѣзнодорожнаго строительства первой половины шестидесятыхъ годовъ: весьма высокой, по большей части преувеличенной, нарицательной поверстной стоимости всѣхъ сооруженныхъ частными предпринимателями рельсовыхъ путей, несмотря на весьма скромныя требованія, предъявлявшіяся желѣзнодорожнымъ компаніямъ въ отношеніи техническихъ условій сооруженія рельсовыхъ путей и количества подвижнаго состава. Что дѣйствительная стоимость такихъ дорогъ была несравненно ниже цифры, которая указывалась въ расцѣночныхъ вѣдомостяхъ, представлявшихся учредителями обществъ на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія и за опредѣленный доходъ съ которой Прави-

*) Устройство землянаго полотна требовалось для двухъ путей, хотя сами линіи прокладывались въ одинъ путь; разъѣзды въ общей сложности должны были составлять не менѣе 1/8 или 1/5 длины всего пути; оговаривалось обыкновенно, что мосты и трубы должны быть каменные или металлическіе.

**) Въ среднемъ выводѣ на каждыя десять верстъ дороги требовалось около 3 вагоновъ пассажирскихъ и 31 товарныхъ; паровозовъ же по большей части полагался одинъ на каждыя 6 верстъ пути.

тельство принимало на себя ручательство—въ этомъ можно было убѣдиться изъ сравненія цѣнъ, по которымъ обошлись Правительству строившіяся въ теченіе 1864—68 г.г. казенныя желѣзныя дороги (Московско-Курская около 62.000 р. кредитныхъ, а Балто-Елизаветградская немногимъ болѣе 40.000 р. кредитныхъ съ версты), съ цѣнами, заявленными частными предпринимателями того же періода времени *). Правда, что учредители желѣзнодорожныхъ компаній между 1862 и 1866 годами при реализаціи необходимыхъ имъ капиталовъ должны были, въ виду указанной уже затруднительности помѣщенія выпускаемыхъ ими процентныхъ и дивидендныхъ бумагъ, уступать ихъ заграничнымъ банкирамъ на коммисію съ уплатою крупныхъ коммисіонныхъ денегъ, но эти потери всегда предусматривались и учитывались предпринимателями при установленіи размѣра основныхъ капиталовъ и поверстной стоимости проектируемыхъ линій.

Пока число лицъ, желавшихъ взять на себя сооруженіе рельсовыхъ путей, было еще незначительно, вслѣдствіе недовѣрія къ будущей прибыльности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, Правительству, при тогдашнемъ стѣсненномъ положеніи средствъ Государственнаго Казначейства, не оставалось ничего инаго, какъ подчиняться даже и преувеличеннымъ требованіямъ частныхъ предпринимателей; но когда въ воззрѣніяхъ этихъ послѣднихъ произошелъ поворотъ, попытка характеризовать который была сдѣлана выше, и вмѣсто недостатка предложеній на постройку новыхъ желѣзнодорожныхъ линій сталъ, напротивъ того, замѣчаться избытокъ ихъ,—тогда Правительство самою силою вещей пришло къ мысли о возбужденіи конкурренціи между различными соискателями, въ видахъ пониженія заявляемыхъ ими цѣнъ. Сначала этотъ принципъ примѣнялся въ довольно несовершенной формѣ, какъ напримѣръ при выдачѣ концессіи на Курско-Кіевскую линію (см. гл. IV настоящаго очерка); тѣмъ не менѣе результатъ конкурренціи внѣ всякаго сомнѣнія оказался благопріятнымъ для интересовъ казны: цѣна Дервиза и Мекка (54.316 р. мет. съ версты) была ниже обычныхъ цѣнъ того времени. Позднѣе, при разрѣшеніи Харь-

*) Общество Севастопольской жел. дороги (несостоявшееся)—по 97.000 руб. мет. съ версты; Рязанско-Козловской—75.965 руб. мет.; общество Курско-Таганрогской дороги, предположенное къ учрежденію Графомъ Барановымъ, но не состоявшееся,—84.037 руб. мет. и т. д.

ково-Кременчугской дороги, сама процедура производства соисканія была усовершенствована: Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ, какъ извѣстно, была составлена нормальная концессія, и конкуррентамъ пришлось только вписать въ нее свои цѣны, которыя Правительство потребовало въ запечатанныхъ конвертахъ. Этотъ послѣдній способъ далъ опять хорошіе результаты: дорога была сдана въ постройку по 57.894 р. мет. съ версты, и Правительство рѣшило возвести такой способъ присужденія концессій въ систему, съ однимъ, впрочемъ, весьма существеннымъ исправленіемъ. Нормальная концессія на Харьково-Кременчугскую дорогу поступила на разсмотрѣніе Комитета Министровъ уже послѣ того, какъ она была предъявлена учредителямъ, которые, изъявивъ согласіе на содержащіяся въ ней условія, вполнѣ естественно считали эти условія неподлежавшими измѣненіямъ. Между тѣмъ роль Комитета Министровъ, съ самыхъ первыхъ лѣтъ развитія у насъ желѣзнодорожнаго строительства, заключалась въ выработкѣ окончательной редакціи договоровъ Правительства съ желѣзнодорожными обществами; въ данномъ же случаѣ Комитетъ не былъ въ состояніи воспользоваться принадлежащимъ ему правомъ вводить въ концессіи и уставы признанныя имъ необходимыми исправленія, такъ какъ, если бы Комитетъ измѣнилъ уже разъ сообщенныя соискателямъ условія, то пришлось бы вторично назначать состязаніе, а такой образъ дѣйствій несомнѣнно повлекъ бы за собою обвиненіе Правительства въ неустойчивости взглядовъ и возбудилъ бы небезосновательныя нареканія со стороны предпринимателей.

Сознавая неудобства такого порядка, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ въ особомъ всеподданнѣйшемъ докладѣ, который, по Высочайшему повелѣнію, былъ обсужденъ въ Совѣтѣ Министровъ, проектировали для выдачи концессій новыя правила, основанныя на принципѣ конкурренціи и исправленныя въ смыслѣ предоставленія Комитету Министровъ подобающаго ему, по закону, вліянія на окончательную редакцію договоровъ казны съ желѣзнодорожными компаніями. 18 Октября 1868 г. Государь утвердилъ эти правила, заключавшіяся въ нижеслѣдующемъ:

1) Концессіи предварительно разсматриваются въ Комитетѣ Министровъ, который, при поднесеніи ихъ на Высочайшее усмотрѣніе, вмѣстѣ съ тѣмъ постановляетъ, слѣдуетъ-ли

въ данномъ случаѣ, вызвать соискателей на конкурренцію между собою.

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

3) Предложенія присылаются къ Министру Финансовъ въ запечатанныхъ конвертахъ и открываются въ Совѣтѣ Министра Финансовъ. На засѣданіе Совѣта приглашаются соискатели; и

4) Соискателямъ объявляется: а) что тотъ, за которымъ останется дѣло, долженъ будетъ возмѣстить расходы по изысканіямъ: казнѣ, если они произведены по распоряженію Правительства, и частнымъ лицамъ, если они произведены ими, и б) что Комитетъ Министровъ разсмотритъ представленныя предложенія и поднесетъ на Высочайшее благоусмотрѣніе свое заключеніе о принятіи одного изъ предложеній или объ отклоненіи оныхъ.

Такимъ образомъ, во второй половинѣ 1868 г., независимо отъ обезпеченія постройки всѣхъ линій, входившихъ въ сѣть 1866 г., были еще утверждены подробныя правила, которыя должны были служить Правительству руководствомъ при разрѣшеніи ожидавшихся новыхъ ходатайствъ о проложеніи рельсовыхъ путей. На практикѣ вновь принятая мѣра оказалась вполнѣ пригодной для достиженія ожидавшагося отъ нея результата—возможнаго удешевленія желѣзнодорожныхъ построекъ. Но объ этомъ будетъ рѣчь впослѣдствіи; теперь же предстоитъ остановиться на состоявшемся къ началу той же второй половины 1868 г. окончательномъ рѣшеніи вопроса о передачѣ Николаевской желѣзной дороги въ частныя руки.

Отчужденіе Николаевской желѣзной дороги.

Передача эта собственно могла считаться предрѣшенной уже со времени выпуска Правительствомъ облигацій названной линіи (на основаніи Высочайшаго повелѣнія 18 Іюня 1867 г.)—операціи, по словамъ самого же Министра Финансовъ, неразрывно связанной съ предположенною продажею Николаевской дороги. Затѣмъ, къ концу 1867 г., Правительству были представлены четыре предложенія на пріобрѣтеніе во временное владѣніе упомянутой линіи: 1) отъ извѣстнаго желѣзнодорожнаго строителя Полякова, 2) отъ Сѣверо-Амери-

канскаго гражданина Уайненса, контрагента Правительства по снабженію Николаевской дороги подвижнымъ составомъ, 3) отъ представителей проектированнаго къ образованію въ Москвѣ товарищества изъ крупныхъ мѣстныхъ коммерсантовъ: Кокорева, Мамонтова и Рукавишникова и 4) отъ Совѣта Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Изъ всѣхъ перечисленныхъ предложеній только одно послѣднее пользовалось сочувствіемъ въ глазахъ Министра Финансовъ; главный аргументъ, приводившійся Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ въ защиту своего взгляда, заключался въ томъ, что, при отдачѣ предпочтенія предложенію Главнаго Общества, не придется образовать новую акціонерную компанію съ выпускомъ, кромѣ облигацій, еще и акцій; все дѣло ограничится сравнительно умѣреннымъ облигаціоннымъ займомъ, обезпеченіемъ котораго будетъ служить не одна только Николаевская дорога, какъ это имѣло бы мѣсто при условіи принятія каждаго изъ предложеній прочихъ соискателей, но всѣ линіи, эксплоатируемыя Главнымъ Обществомъ. Такая совокупность условій укрѣпляла Министра Финансовъ въ надеждѣ, что будущія облигаціи Главнаго Общества, имѣющія быть выпущенными имъ по уступкѣ ему Николаевской дороги, найдутъ себѣ помѣщеніе по болѣе или менѣе выгодному курсу и что отъ реализаціи ихъ очистится сумма, вполнѣ достаточная для уплаты Правительству слѣдуемаго ему за отчужденіе линіи единовременнаго взноса, независимо отъ обѣщаннаго Обществомъ казнѣ участія Правительства въ будущихъ прибыляхъ компаніи. Всѣ же другія предложенія, какъ объяснялъ Министръ Финансовъ, основаны на преувеличенномъ выпускѣ бумагъ одной Николаевской дороги, съ присвоеніемъ имъ Правительственной гарантіи—чего нельзя допустить изъ за опасенія поколебать только что начавшее крѣпнуть довѣріе заграничныхъ капиталистовъ къ нашимъ желѣзнодорожнымъ цѣнностямъ и остановитъ приливъ въ Россію столь необходимыхъ намъ иностранныхъ капиталовъ. По этому случаю Статсъ-Секретарь Рейтернъ повторялъ уже неоднократно провозглашенное имъ правило, что, для успѣха нашего желѣзнодорожнаго строительства и въ видахъ поддержанія кредита Государства, необходимо соблюдать крайнюю осторожность въ дѣлѣ дарованія гарантій вообще, въ установле-

ніи размѣра такихъ гарантій и въ самомъ выпускѣ гарантированныхъ бумагъ *).

Въ засѣданіи Совѣта Министровъ, посвященномъ обсужденію всеподданнѣйшаго доклада Статсъ-Секретаря Рейтерна по этому вопросу, Государемъ Императоромъ, 21 Декабря 1867 г., было принято слѣдующее рѣшеніе:

«*Не предрѣшая въ настоящее время ни финансовыхъ условій передачи Николаевской желѣзной дороги въ частныя руки, ни вопроса о томъ, кому именно она должна быть уступлена, возложить на обязанность Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ составить, по соглашеніи, въ чемъ слѣдуетъ, съ Министрами Военнымъ и Юстиціи, подробныя условія передачи дороги относительно тарифа, сдачи дороги и имущества, порядка управленія оной и вообще всѣхъ тѣхъ условій, которыя должны быть требуемы отъ частной компаніи при передачѣ оной Николаевской желѣзной дороги; составленныя такимъ образомъ условія разсмотрѣть въ особомъ Комитетѣ изъ поименованныхъ Министровъ подъ предсѣдательствомъ Генералъ-Адъютанта Графа Строганова (Предсѣдателя Комитета желѣзныхъ дорогъ) и поднести, чрезъ Комитетъ Министровъ, на Высочайшее усмотрѣніе*».

Комитетъ подъ предсѣдательствомъ Графа Строганова, въ составѣ четырехъ вышеназванныхъ Министровъ (Ген. Ад. Милютина, Ген. Лейт. Мельникова и Статсъ-Секретарей Рейтерна и Графа Палена), открылъ свои засѣданія во второй половинѣ Января 1868 г. Главнымъ результатомъ ихъ явился проектъ общихъ условій на уступку Николаевской дороги частному обществу **), причемъ Комитетъ, выработавъ такой проектъ, сообщилъ его къ свѣдѣнію упомянутымъ четыремъ соискателямъ и предоставилъ имъ сдѣлать свои замѣчанія на отдѣльные параграфы его. Такъ какъ проектъ общихъ условій былъ составленъ въ главныхъ чертахъ примѣнительно къ дѣйствовавшимъ въ то время уставамъ желѣзнодорожныхъ компаній, то всѣ четыре группы предпринимателей изъявили согласіе въ принципѣ принять выработанныя условія и лишь

*) Всепод. докладъ Министра Финансовъ отъ 3 Декабря 1867 г. (Дѣло Совѣта Министровъ № 73).

**) Ген. Лейт. Мельниковъ предлагалъ въ томъ же Комитетѣ обсудить и финансовыя условія такой уступки, но этому воспротивился Статсъ-Секретарь Рейтернъ, находившій, что для рѣшенія такого вопроса требуется обсужденіе его въ коллегіальномъ собраніи, имѣющемъ болѣе обширную компетенцію, о чемъ Министръ Финансовъ и предполагалъ своевременно войти съ докладомъ къ Государю Императору.

на два постановленія проекта были сдѣланы существенныя замѣчанія. Оба эти постановленія являлись, собственно говоря, нововведеніями, чѣмъ и объясняются возраженія, заявленныя со стороны соискателей.

