F
84
51
7.3

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

Статсъ-Секретаря Куломзина.

Томъ третій.

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

Статсъ-Секретаря Куломзина.

Томъ третій.

Изданіе Канцеляріи Комитета Министровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1902.

УК 3

ПУБЛИЧ. и РУМЯНЦЕВ. МУЗЕИ БИБЛІОТЕКА

Печатано по распоряженію Г. Управляющаго дѣлами Комитета Министровъ.

2007112225

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

Введеніе 1

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Главнѣйшія законодательныя и административныя мѣры по желѣзнодорожной части, введенныя въ дѣйствіе за время царствованія Императора Александра III. 13.

Степень участія Правительства въ дѣлѣ сооруженія и дальнѣйшей эксплоатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Отношеніе Правительства къ дѣятельности желѣзнодорожныхъ компаній до и послѣ 1881 года. Результаты трудовъ Коммисіи Графа Баранова. Упроченіе вліянія Правительства на денежное хозяйство желѣзнодорожныхъ обществъ. Тарифная реформа. Ближайшіе результаты разсмотрѣнныхъ мѣръ.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Выкупъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій (1881—1894 г.г.) 63

Основныя черты правительственной политики въ дѣлѣ выкупа частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

I. Выкупъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій до наступленія сроковъ, предусмотрѣнныхъ для производства этой операціи уставами желѣзнодорожныхъ обществъ (69).

Харьково-Николаевская дорога. Тамбово-Саратовская дорога. Обсужденіе въ Комитетѣ Министровъ дальнѣйшей политики Правительства по отношенію къ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Дороги Муромская и Путиловская. Уральская дорога. Дороги Ряжско-Вяземская и Моршанско - Сызранская. Закавказская дорога. Тамбово - Козловская дорога. Либаво-Роменская дорога. Дороги: Оренбургская и Донецкая. Дороги: Риго-Двинская, Двинско-Витебская и Орловско-Витебская. Общая характеристика условій, на которыхъ состоялся переходъ въ казну перечисленныхъ желѣзныхъ дорогъ.

II. Переходъ въ вѣдѣніе Правительства частныхъ желѣзныхъ дорогъ, на выкупъ которыхъ казна уже имѣла формальное право (117).

Уставныя постановленія относительно правъ казны на выкупъ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій. Ряжско-Моршанская дорога. Курско-Харьково-Азовская дорога. Варшаво-Тереспольская дорога. Московско-Курская дорога. Балтійская дорога. Линіи, эксплоатировавшіяся Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Митавская дорога. Дороги: Орловско-Грязская, Лозово-Севастопольская и Новоторжская. Финансовые итоги операцій по выкупу частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну.

СТР.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Желѣзнодорожное строительство въ 1881—1894 г.г. . . . 184

Желѣзныя дороги, разрѣшенныя къ постройкѣ въ 1881 г. Планъ дальнѣйшаго развитія нашей рельсовой сѣти, выработанный въ 1882 г. Взгляды Посьета и Бунге на сравнительныя достоинства системъ казеннаго и частнаго желѣзнодорожнаго строительства. Предварительныя работы по предположеннымъ новымъ желѣзнымъ дорогамъ. Стратегическія желѣзныя дороги. Приступъ къ сооруженію нѣкоторыхъ изъ намѣченныхъ въ 1882 г. линій экономическаго значенія. Предположенія объ усиленной постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ видахъ противодѣйствія экономическому кризису и участь, постигшая этотъ планъ. Пріостановка въ постройкѣ новыхъ линій, требовавшихъ непосредственныхъ затратъ со стороны Государственнаго Казначейства. Желѣзнодорожные займы, заключенные при Н. Х. Бунге и при его пріемникѣ, И. А. Вышнеградскомъ. Желѣзнодорожное строительство въ періодъ времени 1888—1891 г.г. Планъ Вышнеградскаго—сооружать рельсовые пути распоряженіемъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній. Назначеніе на постъ Министра Путей Сообщенія Ст.-Секретаря Гюббенета и его принципіальное разногласіе съ И. А. Вышнеградскимъ по вопросу о способѣ сооруженія намѣченныхъ къ исполненію желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи. Совѣщаніе по желѣзнодорожнымъ вопросамъ подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге. Обсужденіе вопроса о Казанской дорогѣ. Разрѣшеніе постройки Владикавказо-Петровской линіи. Расширеніе предпріятія Курско-Кіевской дороги. Возникновеніе общества Рязанско-Уральской дороги. Общество Южно-Восточныхъ дорогъ. Соединеніе Архангельска съ общею желѣзнодорожною сѣтью. Прочія желѣзнодорожныя линіи, разрѣшенныя къ постройкѣ въ 1892—1894 г.г. Общіе результаты желѣзнодорожной политики Императора Александра III.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

Схематическія карты желѣзнодорожныхъ сообщеній Европейской Россіи къ началу 1881 г. и къ концу 1894 г.

ВВЕДЕНІЕ.