Выше уже было говорено о томъ, что, начиная съ 1866 года, наше Правительство было озабочено изысканіемъ мѣръ для насажденія въ Россіи желѣзодѣлательнаго производства и съ этою цѣлью, между прочимъ, сочло необходимымъ ограничить для вновь возникавшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ право на безпошлинный привозъ изъ за границы потребнаго для строящихся линій количества рельсовъ, подвижнаго состава и металлическихъ принадлежностей. Подобное же ограниченіе Комитетъ подъ предсѣдательствомъ Графа Строганова желалъ ввести и въ условія передачи Николаевской дороги частной компаніи: предполагалось дозволить безпошлинный привозъ только рельсовъ и ихъ скрѣпленій, необходимыхъ для капитальнаго ремонта пути, а также новыхъ паровозовъ и вагоновъ, но все это исключительно въ теченіе двухъ первыхъ лѣтъ эксплоатаціи дороги частнымъ обществомъ и въ такомъ только количествѣ, какое Министръ Путей Сообщенія признаетъ невозможнымъ заготовить въ Россіи въ означенный срокъ. Привоза же всякихъ другихъ принадлежностей дороги безъ уплаты пошлины вовсе не предполагалось допускать, и самый заказъ ихъ за границей дозволялся лишь въ томъ случаѣ, если бы цѣны, потребованныя русскими заводчиками, оказались болѣе, чѣмъ на 25% выше цѣнъ иностранныхъ поставщиковъ.

Противъ такого условія особенно настойчиво возражало Главное Общество: оно ходатайствовало о распространеніи правила о двухлѣтнемъ безпошлинномъ привозѣ рельсовъ и подвижнаго состава на всѣ вообще принадлежности, необходимыя для ремонта дороги; относительно же предпочтенія, оказаннаго цѣнамъ русскихъ заводчиковъ, даже и при убыточности ихъ для контрагентовъ, Совѣтъ Управленія Общества находилъ, что разсматриваемое правило можетъ причинить большія потери Обществу, а слѣдовательно и Правительству, участвующему въ барышахъ компаніи. Въ томъ же смыслѣ высказались также Поляковъ и товарищество Московскихъ коммерсантовъ. Въ данномъ случаѣ Комитетъ, въ виду единодушныхъ возраженій, встрѣченныхъ приведеннымъ постановленіемъ, счелъ возможнымъ пойти на компромиссъ. Двух-

лѣтній срокъ безпошлиннаго привоза былъ распространенъ на стрѣлки, телеграфные станки, части трубъ и мостовъ и проч.; однако же Комитетъ, дѣлая такую уступку, не желалъ идти въ разрѣзъ съ намѣченною Правительствомъ общею программою будущей политики въ разсматриваемомъ вопросѣ. Вслѣдствіе этого и предвидя, что за упомянутые два года несомнѣнно будутъ выработаны дальнѣйшія мѣры для покровительства отечественной желѣзодѣлательной промышленности, Комитетъ включилъ въ изложенный параграфъ общихъ условій оговорку относительно того, что общество, которое получитъ въ свое владѣніе Николаевскую дорогу, обязуется подчиниться, послѣ двухъ первыхъ лѣтъ эксплоатаціи имъ названной линіи, въ отношеніи привоза изъ за границы всякихъ принадлежностей для улучшенія и ремонта дороги, всѣмъ правиламъ, какія въ то время будутъ существовать на этотъ предметъ.

Другое постановленіе, вызвавшее обмѣнъ мнѣній между Правительствомъ и соискателями, касалось вопроса о тарифахъ на перевозку клади. Правительство предполагало, по завершеніи капитальнаго ремонта Николаевской дороги распоряженіемъ того общества, которому будетъ отдана въ эксплоатацію линія, обязать это общество понизить размѣръ большинства провозныхъ тарифовъ, существовавшихъ до того времени *). Безусловное согласіе на принятіе такого требова-

*) Съ этою цѣлью Министерство Путей Сообщенія проектировало новый тарифъ, стремившійся къ достиженію возможнаго соотвѣтствія цѣнности перевозимыхъ товаровъ съ платою за ихъ перевозку, въ виду чего была подвергнута пересмотру классификація товаровъ, дѣйствовавшая до того времени и вызвавшая многочисленныя жалобы со стороны отправителей. По новому тарифу предполагалось, главнымъ образомъ, понизить провозную плату за предметы малоцѣнные и въ особенности за продукты земледѣльческой промышленности; уменьшеніе противъ дѣйствовавшаго тарифа (1864 г.) выражалось въ слѣдующихъ цифрахъ, приводимыхъ здѣсь для примѣра:

Уменьшеніе провозной платы на:

для ржи, ржаной муки, овса	12,3%
— коровьяго масла, мыла и виннаго спирта	19 —
— пшеницы, гороха и ячменя	39 —
— скота	24 —

(см. Приложеніе къ общимъ условіямъ на уступку Николаевской жел. дороги частному обществу).

На нѣкоторые товары, цѣною въ 75 р. за пудъ и болѣе, предполагалось, напротивъ того, нѣсколько возвысить провозные тарифы, такъ какъ имъ безъ повышенія платы на одни товары, какъ говорилось въ объяснительной запискѣ къ проекту новаго тарифа,—невозможно пониженіе ея на другіе, а въ этихъ то другихъ и заключается главнѣйшій оборотъ по нашей торговлѣ.

Въ общемъ выводѣ предполагалось, что новый тарифъ, способствуя оживленію на-

нія заявило только одно Главное Общество, что по всей вѣроятности еще болѣе расположило Министра Финансовъ въ его пользу; другіе же соискатели признавали возможнымъ подчиниться этому правилу только съ значительными оговорками и ограниченіями. Съ своей стороны Комитетъ не призналъ возможнымъ допустить въ этомъ отношеніи какія либо измѣненія въ редакціи разсматриваемаго параграфа общихъ условій.

Прочія постановленія общихъ условій, какъ указано выше, были проектированы примѣнительно къ тѣмъ условіямъ, которыми обыкновенно обставлялась эксплоатація рельсовыхъ путей распоряженіемъ частныхъ компаній: срокъ владѣнія былъ назначенъ 84-хъ лѣтній, съ правомъ выкупа линіи въ казну черезъ 20 лѣтъ, затѣмъ въ теченіе 25 лѣтъ общество было обезпечено отъ совмѣстительства другихъ компаній; при этомъ общество, съ своей стороны, обязывалось произвести капитальный ремонтъ всей линіи и озаботиться усиленіемъ подвижнаго состава ея, на что, согласно составленной смѣтѣ, необходимо было употребить до 14 мил. руб. *).

Оставалось рѣшить самый главный вопросъ: который изъ соискателей представилъ наиболѣе выгодныя для Правительства финансовыя условія на пріобрѣтеніе Николаевской дороги? Министръ Финансовъ считалъ необходимымъ образовать съ этою цѣлью Соединенное Присутствіе изъ членовъ Комитета Финансовъ и вышеупомянутаго Особаго Комитета, засѣдавшаго подъ предсѣдательствомъ Графа Строганова, на что и послѣдовало, 1 Марта 1868 года, согласіе Государя.

Въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія, подъ предсѣдательствомъ Великаго Князя Константина Николаевича, подробному обсужденію подвергнуты были собственно лишь условія на покупку Николаевской дороги, предложенныя Московскимъ товариществомъ и Совѣтомъ Управленія Главнаго Общества; относительно же двухъ прочихъ конкуррентовъ Присутствіе единогласно присоединилось къ мнѣнію Министра Финансовъ, требовавшаго устраненія ихъ отъ соисканія: Полякова потому, что по его проекту пришлось бы произвести

шихъ торговыхъ сношеній, не только не причинитъ убытка Николаевской дорогѣ, но можетъ дать ей еще нѣкоторый излишекъ противъ получавшейся прежде выручки (Тамъ же).

*) См. приложенія къ Журналамъ Комитета Министровъ за Іюнь 1868 г.

преувеличенный выпускъ бумагъ Николаевской дороги съ гарантіею Правительства *), что, по убѣжденію Статсъ-Секретаря Рейтерна, не замедлило бы вредно отразиться на нашемъ государственномъ кредитѣ; Уайненса же потому, что акціонерный капиталъ проектированнаго имъ общества онъ показывалъ въ размѣрѣ, въ 7 разъ меньшемъ въ сравненіи съ суммою капитала облигаціоннаго, что не согласовалось съ принятымъ для всѣхъ частныхъ компаній отношеніемъ между суммами этихъ капиталовъ (1: 3). Кромѣ того, Уайненсъ изъявлялъ готовность истратить на ремонтъ Николаевской дороги всего лишь 11.500.000 р., вмѣсто 14.000.000 р., потребованныхъ Правительствомъ. Наконецъ, Министръ Финансовъ обращалъ вниманіе Присутствія на то, что прежнія отношенія Уайненса къ Правительству, въ качествѣ контрагента по поставкѣ подвижнаго состава Николаевской дороги, не даютъ никакого повода расчитывать на благонадежность его въ роли учредителя общества, призваннаго эксплоатировать ту же дорогу.

Сущность двухъ другихъ предложеній, всесторонне разсмотрѣнныхъ Присутствіемъ, заключалась въ нижеслѣдующемъ:

Товарищество гг. Рукавишникова и Мамонтова объясняло, что желаніе ихъ получить въ свое распоряженіе Николаевскую дорогу вызвано главнѣйше интересами отечественной торговли, претерпѣвающей стѣсненія и потери отъ замедленій и неисправностей при перевозкѣ грузовъ по этому единственному пути между русскими столицами. Товарищество обязывалось:

1) Собрать, безъ гарантіи Правительства, капиталъ въ 25.000.000 руб. изъ наличныхъ денегъ и процентныхъ бумагъ и употребить до 15 мил. руб. на исправленіе и приведеніе въ порядокъ Николаевской дороги и на уплату половины издержекъ на необходимое, по мнѣнію товарищества, расторженіе контракта, заключеннаго Правительствомъ еще въ 1865 г. съ Американскимъ гражданиномъ Уайненсомъ на ремонтъ подвижнаго состава названной дороги **); остальные же

*) Поляковъ предполагалъ выпустить, сверхъ произведеннаго уже Правительствомъ облигаціоннаго займа по Николаевской дорогѣ на 75 мил. руб. мет., еще акцій на 32 мил. и облигацій на 48 мил. руб. мет.

**) Контрактъ этотъ, заключенный на восемь лѣтъ, оказался крайне невыгоднымъ для Правительства. Въ силу его Уайненсъ принималъ на себя ремонтъ, чистку, смазку, освѣщеніе и отопленіе подвижнаго состава, а въ вознагражденіе долженъ былъ получать опредѣленную плату съ каждаго пассажирскаго билета и съ каждаго пуда груза,

10.000.000 р. предоставить въ распоряженіе Правительства въ теченіе 10 лѣтъ, съ тѣмъ, что при самомъ пріемѣ дороги внесенъ будетъ 1.000.000 р., въ 1869 и 1870 г.г. по 250.000 р. въ каждую треть, и затѣмъ въ послѣдующія 5 лѣтъ по 500.000 р. въ треть.

2) Уплачивать за владѣніе дорогою въ первые $2^1/_2$ года по 3.750.000 р. въ годъ, а во все остальное время по 7.500.000 р. въ годъ, за вычетомъ изъ этой суммы по 7% на дѣйствительно внесенную часть 10-ти милліоннаго капитала, поступающаго въ распоряженіе Правительства. Кромѣ того, по истеченіи первыхъ 10-ти лѣтъ, могущій оказаться излишекъ чистаго дохода Николаевской дороги (сверхъ обязательнаго взноса въ казну) раздѣляется пополамъ между Правительствомъ и товариществомъ, причемъ на эксплоатаціонные расходы опредѣляется 50% валоваго сбора, пока сборъ этотъ будетъ ниже 15.000.000 р.; когда же онъ достигнетъ этой цифры, то съ каждымъ милліономъ увеличенія валоваго сбора, эксплоатаціонные расходы уменьшаются на 1% до того времени, пока валовой сборъ не достигнетъ 19.000.000 р.; когда же онъ достигнетъ такой суммы и эксплоатаціонные расходы, на основаніи вышеприведеннаго расчета, уменьшатся до 45%, то это послѣдняя цифра остается уже неизмѣнною нормою и при возрастающемъ доходѣ,

и 3) Внести залогъ въ 2.000.000 р. въ обезпеченіе исправнаго выполненія товариществомъ принимаемыхъ имъ на себя обязательствъ. Одинъ милліонъ освобождается соотвѣтственно исполненію работъ по приведенію въ порядокъ Николаевской дороги, а другой остается залогомъ до окончательнаго взноса вышеупомянутыхъ 10.000.000 р., поступающихъ въ распоряженіе Правительства. Въ обезпеченіе же

перевозимаго по Николаевской дорогѣ. Самъ Министръ Финансовъ, въ представленіи своемъ въ Соединенное Присутствіе сознавался, что благодаря означенному контракту Уайненсъ получаетъ около 750.000 р. ежегодной пользы, въ прямой ущербъ чистому доходу Николаевской дороги.

Прибыль, получаемая Уайненсомъ за счетъ дохода Николаевской дороги, была по всей вѣроятности даже болѣе той, которая удостовѣрена Ст. Секр. Рейтерномъ; къ такому заключенію нельзя не придти, сравнивая оффиціальныя данныя о томъ, во что обходились ремонтъ, смазка, освѣщеніе и отопленіе Николаевской дороги до и послѣ расторженія контракта съ Уайненсомъ; въ 1867 г. цифра расходовъ, произведенныхъ на указанныя надобности, равнялась 3.630.163 р. (Сб. свѣд. о жел. дор. 1868 г., Отд. II, стр. 25), въ 1870 же году (когда контрактъ уже былъ расторгнутъ), несмотря на то, что движеніе по Николаевской дорогѣ возросло на 18%, расходъ на тѣ же потребности составлялъ лишь 1.659.000 р. (Статистическій Сборникъ М. П. С. 1875 г. табл. IX).

исправнаго взноса ежегодныхъ платежей представляется особый залогъ, равный суммѣ слѣдующаго трехмѣсячнаго платежа.

Совѣтъ Управленія Главнаго Общества ставилъ нижеслѣдующія условія:

1) Общество принимаетъ на себя уплату процентовъ и погашенія по выпущеннымъ, на основаніи Высочайшаго повелѣнія 18 Іюня 1867 г., 4% облигаціямъ Николаевской дороги, всего 3.115.540 р. мет. ежегодно въ продолженіе 84 лѣтъ. Сверхъ того Общество обязывается передать въ распоряженіе Правительства новый выпускъ своихъ облигацій, на уплату процентовъ и погашенія, по которымъ Общество, также въ теченіе 84 лѣтъ, вноситъ ежегодно по 2.884.460 р. мет. Правительство передаетъ Обществу, на капитальныя исправленія дороги, устройство станцій и усиленіе подвижнаго состава, потребныя суммы до 13.250.000 р. кред. въ теченіе двухъ лѣтъ. Сверхъ того Общество принимаетъ на себя переговоры съ Уайненсомъ относительно расторженія заключеннаго съ нимъ контракта; но если Уайненсу будетъ причитаться вознагражденіе, то расходъ этотъ произведется казною.

2) Изъ чистаго дохода Николаевской дороги прежде всего уплачиваются проценты и погашеніе по облигаціямъ, въ размѣрѣ 6.000.000 р. мет., когда же чистый доходъ превзойдетъ эту сумму, то излишекъ распредѣляется слѣдующимъ образомъ: $^3/_4$ его поступаютъ въ доходъ казны, а $^1/_4$ часть отдѣляется въ пользу акціонеровъ до тѣхъ поръ, пока Правительство будетъ производить ежегодныя приплаты для покрытія гарантированныхъ акціонерамъ и владѣльцамъ облигацій Главнаго Общества ежегодныхъ процентовъ; впослѣдствіи же, когда отъ Правительства не будетъ требоваться никакой приплаты для покрытія дарованной линіямъ Общества гарантіи, излишекъ чистаго дохода Николаевской дороги, сверхъ 6.000.000 р. мет., раздѣляется поровну: одна половина составляетъ доходъ казны, другая остается въ пользу акціонеровъ Общества.

При обсужденіи въ Соединенномъ Присутствіи Комитета Финансовъ и Особаго Комитета, засѣдавшаго подъ предсѣдательствомъ Графа Строганова, сравнительной выгодности обоихъ предложеній, мнѣнія Членовъ Присутствія раздѣлились.

6 Членовъ—Ген. Ад. Чевкинъ, Д. Т. С. Княжевичъ (бывшій Министръ Финансовъ), Ген. Лейт. Мельниковъ, Ст.-Секретарь Татариновъ (Госуд. Контролеръ), Ст. Секр. Графъ Паленъ (Министръ Юстиціи) и Т. С. Заблоцкій—остановились на томъ, что продажа Николаевской дороги, согласно Высочайшему повелѣнію, должна быть совершена, главнымъ образомъ, въ видахъ созданія особаго денежнаго фонда, предназначеннаго исключительно на довершеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ; что соискателей, которые предлагали бы внести отъ себя Правительству, единовременно, или въ извѣстные сроки, капиталъ, выражающій стоимость Николаевской дороги, не явилось; что Главное Общество средствомъ для выручки отъ Николаевской дороги денежнаго фонда предлагаетъ, независимо отъ выпуска въ 1867 г. облигацій подъ доходы этой дороги, еще второй выпускъ такихъ же облигацій; что Московское товарищество, съ своей стороны, также предлагаетъ реализировать извѣстный капиталъ и внести затѣмъ въ распоряженіе Правительства—въ опредѣленные сроки—10.000.000 р.; что оба соискателя предлагаютъ уплачивать Правительству ежегодную ренту и предоставить ему участіе въ избыткѣ чистаго дохода, за уплатой ренты, и, наконецъ, что, относительно единовременной издержки по исправленію дороги и по расторженію контракта съ Уайненсомъ, Главное Общество и Московское товарищество дѣлаютъ каждое свои особыя предложенія. Такимъ образомъ финансовыя условія въ обоихъ предложеніяхъ подлежатъ разсмотрѣнію въ отношеніи: а) образованія желѣзнодорожнаго фонда, б) единовременныхъ издержекъ и в) ежегодной ренты и участія въ избыткѣ чистаго дохода, за уплатой ренты.

Что касается перваго предмета, т. е. образованія денежнаго фонда, то, какъ объясняли 6 Членовъ, изъ переговоровъ съ Московскимъ товариществомъ выяснилось, что оно предполагаетъ со временемъ преобразоваться въ акціонерную компанію и согласно, подобно Главному Обществу, выпустить отъ своего имени облигаціонный заемъ на условіяхъ, одобренныхъ Министромъ Финансовъ. По этому поводу Статсъ-Секретарь Рейтернъ въ отзывѣ своемъ писалъ, что онъ считаетъ существеннымъ, въ видахъ поддержанія довѣрія къ гарантированнымъ Правительствомъ облигаціямъ, держаться неизмѣнно правила о томъ, чтобы отношеніе нарицательнаго

капитала въ облигаціяхъ къ тому же капиталу въ акціяхъ не превышало 3:1. При такихъ условіяхъ и при складочномъ капиталѣ Московскаго товарищества въ 25.000.000 р., Правительство не могло бы, по мнѣнію Министра Финансовъ, расчитывать на пріобрѣтеніе, путемъ выпуска облигацій отъ имени товарищества, капитала свыше 24.600.000 р. кред. *); между тѣмъ Главное Общество, при значительномъ акціонерномъ капиталѣ въ 75.000.000 р., имѣя облигацій только на 37.000.000 р., можетъ, независимо отъ перевода на себя долга по облигаціямъ Николаевской дороги выпуска 1867 г., еще выпустить собственныя облигаціи на 75.000.000 р.,—операція, которая доставитъ Правительству свыше 42.000.000 р. мет.

На такое разсужденіе 6 вышепоименованныхъ Членовъ Соединеннаго Присутствія возражали, что условіе о сохраненіи указанной пропорціи между облигаціями и акціями имѣетъ весьма важное значеніе для поддержанія довѣрія къ облигаціямъ акціонерныхъ обществъ, строящихъ новыя дороги, но въ настоящемъ, исключительномъ случаѣ, соблюденіе его не представляется необходимымъ: тутъ, независимо отъ гарантіи Правительства, уплата по облигаціямъ обезпечивается вполнѣ доходомъ съ дороги, давно извѣстной своею прибыльностью, не подверженной никакому сомнѣнію. При такихъ обстоятельствахъ второй выпускъ облигацій Николаевской дороги въ размѣрѣ, какой Министръ Финансовъ признаетъ необходимымъ, не можетъ встрѣтить болѣе затрудненій при производствѣ его отъ имени Московскаго товарищества, чѣмъ отъ Главнаго Общества. Если же въ числѣ основаній къ успѣху выпуска облигацій принимать кредитъ учрежденія, именемъ котораго онѣ выпускаются, то въ этомъ отношеніи перевѣсъ будетъ на сторонѣ товарищества, которое не обременено крупнымъ долгомъ казнѣ, какъ Главное Общество **).

Коснувшись вопроса о единовременныхъ издержкахъ, нужныхъ при передачѣ дороги тому или другому соискателю, 6 Членовъ обратили вниманіе на то, что Главное Общество требуетъ отъ Правительства на исправленіе дороги суммы въ 13.250.000 р., Московское же товарищество принимаетъ всѣ такого рода расходы на себя, что избавляетъ Министра

*) При этомъ расчетѣ былъ принятъ во вниманіе первый выпускъ облигацій Николаевской дороги, обязательные платежи по которому должна была принять на себя компанія, получающая дорогу (см. стр. 317).

**) Долгъ Главнаго Общества Правительству въ то время возросъ до 71.000.000 р.

Финансовъ отъ заботъ по пріисканію значительной суммы тотчасъ же по сдачѣ дороги. Затѣмъ Главное Общество относитъ расходы по расторженію контракта съ Уайненсомъ *цѣликомъ* на счетъ Правительства, а Московское товарищество—только въ половинномъ ихъ размѣрѣ. Слѣдовательно и въ этомъ отношеніи трудно не отдать предпочтенія Московскому товариществу.

Въ отношеніи ежегодныхъ платежей за уступку Николаевской дороги и участія Правительства въ прибыляхъ послѣдней существенное отличіе двухъ обсуждаемыхъ предложеній, по мнѣнію 6 Членовъ, состоитъ въ томъ, что платежи, обѣщаемые Московскимъ товариществомъ, для него обязательны во всякомъ случаѣ, независимо отъ величины чистаго дохода, тогда какъ Главное Общество платитъ условленную сумму лишь въ той мѣрѣ, насколько позволитъ это чистый по Николаевской дорогѣ доходъ. Подобное же различіе заключаютъ въ себѣ оба предложенія и въ отношеніи участія казны въ прибыляхъ отъ эксплоатаціи линіи. Изъ составленнаго 6 Членами расчета оказывалось, что, при одинаковыхъ условіяхъ валоваго сбора, Главное Общество внесетъ въ казну, въ теченіе первыхъ $2^1/_2$ годовъ, 17.990.625 р. кред., изъ которыхъ будетъ подлежать удержанію на ремонтъ дороги и на расторженіе контракта съ Уайненсомъ 16.250.000 р, такъ что въ доходъ казны поступитъ лишь 1.740.625 р., тогда какъ Московское товарищество внесетъ въ тѣ же $2^1/_2$ года 11.752.500 р., изъ которыхъ будетъ подлежать удержанію 1.500.000 р. на половинную уплату Уайненсу, такъ что дѣйствительный доходъ казны будетъ составлять 10.252.500 р., *болѣе*, чѣмъ въ случаѣ принятія условій Главнаго Общества, на 8.511.875 р. Если же взять всѣ первыя 10 лѣтъ, то, по расчету 6 Членовъ, въ теченіе этого срока въ казну поступило бы отъ Московскаго товарищества взносовъ въ общей суммѣ на 10.101.875 р. болѣе, чѣмъ отъ Главнаго Общества.

На основаніи изложенныхъ соображеній, 6 Членовъ признавали финансовыя условія, предложенныя Московскимъ товариществомъ, болѣе выгодными для казны, чѣмъ такія же условія, заявленныя Главнымъ Обществомъ.

Остальные же 8 Членовъ Присутствія—Великій Князь Константинъ Николаевичъ (предсѣдательствовавшій въ Присутствіи), Генералъ-Адъютантъ Графъ Строгановъ, Статсъ-Секретарь

Брокъ (бывшій Министръ Финансовъ), Генералъ-Адъютантъ Милютинъ, Статсъ-Секретари Валуевъ и Рейтернъ, Генералъ-Адъютантъ Грейгъ (Товарищъ Министра Финансовъ) и Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Баронъ Штиглицъ—находили, что хотя Московское товарищество и предлагаетъ составить складочный капиталъ безъ гарантіи Правительства, но выгоды этого условія, представляющіяся съ перваго взгляда весьма значительными, въ сильной мѣрѣ уменьшаются при подробномъ ихъ разсмотрѣніи. Капиталъ этотъ опредѣленъ въ 25 мил. руб.; 15 мил. руб. назначаются на исправленіе дороги и уплату половины издержекъ по расторженію контракта съ Уайненсомъ, а 10 мил. руб. вносятся въ распоряженіе Правительства. Разсматривая ту часть капитала, которая идетъ на исправленіе дороги, 8 Членовъ объясняли, что въ первые 2½ года товарищество уплачиваетъ Правительству лишь по 3.750.000 р. въ годъ, между тѣмъ сборы на Николаевской дорогѣ годъ отъ году увеличиваются и, по исчисленію Министра Путей Сообщенія, чистый доходъ съ нея достигъ въ 1867 г. 7.500.000 руб.; слѣдовательно можно, безъ малѣйшаго преувеличенія, расчитывать, что чистый доходъ долженъ по крайней мѣрѣ на 4 мил. руб. въ годъ превышать обязательный взносъ товарищества въ казну. Такимъ образомъ товарищество въ первые 2½ года пріобрѣтетъ изъ выручки съ самой дороги тѣ 10 мил. руб., которые оно обязуется, въ трехлѣтній срокъ, внести въ кредитныя установленія на устройство дороги. Изъ остальныхъ 5 мил. руб. капитала, предназначеннаго на исправленіе дороги, товарищество вноситъ 2 мил. руб., въ видѣ залога, процентными бумагами; но процентныя бумаги, вносимыя залогомъ, не могутъ считаться капиталомъ на исправленіе дороги, потому что онѣ не составляютъ наличныхъ денегъ и не могутъ быть расходуемы на работы. Изъ всего этого оказывается, что 10 мил. р. въ счетъ упомянутыхъ 15 мил. руб. будутъ собраны съ самой дороги, опредѣленныхъ же денежныхъ взносовъ въ счетъ остальныхъ 5 мил. руб. въ предложеніи Московскаго товарищества не предусмотрѣно.

Если обратиться къ той части капитала, которая должна быть передана Правительству (10 мил. руб.), то деньги эти должны дѣйствительно быть собраны собственными средствами товарищества; но разсрочка взноса означеннаго капитала

на цѣлые 8 лѣтъ отнимаетъ у него настоящее значеніе капитала въ смыслѣ фонда, необходимаго Правительству для сооруженія желѣзныхъ дорогъ.

Мнѣніе 6-ти Членовъ о томъ, что поступленія въ Государственное Казначейство обѣщаютъ быть болѣе значительными по предложенію Московскаго товарищества, нежели по условіямъ Главнаго Общества, энергично оспаривалось большинствомъ Членовъ Присутствія. Вышепоименованные 8 Членовъ находили, что оно основано на ошибочномъ расчетѣ, изъ котораго выводится невѣрное заключеніе. Ошибка заключалась въ томъ, что 6 Членовъ ожидали уже черезъ $2^1/_2$ года прекращенія всякихъ приплатъ Правительства по принятой имъ на себя гарантіи дохода линій Главнаго Общества (Варшавской и Нижегородской), что, согласно предложенію Главнаго Общества, имѣло бы послѣдствіемъ полученіе казною не $^3/_4$, а лишь половины излишка чистаго дохода Николаевской дороги сверхъ 6 мил. руб., потребныхъ на обязательные платежи по облигаціямъ названной дороги. Сообразно этому, взносы Главнаго Общества показаны въ уменьшенномъ размѣрѣ. Между тѣмъ, хотя передача Николаевской дороги Главному Обществу и должна была бы несомнѣнно улучшить доходность Варшавской и Нижегородской линій, тѣмъ не менѣе ожидать, чтобы доходность этихъ линій увеличилась въ скоромъ времени въ степени, достаточной для прекращенія приплатъ по гарантіи, по мнѣнію 8-ми Членовъ представлялось совершенно невозможнымъ, и подобное предположеніе, какъ утверждали тѣ же 8 Членовъ, находится внѣ всякаго вѣроятія.

Переходя къ утвержденію 6-ти Членовъ о допустимости въ данномъ случаѣ нарушенія принятаго правила относительно опредѣленнаго соотвѣтствія между цифрами облигаціоннаго и акціонернаго капиталовъ, 8 Членовъ обращали вниманіе на то, что соразмѣрность эта всегда требовалась и требуется; въ дѣлахъ же кредита всѣ старанія должны быть направлены къ тому, чтобы умѣть примѣниться къ воззрѣніямъ и понятіямъ существующимъ, хотя бы эти воззрѣнія были не болѣе, какъ послѣдствія вкоренившихся привычекъ. Разсужденія о различіи между предпріятіями желѣзныхъ дорогъ строящихся и отстроенныхъ не измѣнятъ господствующихъ понятій и не облегчатъ отвѣтственности тѣхъ, которые на самомъ дѣлѣ обязаны охранять государственный кредитъ. Съ своей стороны

Министръ Финансовъ положительно заявилъ, «что онъ считаетъ крайне существеннымъ ненарушимое сохраненіе принятой соразмѣрности между облигаціоннымъ и акціонернымъ капиталами и никогда не рѣшится представить Государю Императору о совершеніи кредитной операціи, которая составляла бы явное нарушеніе этого правила, столь необходимаго для поддержанія кредита гарантированныхъ Правительствомъ бумагъ и будущности всего желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи».

Наконецъ относительно суммъ, которыя могутъ поступить въ особый фондъ, назначенный для продолженія сѣти желѣзныхъ дорогъ, т. е. наиболѣе существеннаго въ разсматриваемомъ дѣлѣ вопроса,—8 Членовъ, согласно съ мнѣніемъ Министра Финансовъ, считали, что Главное Общество, выпустившее, при 75-ти милліонномъ акціонерномъ капиталѣ, всего лишь на 37 мил. руб. облигацій, имѣетъ возможность, при выпускѣ новаго облигаціоннаго займа отъ своего имени, пріобрѣсти до 42.890.000 р. мет. нар. Сумма эта, за исключеніемъ банкирскихъ и другихъ расходовъ по реализаціи, составитъ на кредитные рубли .....53.600.000 р.;

за исключеніемъ изъ этой суммы капитала на исправленіе дороги и на расторженіе контракта съ Уайненсомъ.....17.000.000 »

останется .....36.600.000 р. кред.

Капиталъ этотъ можетъ, начиная съ 1869 года, быть употребленъ на предметъ назначенія.

Въ случаѣ же принятія предложенія Московскаго товарищества представлялось бы возможнымъ, по расчету 8 Членовъ, пріобрѣсти, посредствомъ облигаціоннаго выпуска, не нарушая надлежащей соразмѣрности между акціонернымъ капиталомъ и выпущенными облигаціями.....24.600.000 р. кред. *)

за вычетомъ же расхода (въ половинномъ размѣрѣ) на расторженіе контракта съ Уайненсомъ..... 1.500.000 » »

осталось бы .....23.100.000 р. кред.

т. е. *менѣе* противъ суммы, имѣющей поступить въ фондъ

*) Здѣсь былъ принятъ въ расчетъ первый выпускъ облигацій Николаевской дороги (1867 г.), давшій 50.400.000 р. кред. и уплата по которому % и погашенія должна была бы перейти на Московское товарищество, въ случаѣ принятія его предложенія. Крайній предѣлъ облигаціоннаго капитала тогда не могъ бы превышать (50.400.000+ 24.600.000) 75.000.000 р. кред., такъ какъ складочный капиталъ равнялся 25.000.000 р.

желѣзныхъ дорогъ, въ случаѣ принятія предложенія Главнаго Общества, на 13.515.000 руб. кред.

По всѣмъ приведеннымъ основаніямъ большинство Членовъ Соединеннаго Присутствія высказалось за принятіе предложенія Главнаго Общества *).

Журналъ Присутствія, согласно Высочайшей волѣ, былъ переданъ на разсмотрѣніе Комитета Министровъ. Этотъ послѣдній, которому Государемъ было поручено разсмотрѣть вопросъ объ уступкѣ Николаевской дороги частной компаніи во всей его совокупности, началъ съ обсужденія общихъ условій эксплоатаціи названной дороги частнымъ обществомъ, выработанныхъ въ Комитетѣ подъ предсѣдательствомъ Графа Строганова. Комитетъ Министровъ счелъ необходимымъ дополнить ихъ двумя новыми постановленіями: 1) потребовать, чтобы, въ томъ случаѣ, если бы чистая прибыль отъ Николаевской дороги превысила 3.750.000 р., весь излишекъ такой прибыли, сверхъ упомянутыхъ 3.750.000 р., шелъ въ пользу казны **), и 2) оговорить, что компанія, которой будетъ отдано предпочтеніе, не въ правѣ домогаться какого либо вознагражденія за время, потребное для расторженія контракта съ Уайненсомъ.

Затѣмъ Комитетъ сдѣлалъ еще нѣсколько замѣчаній по отдѣльнымъ параграфамъ общихъ условій, изъ которыхъ наиболѣе существенными являлись: 1) требованіе о включеніи въ коммисію, ежегодно назначаемую для ревизіи книгъ компаніи, которой будетъ отдана Николаевская дорога, сверхъ членовъ отъ Министерства Финансовъ и Путей Сообщенія, еще представителя Государственнаго Контроля, и 2) видоизмѣненіе условій о размѣрѣ пассажирскаго тарифа для проѣзда въ III классѣ. Въ проектѣ общихъ условій предполагалось предоставить будущимъ владѣльцамъ Николаевской дороги возвысить въ теченіе 1868 и 1869 годовъ означенный тарифъ (5 р.

---

*) См. приложенія къ жур. Комитета Министровъ за Іюнь 1868 г.

**) Постановленіе такого рода обыкновенно вводилось въ концессіи того времени, причемъ формулировалось слѣд. образомъ: если дивидендъ на акціи превыситъ 15%, то весь излишекъ чистой прибыли, сверхъ 15%, поступаетъ въ пользу казны. Здѣсь такая редакція могла бы быть примѣнена только къ предложенію Московскаго товарищества, которое предполагало выпустить акціи; Главное же Общество хотѣло ограничиться однимъ выпускомъ облигацій. Поэтому Комитетъ установилъ предѣлъ чистой прибыли въ абсолютной цифрѣ.

за все пространство отъ Москвы до Петербурга) до 7 р. 50 к. Комитетъ Министровъ нашелъ, что такая плата была бы обременительна для бѣднаго класса, особенно для рабочихъ, и постановилъ ограничить ее 6 рублями, предоставивъ однако Правительству впослѣдствіи дать разрѣшеніе на доведеніе ея до ранѣе проектированнаго размѣра, установленнаго по образцу другихъ нашихъ рельсовыхъ сообщеній.

Сдѣлавъ перечисленныя исправленія и дополненія, Комитетъ обратился къ разсмотрѣнію финансовыхъ условій предположеннаго отчужденія. Надо замѣтить, что оба конкуррента сдѣлали въ предложенныхъ ими первоначально условіяхъ нѣкоторыя измѣненія, имѣвшія характеръ уступокъ *).

Относительно сравнительной выгодности для казны условій того или другаго соискателя въ Комитетѣ Министровъ, такъ же какъ и въ Соединенномъ Присутствіи, возникло разномысліе.

Великій Князь Константинъ Николаевичъ, 5 *Членовъ* Комитета—Принцъ Петръ Георгіевичъ Ольденбургскій, Генералъ-Адъютанты: Графъ Адлербергъ (Министръ Двора) и Краббе (Упр. Морскимъ Министерствомъ), Статсъ-Секретарь Рейтернъ и Т. С. Вестманъ (Товарищъ Министра Иностранныхъ Дѣлъ), а равно приглашенный въ засѣданіе Комитета Генералъ-Адъютантъ Графъ Строгановъ въ общихъ чертахъ повторили въ своихъ разсужденіяхъ соображенія большинства Членовъ Соединеннаго Присутствія и находили, что въ случаѣ принятія предложенія Главнаго Общества, въ желѣзнодорожный фондъ поступитъ сумма большая, чѣмъ это могло бы имѣть мѣсто, если бы Николаевская дорога была уступлена Московскому товариществу. Такова была бы прямая выгода отъ разрѣшенія вопроса въ пользу Главнаго Общества, но принятіе подобнаго рѣшенія обусловливало бы еще и косвенную выгоду, заключающуюся въ несомнѣнномъ повышеніи доходности другихъ линій Главнаго Общества, по которымъ Правительству ежегодно приходится доплачивать крупныя суммы въ счетъ гарантированнаго по ихъ капиталамъ дохода.

Предсѣдатель же Комитета (Д. Т. С. Князь Гагаринъ),

*) Главное Общество согласилось удѣлять казнѣ ¾ излишка чистаго дохода даже и въ то время, когда означеннаго чистаго дохода уже будетъ хватать по другимъ линіямъ Общества на покрытіе обязательныхъ платежей по акціямъ и облигаціямъ; Московское же товарищество обязалось принять за норму для эксплоатаціонныхъ расходовъ 40% валоваго сбора, вмѣсто предположенныхъ прежде 45%.

Наслѣдникъ Цесаревичъ Александръ Александровичъ, и *12 Членовъ* Комитета—Ген.-Адъютанты Милютинъ и Чевкинъ, Статсъ-Секретарь Бутковъ (бывшій Государственный Секретарь) *), Ген. Лейт. Мельниковъ, Ген. Ад. Зеленой (Министръ Государственныхъ Имуществъ), Ген. Ад. Графъ Шуваловъ (Шефъ жандармовъ), Статсъ-Секретари Татариновъ, Набоковъ и князь Урусовъ, Графъ Паленъ, Деляновъ (Товарищъ Министра Народнаго Просвѣщенія) и Т. С. Князь Лобановъ-Ростовскій (Товарищъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ)—склонялись въ пользу принятія предложенія Московскаго товарищества, примыкая въ этомъ отношеніи къ меньшинству Соединеннаго Присутствія. Но, кромѣ того, поименованныя лица придавали особую важность общегосударственной сторонѣ разсматриваемаго вопроса: по ихъ мнѣнію, уступка Московскому товариществу столь крупнаго предпріятія, какъ эксплоатація Николаевской дороги, послужила бы сильнымъ орудіемъ для излеченія одного важнаго недуга нашей промышленной жизни, заключавшагося въ томъ, что коммерческія предпріятія въ Россіи, образуясь на иностранные капиталы, неизбѣжно подпадаютъ подъ вліяніе иностранцевъ, ими руководимы, питаютъ ихъ промышленныя силы и имъ же несутъ свои прибыли и доходы.

Разсмотрѣвъ журналъ Комитета Министровъ, Государь не постановилъ по нему никакого окончательнаго рѣшенія, но сдѣлалъ на журналѣ Собственноручную отмѣтку: **«Разсмотрѣть еще въ Совѣтѣ Министровъ въ Нашемъ Присутствіи въ Субботу (8 Мая), въ часъ, въ Царскомъ Селѣ, съ приглашеніемъ Ген. Ад. Гр. Строганова»** **).

По обсужденіи, въ состоявшемся, въ силу приведеннаго Высочайшаго повелѣнія, засѣданіи Совѣта Министровъ, различныхъ мнѣній по указанному вопросу, Государь, признавая условія уступки Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ Николаевской линіи наиболѣе соотвѣтствующими видамъ государственнаго хозяйства и предположенной цѣли образованія особаго денежнаго фонда, предназначеннаго исключительно на довершеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ, въ 9 день Іюня Высочайше повелѣлъ: *передать Николаевскую желѣзную дорогу Главному Обществу на основаніи какъ приня-*

*) 1 Января 1865 г. Бутковъ былъ назначенъ Членомъ Государственнаго Совѣта и Комитета Министровъ.

**) Позднѣе состоялось Высочайшее повелѣніе о приглашеніи въ это засѣданіе еще и Ген. Ад. Чевкина.

тыхъ этимъ послѣднимъ финансовыхъ условій такой уступки, такъ равно и обязательствъ въ отношеніи Правительства, съ тѣми измѣненіями и дополненіями въ общихъ условіяхъ, которыя признаны Комитетомъ Министровъ необходимыми.

Въ виду такого Высочайшаго повелѣнія Николаевская дорога съ 1 Сентября 1868 г. поступила въ вѣдѣніе Главнаго Общества, которое, согласно принятому имъ на себя обязательству, впослѣдствіи—на основаніи Высочайшаго Указа 25 Марта 1869 г.—реализировало второй выпускъ 4% гарантированныхъ Правительствомъ облигацій Николаевской дороги, предоставивъ вырученныя отъ продажи этихъ облигацій суммы въ распоряженіе Правительства и принявъ на себя уплату % и погашенія по упомянутымъ бумагамъ, такъ же какъ и по облигаціямъ перваго выпуска (1867 года). Второй выпускъ облигацій Николаевской дороги произведенъ былъ на сумму 64.437.500 руб. мет. нар., причемъ эмиссіонную цѣну удалось установить въ размѣрѣ хотя и нѣсколько высшемъ въ сравненіи съ первымъ выпускомъ (63½% вмѣсто 61½%), но все же чрезвычайно низкомъ.

Въ конечномъ выводѣ Правительство получило отъ реализаціи обоихъ выпусковъ облигацій Николаевской дороги 105.866.934 руб. кред. *); сумма эта и должна считаться покупною цѣною названной линіи. Если сопоставить ее съ другою цифрою, выражающею собою совокупность затратъ Правительства на Николаевскую дорогу съ самаго приступа къ ея проложенію до времени перехода ея въ эксплоатацію Главнаго Общества—по оффиціальнымъ источникамъ 80.096.323 руб. кред. **), то окажется, что въ чисто фискальномъ отношеніи Правительство въ данномъ случаѣ совершило выгодную операцію. Не слѣдуетъ забывать, однако, какою цѣною была куплена эта выгода—исключительно единовременная—и какихъ прибылей Правительство лишилось, уступивъ Николаевскую дорогу въ частныя руки.

Реализованныя путемъ разсмотрѣнной операціи суммы пошли исключительно на усиленіе желѣзнодорожнаго фонда, который нуждался въ приливѣ рессурсовъ для предстоявшихъ расходовъ на новые рельсовые пути, намѣченные къ постройкѣ послѣ обезпеченія исполненія сѣти 1866 года.

*) См. Докладъ Коммисіи Графа Баранова. II часть, Отд. IV, стр. 74.
**) Сб. Свѣд. о жел. дор. 1868 г. Отд. I Гл. II стр. 97.

Разрѣшеніе постройки Московско-Смоленской и Новоторжской желѣзныхъ дорогъ.

Въ Министерство Путей Сообщенія не переставали поступать все новыя и новыя ходатайства о разрѣшеніи постройки различныхъ рельсовыхъ путей. Вслѣдъ за обезпеченіемъ сооруженія всѣхъ линій, вошедшихъ въ сѣть 1866 г., Правительству предстояло разобраться въ цѣломъ рядѣ такихъ прошеній, для чего прежде всего необходимо было опять, какъ и въ 1866 г., установить извѣстную программу дѣйствій на будущее время и—самое главное—рѣшить, въ какой степени и какимъ изъ ожидавшихся къ постройкѣ желѣзнымъ дорогамъ казна можетъ оказать матеріальное содѣйствіе. Съ этою цѣлью Министры Путей Сообщенія и Финансовъ въ особомъ всеподданнѣйшемъ докладѣ ходатайствовали о разрѣшеніи имъ, по обоюдному соглашенію, внести, по бывшимъ примѣрамъ, въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ свои соображенія о тѣхъ важнѣйшихъ линіяхъ, на которыя представлялось бы возможнымъ даровать концессіи съ пособіемъ отъ Правительства. Вопросъ этотъ былъ разсмотрѣнъ въ Совѣтѣ Министровъ, одновременно съ обсужденіемъ новыхъ правилъ о порядкѣ выдачи желѣзнодорожныхъ концессій, и былъ разрѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ, причемъ постановленіе Комитета желѣзныхъ дорогъ, которое имѣло состояться по разсматриваемому предмету, было рѣшено представить на Высочайшее благоусмотрѣніе чрезъ Комитетъ Министровъ. Въ томъ же засѣданіи Совѣта Министровъ 18 Октября 1868 г. Государь выразилъ непремѣнную Свою волю, чтобы безотлагательно, т. е. не ожидая утвержденія новой сѣти рельсовыхъ путей, былъ рѣшенъ возбужденный уже полтора года ранѣе вопросъ о Московско - Смоленской желѣзной дорогѣ.

Такое Высочайшее повелѣніе было вызвано исключительными обстоятельствами, въ которыхъ находилась тогда Смоленская губернія: въ 1867 году ее постигъ, наравнѣ съ другими губерніями западной, а также сѣверной, полосы Россіи, тяжелый неурожай, повторившійся, хотя и въ менѣе сильной степени, также и въ 1868 году. Уже въ началѣ 1868 г., по Высочайше утвержденному 25 Февраля упомянутаго года журналу Комитета Министровъ, было признано желательнымъ, независимо отъ принятія другихъ мѣръ для оказанія помощи нуждавшемуся населенію, начать, силами мѣстныхъ крестьянъ, работы по устройству землянаго полотна Московско-Смолен-

ской линіи. Проектъ сооруженія названной линіи уже въ 1866 году былъ представленъ Министру Путей Сообщенія Московскимъ и Смоленскимъ земствами, но въ то время, какъ извѣстно (см. гл. IV), былъ отложенъ разсмотрѣніемъ, на томъ основаніи, что, по мнѣнію Комитета желѣзныхъ дорогъ, линія эта могла получить значеніе лишь по соединеніи Смоленска съ Брестомъ Литовскимъ, отъ котораго существовала уже дорога до Варшавы; между тѣмъ вопросъ о направленіи Смоленско-Брестской линіи въ то время еще не былъ окончательно рѣшенъ. Однако же неурожай 1867 года и бѣдственное положеніе мѣстнаго населенія къ зимѣ 1868 года заставили Правительство измѣнить свое первоначальное рѣшеніе и безотлагательное сооруженіе Московско-Смоленской дороги въ принципѣ было признано возможнымъ. Тѣмъ не менѣе, этимъ постановленіемъ отнюдь не предрѣшался самый способъ осуществленія такого предположенія: было лишь постановлено, въ видахъ вспомоществованія мѣстному населенію, начать подготовительныя работы на казенный счетъ; затѣмъ, по разсмотрѣнію въ Министерствѣ Путей Сообщенія представленнаго Московскимъ и Смоленскимъ земствами техническаго проекта дороги, проектъ этотъ въ общихъ чертахъ былъ одобренъ Ген. Лейтенантомъ Мельниковымъ.

Къ работамъ было приступлено съ весны 1868 года, причемъ изъ средствъ Государственнаго Казначейства на этотъ предметъ было отпущено 680.000 руб., а отъ Министерства Путей Сообщенія назначенъ особый инспекторъ, которому поручено было наблюдать за тѣмъ, чтобы всѣ работы велись согласно съ утвержденными планами и профилями, не вмѣшиваясь въ хозяйственныя распоряженія земствъ по расходованію выданныхъ изъ казны суммъ. Такимъ образомъ, Правительство оказывало Московскому и Смоленскому земствамъ полнѣйшее довѣріе, предоставляя имъ ничѣмъ нестѣсняемую свободу въ употребленіи отпущенныхъ имъ средствъ. Средствъ этихъ, однако же, къ концу 1868 года оказалось недостаточно; между тѣмъ новый неурожай 1868 года еще усилилъ бѣдственное положеніе населенія. Въ виду такого оборота дѣла, Правительство отпустило въ распоряженіе Московскаго и Смоленскаго земствъ еще 474.000 р. на продолженіе начатыхъ работъ. Подобный образъ дѣйствій Правительства былъ понятъ земствами въ томъ смыслѣ, что вопросъ о предоставленіи

именно названнымъ земствамъ, а не кому либо другому, концессіи на Московско-Смоленскую дорогу можетъ уже считаться предрѣшеннымъ. На дѣлѣ, однако, оказалось, что настроеніе правительственныхъ сферъ было совершенно иное: къ тому времени были уже утверждены новыя правила о порядкѣ выдачи концессій, причемъ въ основу такого порядка, какъ извѣстно, положенъ былъ принципъ конкурренціи между соискателями; соискатели же на право сооруженія Московско - Смоленской дороги явились въ большомъ количествѣ. Не удивительно, что настойчивыя домогательства представителей земствъ о дарованіи имъ испрашиваемой концессіи, съ устраненіемъ всѣхъ другихъ предпринимателей, встрѣтили отпоръ со стороны Комитета Министровъ. Комитетъ находилъ, что какъ ни настоятельны могутъ быть нужды земства по обезпеченію продовольствія Смоленской губерніи, но удовлетвореніе этихъ нуждъ имѣетъ чисто мѣстный и временный характеръ и составляетъ предметъ особыхъ правительственныхъ заботъ. Напротивъ, дѣло желѣзныхъ дорогъ, будучи тѣсно связано съ государственнымъ кредитомъ и составляя необходимое условіе будущаго экономическаго развитія производительныхъ силъ Россіи, не можетъ быть подчинено временнымъ потребностямъ какой либо мѣстности безъ вреда и ущерба общимъ государственнымъ интересамъ. Еще недавно, говорится въ журналѣ Комитета, установлены новыя правила для выдачи концессій; допускаемое ими состязаніе между соискателями есть одно изъ тѣхъ средствъ, на которыя Министерство Финансовъ наиболѣе расчитываетъ для полученія выгоднѣйшихъ условій при сооруженіи желѣзныхъ путей. При такомъ положеніи дѣла дарованіе концессіи Московскому и Смоленскому земствамъ, безъ учрежденія состязанія, имѣло бы прямымъ послѣдствіемъ возвышеніе поверстной цѣны на Московско-Смоленскую дорогу, а слѣдовательно и большій размѣръ правительственной гарантіи по облигаціонному капиталу. Подобный исходъ дѣла поколебалъ бы на первыхъ же порахъ довѣріе къ твердой и послѣдовательной системѣ правительственныхъ дѣйствій относительно выдачи желѣзнодорожныхъ концессій и несомнѣнно неблагопріятно отразился бы на нашемъ кредитѣ.

Установивъ такую точку зрѣнія, Комитетъ всецѣло одобрилъ образъ дѣйствій Министровъ Путей Сообщенія и Финан-

совъ, которые и прежде предполагали устроить состязаніе между соискателями, для чего составили нормальную концессію на Московско-Смоленскую дорогу, по образцу такой же концессіи на линію Харьково-Кременчугскую (см. предыдущую главу). Упомянутая нормальная концессія снабжена была, однако, нѣкоторыми условіями, не содержавшимися въ концессіи на Харьково-Кременчугскую дорогу.

Такъ, срокъ представленія вносимаго учредителями залога былъ сокращенъ противъ послѣднеупомянутой концессіи *); будущимъ учредителямъ общества Московско - Смоленской дороги вмѣнялось въ обязанность внести на разсмотрѣніе Правительства уставъ общества не позже, какъ черезъ мѣсяцъ по утвержденіи концессіи. Такое требованіе было нововведеніемъ: изъ предшествовавшаго изложенія можно замѣтить, что съ тѣхъ поръ, какъ предприниматели желѣзнодорожныхъ сооруженій стали получать, еще до утвержденія уставовъ соотвѣтствующихъ компаній, концессіи на предположенныя ими къ постройкѣ линіи, уставы утверждались иногда по истеченіи значительнаго времени—нерѣдко даже почти наканунѣ открытія линіи для движенія. Неудобства такого порядка **) не замедлили обнаружиться: такъ какъ концессіи выдавались предпринимателямъ, общества же, а слѣдовательно и распоряжающіяся ихъ дѣлами Правленія, учреждались значительно позднѣе, то, вплоть до утвержденія устава каждой новой компаніи, желѣзнодорожные предприниматели оставались единственными заправителями дѣла; отвѣтственность ихъ какъ передъ Правительствомъ, такъ и передъ держателями уже выпущенныхъ бумагъ будущей компаніи представлялась весьма неопредѣленною, контроль же надъ ихъ дѣйствіями предусматривался только со стороны правительственной инспекціи, вѣдавшей однако исключительно техническую сторону дѣла. Между тѣмъ образъ дѣйствій концессіонеровъ далеко не всегда соотвѣтствовалъ интересамъ владѣльцевъ бумагъ будущей компаніи и Правительства, гарантировавшаго доходность такихъ бумагъ. Поэтому, въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ разрѣшенія новой желѣзнодорожной линіи, представлялось несомнѣнно желательнымъ скорѣйшее образованіе акціонернаго

*) Вмѣсто двухмѣсячнаго срока былъ назначенъ мѣсячный.

**) Мотивы, вызвавшіе введеніе такого порядка, изложены въ гл. V настоящаго очерка.

общества съ отвѣтственнымъ за его дѣйствія органомъ—Правленіемъ, состоящимъ подъ контролемъ съ одной стороны общихъ собраній акціонеровъ, а съ другой правительственной ревизіонной коммисіи. Достиженіе такой цѣли и преслѣдовала новая мѣра. Относительно финансовыхъ условій осуществленія разсматриваемаго предпріятія составители нормальной концессіи на Московско-Смоленскую линію придерживались началъ, примѣненныхъ къ Харьково-Кременчугской дорогѣ: гарантія Правительства присвоивалась одному облигаціонному капиталу, акціи же не пользовались никакою гарантіею.

Комитетъ Министровъ, одобривъ большую часть постановленій проекта концессіи, исключилъ, однако, изъ этого проекта предположеніе о предоставленіи въ пользу земствъ Московской и Смоленской губерній 15% съ чистаго дохода будущаго общества, въ случаѣ если бы этотъ доходъ превышалъ $5^{1}/_{10}$% со всего нарицательнаго капитала компаніи. По мнѣнію Комитета, подобное отчисленіе составляло бы денежное пособіе, на счетъ всѣхъ частей Имперіи, для тѣхъ именно губерній, которыя уже получаютъ особую выгоду отъ постройки въ ихъ предѣлахъ рельсоваго пути, возвысило бы стоимость проектированной линіи (такъ какъ, при опредѣленіи цифры основнаго капитала, соискатели, въ случаѣ сохраненія такого правила, неминуемо должны были бы съ нимъ считаться) и, наконецъ, могло бы подать поводъ къ весьма нежелательнымъ ходатайствамъ подобнаго же рода со стороны другихъ земствъ.

Кромѣ того Комитетъ сдѣлалъ въ проектѣ концессіи весьма существенное измѣненіе: онъ установилъ, что общество Московско-Смоленской дороги обязано принять отъ Правительства $^{1}/_{3}$ всего потребнаго количества паровозовъ, рельсовъ и товарныхъ вагоновъ по опредѣленнымъ цѣнамъ *) (въ первоначальномъ проектѣ не указывалось въ точныхъ цифрахъ ни количества, ни цѣнъ означенныхъ принадлежностей линіи). При этомъ оговорено, что все остальное, потребное для дороги, количество паровозовъ, вагоновъ и рельсовъ общество обязано пріобрѣсти по возможности въ

*) Это количество рельсовъ, паровозовъ и вагоновъ имѣло быть поставлено изъ того подвижнаго состава и изъ того количества рельсовъ, которые изготовлялись по правительственнымъ заказамъ, имѣвшимъ цѣлью поощреніе развитія нашей желѣзодѣлательной промышленности.

Россіи, въ той мѣрѣ, въ какой русскіе заводчики будутъ въ состояніи исполнить подобные заказы къ надлежащему сроку и по цѣнамъ, платимымъ Правительствомъ за казенные заказы. Въ случаѣ же невозможности произвести всѣ такіе заказы или, по крайней мѣрѣ, часть ихъ въ Россіи (удостовѣреніе о чемъ общество обязано было представить не менѣе, какъ отъ трехъ заводчиковъ) разрѣшался безпошлинный привозъ изъ за границы лишь вагоновъ и рельсовъ съ ихъ принадлежностями; всѣ же другіе, необходимые для оборудованія линіи, предметы, при выпискѣ изъ за границы, подлежали оплатѣ установленными пошлинами.

Формулировавъ съ опредѣленностью, гораздо большею чѣмъ въ прежнихъ концессіяхъ, постановленія, клонившіяся къ прочному водворенію въ Россіи металлургическаго производства, Комитетъ внесъ еще поправку въ тотъ параграфъ проекта концессіи, гдѣ говорилось о надзорѣ Правительства за дѣятельностью Правленія общества. Признавъ необходимымъ включить въ число членовъ правительственной ревизіонной коммисіи представителя Государственнаго Контроля, какъ это уже было рѣшено при отдачѣ въ частныя руки Николаевской дороги, Комитетъ редактировалъ разсматриваемый параграфъ такъ: «для наблюденія за дѣйствительностію приходовъ и расходовъ общества при эксплоатаціи дороги Правительство.....*будетъ* (а не *можетъ*, какъ говорилось въ прежнихъ концессіяхъ) въ концѣ каждаго года назначать особую коммисію» *). Смыслъ этой поправки ясенъ: Комитетъ очевидно стремился къ предоставленію Правительству опредѣленной власти, а не факультативнаго только права контролировать образъ дѣйствій Правленія.

Всѣ эти замѣчанія Комитета представляются поправками по существу. Вообще, съ разсматриваемаго времени, т. е. съ конца 1868 года, начинается тотъ новый періодъ въ дѣятельности Комитета Министровъ по желѣзнодорожному вопросу, о которомъ уже было говорено выше и главную отличительную черту котораго составляетъ вполнѣ самостоятельное отношеніе Комитета къ представляемымъ на его обсужденіе проектамъ договоровъ между Правительствомъ и желѣзнодорожными компаніями. Прежде исправленія по существу, подоб-

*) Журн. К. М. 19 Ноября 1868 г.

ныя тѣмъ, которыя только что были отмѣчены, и, вводимыя по непосредственной иниціативѣ Комитета Министровъ, попадались лишь въ видѣ исключенія; съ конца же 1868 года они становятся едва ли не общимъ правиломъ и получаютъ значеніе принципіальное, въ смыслѣ примѣненія ихъ къ послѣдующимъ концессіямъ и уставамъ. Комитетъ Министровъ съ указаннаго времени послѣдовательно стремится къ устраненію той неопредѣленности въ отношеніяхъ Правительства къ желѣзнодорожнымъ компаніямъ, неудобства которой уже успѣли тогда обнаружиться, и видимо прилагаетъ старанія предупредить возможныя въ будущемъ самовольныя дѣйствія Правленій такихъ компаній, идущія въ разрѣзъ съ интересами казны и держателей выпущенныхъ желѣзнодорожными обществами цѣнностей.

Исправленная по замѣчаніямъ Комитета нормальная концессія на Смоленскую дорогу была предъявлена соискателямъ на ея сооруженіе, въ числѣ которыхъ находились и земства Московской и Смоленской губерній *). Конкуррентамъ, на точномъ основаніи правилъ о выдачѣ концессій 18 Октября 1868 года, было предоставлено объявить свои цѣны въ запечатанныхъ пакетахъ. По вскрытіи ихъ оказалось, что наименьшая цѣна—по 53.290 руб. мет. за версту—предложена торговыми домами Шепелеръ и Зульцбахъ, за которыми и было утверждено, 13 Декабря 1868 года, право на сооруженіе разсматриваемой линіи на выработанныхъ Правительствомъ условіяхъ **). Благодѣтельное вліяніе конкурренціи въ данномъ случаѣ обнаружилось съ несомнѣнною убѣдительностью; такая низкая, сравнительно, цѣна, начиная съ 1863 года, не была предложена ни однимъ желѣзнодорожнымъ предпринимателемъ.

Оффиціальные документы того времени, касающіеся желѣзнодорожнаго дѣла, свидѣтельствуютъ о томъ, что концессія на Московско-Смоленскую дорогу послужила образцомъ для послѣдующихъ договоровъ между Правительствомъ и частными желѣзнодорожными предпринимателями; отступленія отъ

---

*) Другими конкуррентами явились: Торговый домъ Шепелеръ въ Ригѣ и банкирскій домъ Зульцбахъ въ Франкфуртѣ на Майнѣ; Пот. Почет. Гражд. Варгунинъ и Поручикъ Гирстнинъ; Московскіе купцы Мамонтовъ, Солдатенковъ и Морозовъ; купцы 1-ой гильдіи Губонинъ и Брандтъ; Д. Ст. Сов. баронъ Фитингофъ и Шиповъ въ компаніи съ Штабсъ-Капитаномъ Пороховщиковымъ.

**) Вся дорога открыта для движенія въ Августѣ 1870 г., почти въ три раза скорѣе, чѣмъ это требовалось по концессіи.

нея допускались лишь въ особо уважительныхъ случаяхъ. Этотъ взглядъ былъ весьма опредѣленно высказанъ Комитетомъ Министровъ всего черезъ нѣсколько дней послѣ утвержденія упомянутой нормальной концессіи, а именно въ засѣданіи 3-го Декабря 1868 года, при разсмотрѣніи внесеннаго Министромъ Путей Сообщенія ходатайства Статскаго Совѣтника Князя Петра Трубецкаго о проложеніи подъѣзднаго пути отъ ст. Осташково, Николаевской желѣзной дороги, до г. Торжка Тверской губерніи (протяженіемъ въ 30 верстъ). Предприниматель предполагалъ выстроить проектированный имъ рельсовый путь на капиталъ въ 1.350.000 руб. мет. (т. е. по 45 тыс. р. мет. на версту дороги), собравъ такой капиталъ путемъ выпуска акцій; на этотъ капиталъ Князь Трубецкой не испрашивалъ правительственной гарантіи, но ходатайствовалъ о безпошлинномъ привозѣ изъ за границы всѣхъ принадлежностей линіи. Такое требованіе прямо противорѣчило принятой въ то время политикѣ въ дѣлѣ снабженія строящихся дорогъ рельсами и подвижнымъ составомъ.

Комитетъ Министровъ, при первоначальномъ разсмотрѣніи дѣла, высказался за примѣненіе къ разсматриваемой дорогѣ тѣхъ же требованій, которыя были предъявлены учредителямъ общества Московско-Смоленской дороги, не только относительно заказа металлическихъ принадлежностей въ Россіи, но и въ смыслѣ концессіоннаго срока (81 годъ вмѣсто 85), а также срока внесенія залога. На два послѣднія условія предприниматель согласился, относительно же снабженія линіи рельсами и подвижнымъ составомъ просилъ оказать ему возможныя льготы.

Комитетъ, разсмотрѣвъ это новое ходатайство и признавая линію къ Торжку полезною для возвышенія доходности Николаевской дороги, принялъ во вниманіе: 1) что предприниматель не испрашиваетъ казенной гарантіи на имѣющій быть собраннымъ акціонерный капиталъ; 2) что всѣ приготовленія для устройства линіи сдѣланы еще до изданія концессіи на Московско-Смоленскую дорогу; 3) что линія эта не представляетъ собою магистрали, и 4) что заказъ части рельсовъ и подвижнаго состава въ Россіи замедлилъ бы окончаніе дороги въ срокъ, предположенный Княземъ Трубецкимъ (18 мѣсяцевъ). По указаннымъ соображеніямъ Комитетъ призналъ возможнымъ оказать предпринимателю нѣкоторую льготу, разрѣшивъ ему

выписать изъ за границы, безъ оплаты пошлинами, необходимые для дороги рельсы и подвижной составъ; относительно же прочихъ принадлежностей дороги Комитетъ счелъ необходимымъ подчинить Князя Трубецкаго дѣйствію тѣхъ же постановленій, какія были утверждены для Московско-Смоленской дороги и которыя, какъ было заявлено въ засѣданіи Комитета, вообще должны служить образцомъ для будущихъ концессій. Сообразно этому Князь Трубецкой обязывался, при полученіи изъ за границы потребныхъ металлическихъ принадлежностей, оплатить ихъ установленною таможенною пошлиною. На изложенныхъ основаніяхъ была выдана (20 Декабря 1868 г.) концессія на дорогу отъ Осташкова до Торжка, получившая названіе *Новоторжской дороги*.

Проектъ новой сѣти желѣзнодорожныхъ путей.

Пока велись переговоры о сооруженіи Смоленской и Новоторжской линій, въ Министерствѣ Путей Сообщенія шла работа по составленію проекта новой рельсовой сѣти, необходимость утвержденія которой для руководства заинтересованнымъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ вѣдомствамъ была признана въ засѣданіи Совѣта Министровъ 18 Октября 1868 г. (см. выше). Главнѣйшая цѣль, преслѣдовавшаяся Генералъ-Лейтенантомъ Мельниковымъ при выработкѣ новаго плана сѣти, состояла въ пополненіи пробѣловъ, ощущаемыхъ въ сооружавшейся въ то время сѣти рельсовыхъ путей и требовавшихъ заполненія въ видахъ упроченія экономическихъ и политическихъ интересовъ Государства. Пробѣлы эти, какъ писалъ Министръ Путей Сообщенія *), могутъ быть пополнены не иначе, какъ при содѣйствіи Правительства, но требующееся для этого сооруженіе отъ 5 до 6 тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ конечно невозможно осуществить одновременно, а потому желѣзнодорожные пути эти необходимо, по прежнему примѣру, раздѣлить на 2 категоріи.

Въ *первую* категорію Министръ Путей Сообщенія предполагалъ внести слѣдующія линіи:

1) *отъ села Лозоваго на Харьково-Азовской линіи до Севастополя* ..... 525 верстъ.
Линія эта признана первостепенною по журналу Комитета желѣзныхъ дорогъ, Высочайше утвержденному 12 Іюня 1868 г. Вѣтви ея къ Ѳеодосіи и къ Днѣпру могутъ быть отложены до окончанія главной линіи.

*) См. прилож. къ Жур. Ком. Мин. за Декабрь 1868 г.; записка Г. Л. Мельникова о новой сѣти жел. дорогъ (безъ числа и №)

2) *отъ Моршанска до Пензы* ..... 258 верстъ.

3) *Отъ Пензы до Самары* ..... 325 —

Обѣ эти линіи включались на основаніи Высоч. утв. 24 Мая 1868 г. положенія Комитета Министровъ; но за разрѣшеніемъ уже сооруженія Тамбово-Саратовской дороги, которая, такъ же, какъ и Самарская линія, соединяетъ среднюю часть Волги съ сѣтью внутреннихъ желѣзныхъ дорогъ, можно было бы, по мнѣнію Ген. Лейт. Мельникова, отсрочить исполненіе Пензо-Самарской дороги до того времени, когда, по финансовымъ обстоятельствамъ, будетъ возможна затрата капиталовъ на учрежденіе втораго пути къ Волгѣ, столь близкаго къ Саратовской линіи.

4) *отъ Борисоглѣбска до Камышина или Царицына* ..... 350 —

Линія эта была предусмотрѣна тѣмъ же Выс. утв. 24 Мая 1868 г. положеніемъ Комитета Министровъ. Линія на Камышинъ короче Царицынской на 73 версты, но Царицынская линія представляетъ ту выгоду, что, соединяясь съ Волго-Донскою желѣзною дорогою, учредитъ связь центральной Россіи и Балтійскихъ портовъ какъ съ Каспійскимъ, такъ и съ Азовскимъ морями и притомъ будетъ обезпечена антрацитовымъ топливомъ, котораго была бы лишена линія Камышинская.

5) *отъ Самары до Оренбурга* ..... 380 —

Линія признана необходимой по положенію Комитета Министровъ, Выс. утв. 21 Іюня 1868 г.

6) *отъ Ковно до Либавы* ..... 285 —

Польза такой линіи, преимущественно по направленію на Шавли, съ вѣтвью къ Митавѣ на соединеніе съ Риго-Митавскою дорогою, признана журналомъ Комитета желѣзныхъ дорогъ, Выс. утвержденнымъ 7/19 Іюня 1867 г., но такъ какъ впослѣдствіи возникло предположеніе о проведеніи особой линіи отъ Риги или Митавы къ Виндавѣ, для чего Высочайше разрѣшено произвести изысканія, то соединеніе Ковно-Либавской линіи съ Митавою, какъ объяснялъ Министръ Путей Сообщенія, въ то время не могло быть окончательно разрѣшено и приходилось ограничиваться одною главною линіею отъ Ковно до Либавы.

7) *отъ Бердичева черезъ Житомиръ до Брестъ-Литовска черезъ Пинскъ или Ковель и Луцкъ* .. 470 —

Линія эта признается Военнымъ Министромъ одною изъ самыхъ необходимыхъ въ Западномъ краѣ по стратегическимъ соображеніямъ; сверхъ того она обѣщаетъ выгоды и въ экономическомъ отношеніи, если соединить Пинскъ съ Вильною: тогда производительныя мѣстности Волынской губерніи будутъ имѣть прямой сбытъ къ Либавскому порту, взамѣнъ невыгоднаго для Россіи сбыта черезъ прусскіе порты.

Итого ..... 2.593 верстъ,

а за исключеніемъ, въ случаѣ необходимости, Пензо-Самарской линіи ..... 2.268 верстъ.

Затѣмъ ко *второй* категоріи важнѣйшихъ желѣзныхъ дорогъ, требующихъ пособія отъ Правительства, Министръ Путей Сообщенія относилъ линіи:

1) *отъ Воронежа до Грушевки* ..... 503 версты
2) *отъ Бахмута до Бердянска* ..... 240 »
3) *отъ Камышина или Царицына до Эльтонскаго озера* ..... 140 »
4) *отъ Кишинева до Ясс* ..... 74 »
5) *отъ Нѣжина черезъ Могилевъ до Витебска* .. 485 »
6) *отъ Вильно на Пинскъ* ..... 300 »
7) *отъ Сарапула, или Осы, или Перми, черезъ Екатеринбургъ, до Тюмени* или другаго пункта свободнаго судоходства Сибирскихъ рѣкъ . 680 »
8) *отъ Смоленска до Бреста* ..... 656 »
9) *отъ Риги до Виндавы* ..... 170 »

Итого .....3.248 верстъ,

а если будетъ исключена изъ первой категоріи—и включена во вторую—линія Пензо-Самарская, то.....3.573 версты.

Къ первой категоріи, по мнѣнію Генералъ-Лейтенанта Мельникова, могли бы также быть присоединены нѣкоторыя небольшія питательныя вѣтви главныхъ линій, какъ напримѣръ: отъ Рязанско-Козловской дороги къ Скопину, отъ г. Ливенъ къ Орловско-Елецкой дорогѣ, отъ с. Иванова до Кинешмы и т. п.

Министръ Финансовъ, въ отзывѣ своемъ, находилъ, что объявленіе самонужнѣйшими такого значительнаго количества дорогъ, какъ совокупность обѣихъ предлагаемыхъ категорій (5.841 верста, а считая уже разрѣшенную Московско-Смоленскую линію 6.232 в.), могло бы повредить на денежныхъ рынкахъ кредиту не только желѣзнодорожнаго дѣла, но и государственному; поэтому Статсъ-Секретарь Рейтернъ признавалъ полезнымъ вовсе не устанавливать второй категоріи, отложивъ сужденія о ней до того времени, когда общій ходъ желѣзнодорожнаго дѣла позволитъ приступить къ дальнѣйшему пополненію сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Въ частности же, относительно списка дорогъ самонужнѣйшихъ, Министръ Финан-

совъ замѣтилъ, что внесенное Министромъ Путей Сообщенія во вторую категорію соединеніе Воронежа съ Грушевкой онъ не можетъ не признать одною изъ линій, безотлагательно необходимыхъ; но такъ какъ, въ случаѣ включенія названной линіи въ списокъ нужнѣйшихъ, этихъ послѣднихъ оказалось бы, вмѣстѣ со Смоленскою, 3.487 верстъ, то онъ полагалъ бы исключить изъ этого списка дороги: Пензо-Самарскую, Ковно-Либавскую и Бердичево-Житомірскую, какъ, по его мнѣнію, менѣе нужныя.

Одновременно со внесеніемъ Генералъ-Лейтенантомъ Мельниковымъ своего представленія, съ отзывомъ Министра Финансовъ, въ Комитетъ желѣзныхъ дорогъ, Военный Министръ—Генералъ-Адъютантъ Милютинъ—представилъ Государю всеподданнѣйшую записку о необходимости сооруженія цѣлой сѣти стратегическихъ дорогъ. «Россія, писалъ Генералъ-Адъютантъ Милютинъ въ этой запискѣ, представляется по отношенію къ Европѣ величайшимъ государствомъ, неуязвимымъ ни съ тыла, ни съ фланговъ, но удободоступнымъ съ запада, гдѣ Балтійское и Черноморское прибережья открыты нападенію непріятельскихъ флотовъ и десантовъ, а центръ—отъ Полангена до Троянова вала—вторженію сухопутныхъ армій». Западные предѣлы наши, продолжалъ Военный Министръ, менѣе защищенные въ силу своего географическаго положенія, являются нашимъ слабымъ пунктомъ и въ смыслѣ политическомъ, такъ какъ въ нихъ входитъ полоса земель, еще не слившихся окончательно съ коренною Россіею (Финляндія, Польша, Остзейскій край, Литва, Волынь, Бессарабія, Крымъ и Кавказъ). Слѣдовательно, аттакуя насъ съ запада, непріятель, не мечтая даже о достиженіи сердца Россіи, можетъ много повредить намъ на нашихъ окраинахъ. Голову этихъ окраинъ составляетъ Царство Польское: оно глубже всѣхъ вдается въ тѣло Европы и болѣе всего заключаетъ въ себѣ горючихъ матеріаловъ. Если бы мы допустили непріятеля утвердиться на Вислѣ, то это грозило бы серьезнѣйшими послѣдствіями: пока мы твердо стоимъ въ Привислинскомъ краѣ, мы свободны отъ *большихъ* опасностей, но если мы уступимъ непріятелю первый шагъ на Вислѣ и позволимъ перенести на нашу границу вопросъ о національностяхъ, ранѣе чѣмъ его обостренность будетъ сглажена русскимъ вліяніемъ, то «цѣлость всей нашей государственной области можетъ подвергнуться множеству рисковъ».

Царство Польское, какъ ключъ нашей западной обороны, несомнѣнно составитъ театръ военныхъ дѣйствій; болѣе, чѣмъ вѣроятно, что, въ случаѣ войны, противъ насъ будетъ дѣйствовать цѣлая коалиція. Главнѣйшіе пункты, которые могутъ служить основаніемъ для дѣйствій противъ Россіи: Берлинъ, Дрезденъ, Прага, Вѣна, Пештъ—соединены удобными путями сообщенія съ русскою границею, почему на ней въ короткое время можетъ быть сосредоточено весьма значительное количество непріятельскихъ войскъ, наша же мобилизаціонная способность, вслѣдствіе недостатка рельсовыхъ путей, стоитъ далеко не на той высотѣ, на какой это дѣло поставлено у нашихъ западныхъ сосѣдей. По мнѣнію Генералъ - Адъютанта Милютина, для того, чтобы удовлетворить хотя бы существеннымъ стратегическимъ потребностямъ Россіи, которыя, какъ находилъ Военный Министръ, до того времени всегда приносились въ жертву интересамъ экономическимъ, намъ необходимо: а) прочно связать съ центральною Россіею Царство Польское и Крымъ, б) устроить передвиженіе войскъ по операціонной базѣ будущаго театра войны—Двинѣ и Днѣпру, и в) обезпечить быстрое передвиженіе войскъ изъ одного пограничнаго раіона въ другой, дабы противодѣйствовать нападенію непріятеля съ разныхъ пунктовъ неожиданно. Этой цѣли, кромѣ линіи Севастопольской, уже давно имѣющейся въ виду Правительства, соотвѣтствовали бы 4 желѣзныхъ дороги въ западномъ краѣ:

1) отъ Смоленска до Бреста (черезъ Могилевъ и Минскъ);

2) отъ Кіева до Бреста (черезъ Житомиръ и Ровно), съ вѣтвью отъ Ровно до Бродъ;

3) отъ Кіева, или Нѣжина, черезъ Могилевъ до Витебска или на Минскъ и Вильно, и

4) отъ Бреста (или Кобрина) до Гродно на соединеніе съ Петербурго-Варшавскою дорогою.

Разсмотрѣвъ изложенную записку, Государь сдѣлалъ на ней Собственноручную отмѣтку: «**Весьма дѣльно**» и передалъ ее на разсмотрѣніе Комитета желѣзныхъ дорогъ, совмѣстно съ представленіями Генералъ-Лейтенанта Мельникова и Статсъ-Секретаря Рейтерна *).

Прежде обсужденія заявленныхъ Министрами: Военнымъ,

*) Приложенія къ жур. Комитета Министровъ за Декабрь 1868 г.

Путей Сообщенія и Финансовъ мнѣній о важнѣйшихъ линіяхъ желѣзныхъ дорогъ, Комитетъ призналъ, согласно съ отзывомъ Статсъ-Секретаря Рейтерна, что слѣдуетъ ограничить число важнѣйшихъ линій только дорогами самой настоятельной необходимости, которыя могли бы быть исполнены постепенно, въ продолженіе примѣрно 3—4-хъ лѣтъ, не присовокупляя къ нимъ еще предположеннаго Генералъ-Лейтенантомъ Мельниковымъ списка линій второй категоріи. Но принимая въ соображеніе, что линіи первой и второй категорій имѣютъ между собою связь,—пополняя одна другую и завершая сѣть первостепенныхъ дорогъ, уже отстроенныхъ и строящихся,—Комитетъ счелъ полезнымъ, при дальнѣйшемъ обсужденіи линій первой категоріи, имѣть въ виду и линіи второй категоріи, не признавая, впрочемъ, за этою послѣднею неотлагательной необходимости.

Перейдя къ разсмотрѣнію заявленій Военнаго Министра, Комитетъ нашелъ, что одну изъ предложенныхъ Ген. Ад. Милютинымъ линій—Брестъ-Гродненскую—необходимо отложить исполненіемъ, въ виду предстоявшаго разрѣшенія обществу Кенигсберго-Лыкской дороги продолженія ея до Бреста черезъ Бѣлостокъ (см. гл. IV настоящаго очерка). За другими же 3-мя намѣченными Военнымъ Министромъ дорогами Комитетъ призналъ, помимо стратегическаго, еще и экономическое значеніе и постановилъ включить ихъ въ первую категорію.

Обсудивъ затѣмъ представленный Министромъ Путей Сообщенія списокъ линій этой категоріи, Комитетъ обратилъ вниманіе на то, что мнѣнія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ расходятся только въ отношеніи трехъ линій: Брестъ-Житомірской, Ковно-Либавской и Пензо-Самарской, которыя Статсъ-Секретарь Рейтернъ полагалъ исключить изъ первой категоріи, введя въ нее, взамѣнъ перечисленныхъ рельсовыхъ путей, дорогу Воронежско-Грушевскую.

На включеніе Брестъ-Житомірской дороги въ первую категорію Министръ Финансовъ, уступая настояніямъ Министра Путей Сообщенія, уже въ самомъ засѣданіи Комитета выразилъ согласіе.

Затѣмъ относительно Либавской линіи Комитетъ находилъ, что медлить долѣе ея осуществленіемъ невозможно: она была поставлена на очередь еще въ 1857 г.; съ того времени Правительствомъ произведены въ Либавѣ значительныя работы по улучшенію порта (на сумму около 2 милл. р.); портъ

ожидаетъ только рельсоваго пути, чтобы, связавшись съ сѣтью внутреннихъ нашихъ дорогъ, вступить въ состязаніе съ портами прусскими, въ особенности съ Пиллау, лежащимъ отъ Ковно почти на равномъ съ Либавою разстояніи, но представляющимъ то неудобство, что, при направленіи къ нему товаровъ, послѣдніе приходится перегружать на границѣ съ Пруссіею, гдѣ измѣняется ширина желѣзнодорожной колеи.

По поводу мнѣнія Министра Финансовъ объ исключеніи изъ числа первостепенныхъ дорогъ линіи Пензо-Самарской, Комитетъ высказался, что въ виду полученнаго въ Министерствѣ Путей Сообщенія заявленія отъ представителей Симбирскаго земства и Сызранскаго городскаго общества о предпочтительности направленія этой дороги изъ Сызрани не на Пензу и Моршанскъ, а на соединеніе съ Московско-Нижегородскою дорогою, включеніе Пензо-Самарской дороги въ число нужнѣйшихъ линій было бы преждевременнымъ и что для ближайшаго разъясненія дѣла слѣдуетъ произвести на мѣстѣ изслѣдованіе, насколько такое новое направленіе является дѣйствительно болѣе выгоднымъ, чѣмъ прежде предположенное.

Наконецъ, Комитетъ присоединился къ мнѣнію Министра Финансовъ о важности Воронежско-Грушевской дороги и постановилъ внести ее въ сѣть, ожидая отъ нея въ будущемъ не только оживленія производительныхъ силъ плодородной мѣстности, которую она прорѣжетъ, но и поправленія финансоваго положенія Войска Донскаго, разстроеннаго затратой войсковыхъ суммъ на Грушевско-Аксайскую линію, сооруженную, какъ извѣстно, на средства Войска и приносившую послѣднему самый ничтожный доходъ.

Видоизмѣнивъ, на основаніи приведенныхъ соображеній, выработанный Министромъ Путей Сообщенія планъ новой сѣти нужнѣйшихъ рельсовыхъ путей, Комитетъ желѣзныхъ дорогъ передалъ его на окончательное разсмотрѣніе Комитета Министровъ.

Послѣдній, въ засѣданіе 17 Декабря 1868 г., призналъ его подлежащимъ утвержденію и полагалъ лишь, во избѣжаніе неудобства предрѣшенія конечныхъ пунктовъ каждой линіи въ то время, какъ еще по многимъ дорогамъ не произведено достаточно подробныхъ изысканій, редактировать списокъ первостепенныхъ дорогъ въ болѣе общихъ чертахъ.

Кромѣ того, Комитетъ Министровъ считалъ болѣе осторожнымъ, при распубликованіи такого списка, не предрѣшать порядка выдачи концессій, дабы сохранить за Правительствомъ полную свободу дѣйствій въ выборѣ времени, наиболѣе благопріятствующаго осуществленію каждой отдѣльной дороги, вошедшей въ сѣть.

Результатомъ всѣхъ изложенныхъ сужденій явился проектъ новой сѣти неотложно необходимыхъ рельсовыхъ путей, постройку которыхъ предполагалось разсрочить на 3—4 года. Въ своей окончательной редакціи, получившей утвержденіе Государя 27 Декабря 1868 г., списокъ такихъ путей представлялся въ нижеслѣдующемъ видѣ:

1) **отъ ст. Лозовой на Харьково-Азовской линіи до Севастопольскаго порта,** включая сопряженія съ р. Днѣпромъ выше и ниже пороговъ	**588**	**верстъ.**
2) **отъ Либавы до одного изъ удобнѣйшихъ пунктовъ Ковно-Виленской линіи черезъ Шавли до Ковно** или до ближайшаго къ нему пункта Ковно-Ландваровской линіи . . . . . около	**275**	—
3) **отъ одного изъ пунктовъ Курско-Кіевской линіи до Могилева**	**340**	—
4) **отъ Могилева черезъ Минскъ и Синявку до Бреста**	**530**	—
5) **отъ Борисоглѣбска до Царицына**	**350**	—
6) **отъ Воронежа до Грушевки**	**503**	—
7) **отъ Самары до Бузулука** (первый участокъ Самаро-Оренбургской линіи)	**150**	—
8) **отъ одного изъ пунктовъ Кіево-Балтской жел. дороги до Бреста** . . . . . примѣрно	**500**	—
Итого около	**3.236**	**верстъ.**

Общій обзоръ нашей желѣзнодорожной политики со времени воцаренія Императора Александра II по 1868 годъ включительно.

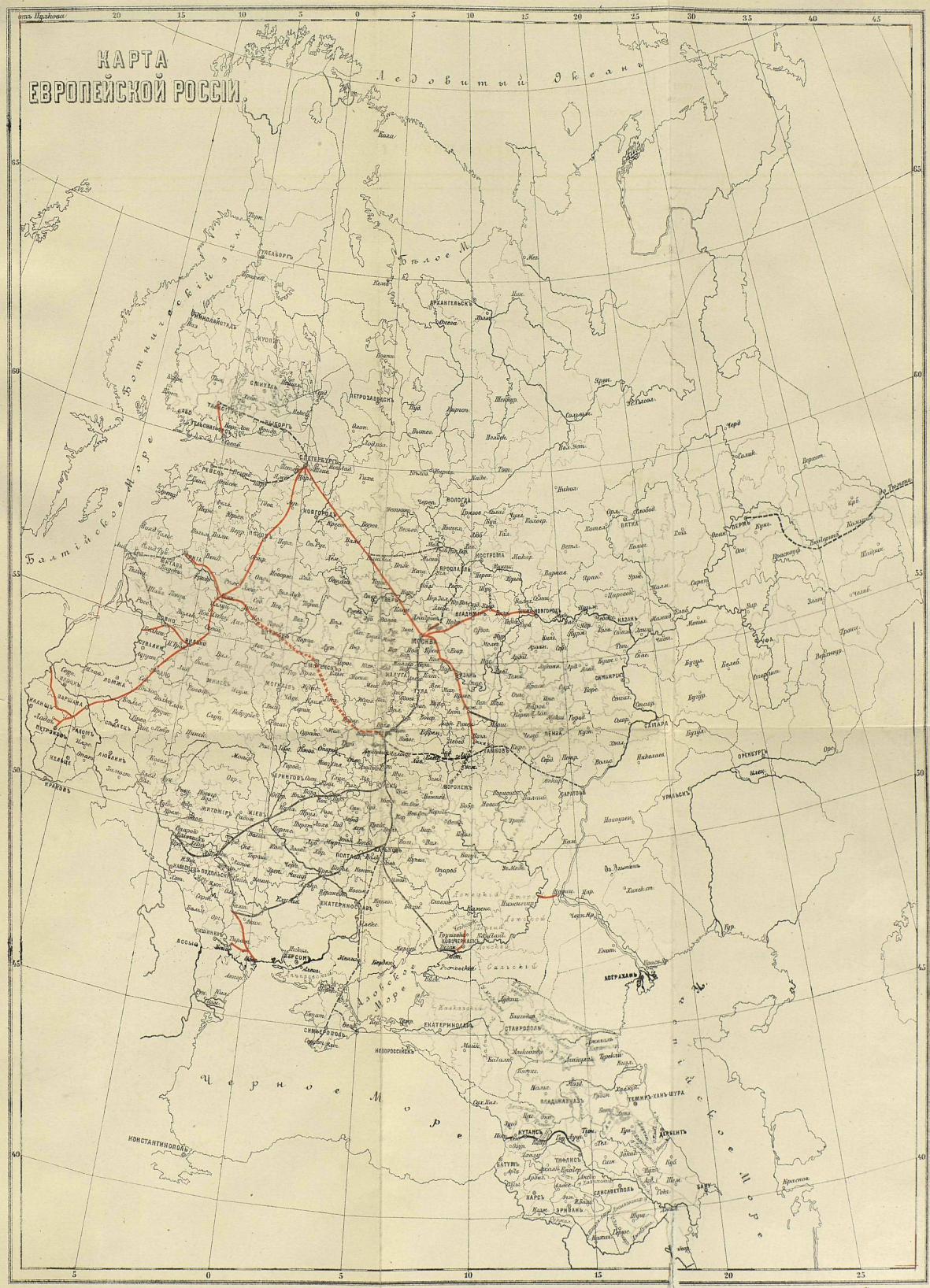
Разработкою плана новой сѣти завершается дѣятельность высшихъ правительственныхъ учрежденій по желѣзнодорожнымъ дѣламъ въ 1868 году. Этотъ послѣдній годъ можетъ быть разсматриваемъ, какъ стоящій на грани извѣстнаго періода исторіи нашего желѣзнодорожнаго строительства за время царствованія Императора Александра II-го, періода, имѣющаго свою опредѣленную физіономію, отличающую его отъ

послѣдующей эпохи. Промежутокъ времени между 1856 и 1868 годами (включительно) почти на всемъ своемъ протяженіи носитъ характеръ систематической борьбы русскаго Правительства противъ недовѣрія къ русскимъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, укоренившагося въ капиталистическихъ сферахъ западной Европы еще въ предшествовавшее царствованіе и усилившагося послѣ окончанія Крымской кампаніи. Всею совокупностью мѣропріятій, разсмотрѣнныхъ въ главахъ II—VI настоящаго очерка—какими бы соображеніями эти мѣропріятія ни вызывались—собственно преслѣдовалась одна конечная цѣль: открытіе доступа нашимъ желѣзнодорожнымъ бумагамъ на иностранные денежные рынки. Для всѣхъ было очевидно, что безъ содѣйствія этихъ послѣднихъ мы не будемъ въ состояніи добыть достаточныя средства для сооруженія рельсовыхъ сообщеній, безусловно намъ необходимыхъ: различіе во взглядахъ сказывалось лишь въ избраніи средствъ, могущихъ способствовать достиженію намѣченной цѣли. Генералъ-Адъютантъ Чевкинъ, склонный вообще къ соблюденію строжайшей экономіи, въ первые года своего управленія вѣдомствомъ Путей Сообщенія не рѣшался требовать отъ Государства сколько нибудь значительныхъ денежныхъ жертвъ въ пользу контрагентовъ Правительства по желѣзнодорожнымъ дѣламъ; исключеніе было сдѣлано имъ только для Главнаго Общества, на которое возлагались большія надежды, между прочимъ и въ смыслѣ вліянія на перемѣну настроенія западно-европейскихъ денежныхъ рынковъ по отношенію къ нашимъ желѣзнымъ дорогамъ. Общество это однако, какъ подробно было указано выше (см. гл. III настоящаго очерка) не только не оправдало ожиданій Правительства, но результатами своей дѣятельности еще болѣе уронило кредитъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ глазахъ заграничныхъ капиталистовъ. Приходилось все начинать съизнова: необходимо было доказать на практикѣ, что желѣзныя дороги въ Россіи могутъ вырабатывать достаточный доходъ, и что постройка ихъ, при хозяйственномъ веденіи дѣла, обходится не такъ дорого, какъ это полагали за границею со словъ французскихъ инженеровъ, бывшихъ на службѣ Главнаго Общества. Что постройку даже значительныхъ рельсовыхъ путей въ Россіи можно окончить безъ чрезмѣрныхъ затратъ—это доказало сооруженіе въ 1863—66 г.г., по мысли Мельникова, нѣкоторыхъ магистральныхъ линій на казенныя

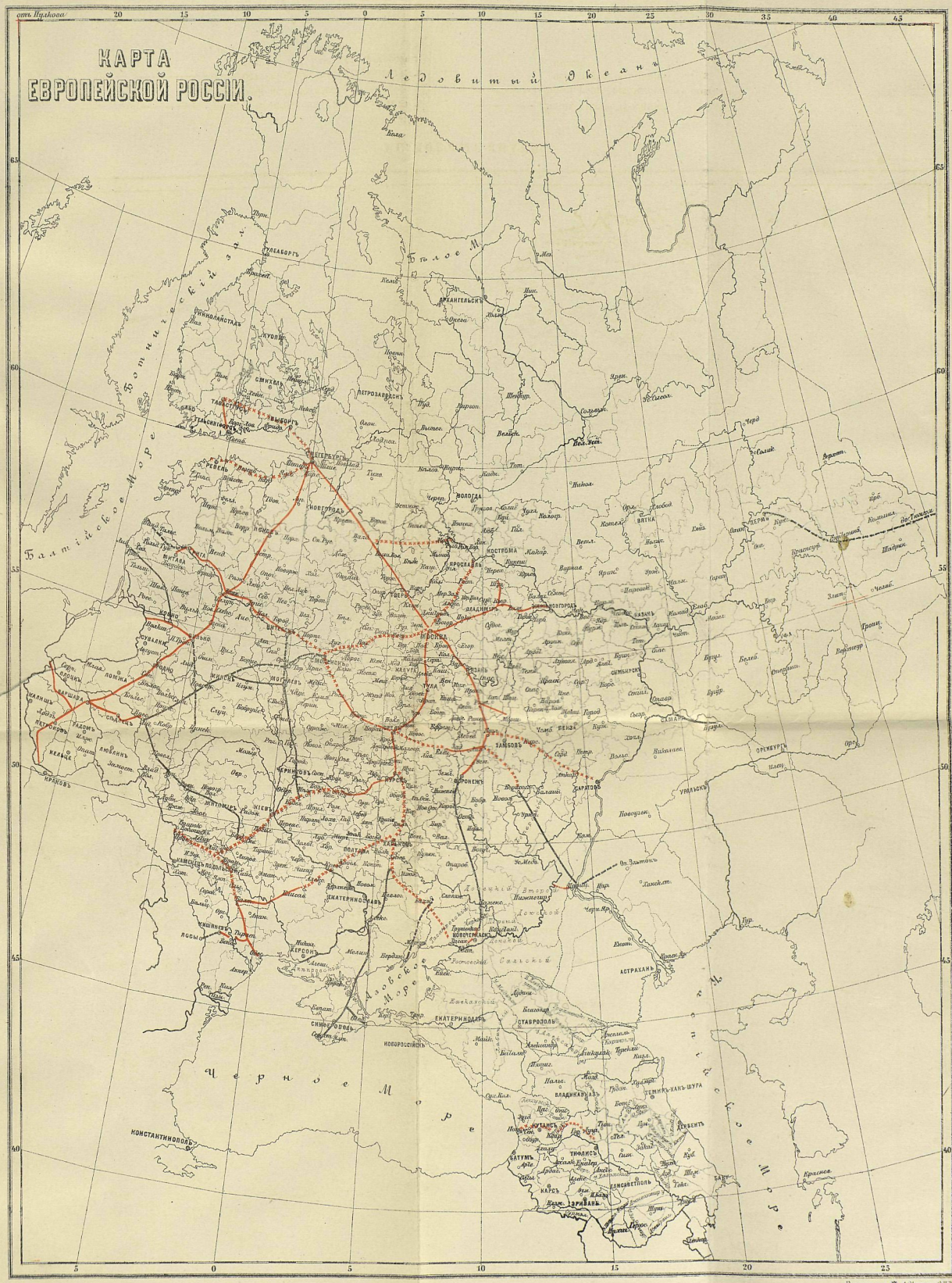
средства; что же касалось ожидаемой доходности русскихъ желѣзныхъ дорогъ, то увѣрить въ ней иностранныхъ капиталистовъ на осязательныхъ примѣрахъ въ то время было болѣе чѣмъ затруднительно. Изъ всѣхъ открытыхъ для движенія въ теченіе первой половины 60-хъ годовъ рельсовыхъ путей одна лишь Московско-Рязанская дорога могла бы въ данномъ случаѣ служить подходящимъ примѣромъ; но она представляла изъ себя сравнительно небольшую линію, имѣвшую, въ тогдашнемъ ея положеніи, лишь значеніе подъѣзднаго пути къ Москвѣ. Между тѣмъ, для будущаго времени Правительство наше было озабочено главнымъ образомъ обезпеченіемъ сооруженія магистралей, идущихъ изъ внутреннихъ хлѣбородныхъ губерній къ отпускнымъ портамъ: иностранные капиталы были прежде всего нужны именно на эти магистрали. Относительно же подобнаго рода линій представлялось вѣроятнымъ, что онѣ могутъ расчитывать преимущественно на одно транзитное движеніе, такъ какъ многія мѣстности, приходившіяся между двумя конечными точками проектированныхъ магистралей, въ то время отличались еще весьма слабою производительностью и не могли давать прорѣзающимъ ихъ дорогамъ сколько нибудь значительнаго количества промежуточныхъ грузовъ; отъ одного же транзитнаго движенія—и притомъ преимущественно малоцѣнныхъ тяжестей—и отъ движенія пассажирскаго—трудно было ожидать доходности, которая могла бы привлечь вниманіе иностранныхъ капиталистовъ. Оставалось одно: дать возможность желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ расчитывать на денежныя выгоды независимо отъ будущей доходности дорогъ, т. е. допускать высокія расцѣнки нарицательной поверстной стоимости линій, обѣщающія по окончаніи строительныхъ работъ значительные остатки въ пользу предпринимателей, а затѣмъ даровать компаніямъ гарантію опредѣленнаго дохода на тѣ же нарицательные капиталы—иными словами: гарантировать извѣстный процентъ доходности не только на капиталы, дѣйствительно вложенные въ дѣло, но и на суммы, имѣющія характеръ премій, куртажей, комиссіонныхъ денегъ и т. п. Убѣдившись въ томъ, что безъ болѣе или менѣе значительныхъ жертвъ невозможно достигнуть цѣли, Правительство рѣшилось идти на встрѣчу всѣмъ требованіямъ предпринимателей, не переходившимъ извѣстныхъ разумныхъ границъ, и на цѣломъ рядѣ примѣровъ доказало, что оно не

уклоняется отъ дарованія своимъ контрагентамъ весьма широкихъ льготъ и пособій. Слѣдуя такой политикѣ, руководящіе дѣятели того времени обнаружили несомнѣнную дальновидность и ясное пониманіе истинныхъ интересовъ Государства. Всѣ льготы, обѣщанныя желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ, въ глазахъ Правительства имѣли лишь значеніе *средства* для привлеченія къ желѣзнодорожному строительству наибольшаго числа соискателей. Когда же эта цѣль была достигнута и число желѣзнодорожныхъ предпринимателей дѣйствительно стало замѣтно увеличиваться, Правительство воспользовалось этимъ обстоятельствомъ, чтобы ввести въ дѣйствіе начало конкурренціи между соискателями на желѣзнодорожныя концессіи. Подобная мѣра, судя по нѣсколькимъ предварительно произведеннымъ опытамъ, обѣщала въ будущемъ ощутительное пониженіе требованій концессіонеровъ, а слѣдовательно и риска казны въ дѣлѣ поддержанія новыхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Такимъ образомъ былъ достигнутъ двоякій результатъ: съ одной стороны—недовѣріе иностранныхъ денежныхъ рынковъ къ нашимъ желѣзнодорожнымъ бумагамъ было сломлено, и заграничные капиталы, привлеченные гарантированными Правительствомъ выгодами, стали въ значительномъ количествѣ притекать въ Россію; съ другой—именно этотъ притокъ капиталовъ и предпринимателей далъ возможность понизить концессіонныя цѣны на желѣзнодорожныя сооруженія. Съ возведеніемъ въ систему начала конкурренціи—въ концѣ 1868 года—прежнія строительныя цѣны, размѣры которыхъ, какъ видно изъ предшествовавшаго изложенія, все возрастали съ 1857 по 1868 г.г., отходятъ въ область прошлаго и 1869 годъ открываетъ собою новый періодъ въ исторіи сооруженія желѣзнодорожныхъ сообщеній въ Россіи—періодъ, отличительнымъ признакомъ котораго, помимо пониженія строительныхъ цѣнъ, является еще готовность иностранныхъ капиталистовъ содѣйствовать, на предложенныхъ Правительствомъ условіяхъ, дальнѣйшему развитію нашей желѣзнодорожной сѣти.

СѢТЬ 1866 ГОДА.


КАРТА
ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ.
Ледовитый Океанъ
Балтійское Море
Бѣлое М.
Черное Море
Каспійское Море
Азовское Море
Ботническій зал.
Финскій зал.
Рижскій зал.
Данцигскій зал.
Кольскій зал.
Онежское оз.
Ладожское оз.
Чудское оз.
Псковское оз.
Ильменское оз.
Бѣлое оз.
Сайменское оз.
Пейпусское оз.
Выгозеро
Сегозеро
Лача оз.
Воже оз.
Кубенское оз.
Плещеево оз.
Неро оз.
Селигеръ оз.
Ростовское оз.
Рыбинское вдхр.
Иваньковское вдхр.
Шошинское вдхр.
Вазузское вдхр.
Можайское вдхр.
Истринское вдхр.
Пестовское вдхр.
Клязьминское вдхр.
Учинское вдхр.
Иваньковское вдхр.
Волгоградское вдхр.
Куйбышевское вдхр.
Саратовское вдхр.
Цимлянское вдхр.
Манычское вдхр.
Ахтубинское вдхр.
Каховское вдхр.
Кременчугское вдхр.
Каневское вдхр.
Киевское вдхр.
Днѣпродзержинское вдхр.
Днѣпровское вдхр.
Каховское вдхр.
Новотроицкое вдхр.
Каменское вдхр.
Запорож

СѢТЬ 1868 ГОДА.



Картогр. зав. А. Ильина. СПБ.

УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ:

——— Линіи, внесенныя въ сѣть 1868 г. въ качествѣ неотложныхъ.

– – – – – Линіи, оставшіяся неутвержденными къ исполненію въ качествѣ второстепенныхъ.

——— Линіи, уже отстроенныя
xxxxxxxxxxxx Линіи, разрѣшенныя къ исполненію и строившіяся. } къ концу 1868 года.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Страница.	*Строка.*	*Напечатано.*	*Слѣдуетъ читать.*
25	3 (въ примѣчаніи первомъ)	Княгины	Княгини
29	8 сверху	*путц*	*пути*
104	16 —	Канцлеръ (Иностр. дѣлъ	(Канцлеръ Иностр. дѣлъ
169	4 —	Поти-Тифлиеская	Поти-Тифлисская

2007112222