При обозрѣніи хода нашей желѣзнодорожной политики за время царствованія Императора Александра II трудно не замѣтить, что политика эта не была отраженіемъ какого либо разъ на всегда установившагося взгляда на желѣзнодорожное дѣло и на его значеніе въ общей системѣ государственнаго управленія. Ближайшее изученіе исторіи дѣятельности высшихъ государственныхъ учрежденій по желѣзнодорожнымъ дѣламъ за указанный періодъ времени съ наглядностью обнаруживаетъ послѣдовательную смѣну взглядовъ, которыхъ Правительство разновременно держалось на коренной вопросъ въ разсматриваемой области,—именно: на характеръ отношеній Государства къ дѣлу снабженія страны усовершенствованными рельсовыми путями. Въ началѣ упомянутаго царствованія Правительство, стремясь вообще къ развитію самодѣятельности въ различныхъ классахъ населенія, всемѣрно поощряло частную иниціативу въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Вскорѣ, однако, въ виду обнаружившихся случаевъ злоупотребленія довѣріемъ Правительства со стороны частныхъ предпринимателей (первоначальная дѣятельность Главнаго Общества, преувеличенныя требованія другихъ учредителей желѣзнодорожныхъ компаній), убѣжденіе въ безусловной цѣлесообразности системы поощренія частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій какъ будто ослабѣваетъ, и Государство само выступаетъ въ роли строителя рельсовыхъ сообщеній (сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій въ Юго-Западномъ краѣ и Московско-Курской дороги), причемъ наряду съ этимъ продолжаютъ, тѣмъ не менѣе, возникать и частныя желѣзнодорожныя общества. Такая смѣшанная система вскорѣ уступаетъ мѣсто другой, на этотъ разъ покоющейся на непреложномъ убѣжденіи не только въ допустимости, но и въ безспорной предпочтительности исключительно частнаго же-

лѣзнодорожнаго хозяйства. Эта послѣдняя система, несмотря на энергическую попытку Графа А. П. Бобринскаго поколебать ее (попытку, оставшуюся, впрочемъ, изолированною), продержалась сравнительно долго: около 11 лѣтъ (1868—1879 г.г.); это обстоятельство иногда даетъ поводъ утверждать будто бы желѣзнодорожная политика Императора Александра II сводилась къ покровительству концессіонной системѣ. Такой взглядъ вѣренъ, однако, лишь до извѣстной степени; дѣйствительно, ни въ предшествующую, ни въ послѣдующую эпоху частныя желѣзнодорожныя компаніи не пользовались такою поддержкою Государства, какъ въ разсматриваемое время, но нельзя упускать изъ виду, что періодъ безраздѣльнаго господства концессіонной системы не покрываетъ собою всего царствованія Царя Освободителя. Время, въ теченіе котораго во главѣ Министерства Путей Сообщенія стоялъ Мельниковъ, и когда строились указанныя выше казенныя дороги, было свидѣтелемъ явнаго перевѣса, выпавшаго на долю инаго взгляда; наконецъ, въ исходѣ семидесятыхъ годовъ, подъ вліяніемъ все болѣе выяснявшихся финансовыхъ тягостей, налагаемыхъ на Государство его политикой полнаго невмѣшательства въ дѣла желѣзнодорожныхъ обществъ, въ правительственныхъ кругахъ постепенно стало назрѣвать убѣжденіе въ несостоятельности поощрявшейся до той поры концессіонной системы, а въ Январѣ 1881 г., по почину бывшаго Министра Финансовъ А. А. Абазы, уже прямо формулировалось предложеніе еще разъ вернуться къ сооруженію желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны.

Въ виду такой эволюціи взглядовъ на желѣзнодорожный вопросъ въ продолженіе царствованія Императора Александра II, при разработкѣ плана группировки историческихъ матеріаловъ въ первомъ и второмъ томахъ настоящаго очерка (изъ которыхъ второй всецѣло, а первый—въ большей своей части посвященъ исторіи этого царствованія) было признано предпочтительнымъ вести изложеніе по хронологической схемѣ; при подобномъ способѣ изложенія могли, казалось бы, съ большею наглядностью выясниться основные мотивы, обусловливавшіе, въ порядкѣ преемственности, то или другое отношеніе Правительства къ вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Съ 1881 г. наступаетъ новая эра въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла; заря этой новой эры относится, какъ указано выше, еще къ послѣднимъ мѣсяцамъ царствованія Императора Александра II, но окончательное торжество обозначившихся въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ новыхъ вѣяній въ данной области наступило лишь со времени перехода оставшагося послѣ усопшаго Государя наслѣдія къ Его Вѣнценосному Преемнику.

Коренной принципъ желѣзнодорожной политики въ Бозѣ почившаго Царя Миротворца оставался неизмѣннымъ со дня вступленія Императора на Престолъ вплоть до самой кончины Монарха. «Верховное руководительство въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ должно принадлежать исключительно Правительству»—такова формула, въ которой можно суммировать воззрѣнія покойнаго Государя на сущность желѣзнодорожнаго вопроса и которая была положена въ основу всѣхъ мѣропріятій русскаго Правительства по желѣзнодорожной части за періодъ времени съ 1881 по 1894 г. включительно. Формула такого рода, помимо своей твердости и ясности, обладала еще и тѣмъ преимуществомъ, что могла служить для опредѣленія отношеній Государства какъ къ казенному, такъ и къ частному желѣзнодорожному хозяйству, распространяясь, такимъ образомъ, на желѣзнодорожный вопросъ во всемъ его объемѣ. Императоръ Александръ III, поставивъ Себѣ задачею создать обширную сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—посредствомъ сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства и путемъ выкупа въ казну нѣкоторыхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій—вмѣстѣ съ тѣмъ нисколько не измѣнялъ Своему руководящему взгляду, не отказывая въ поощреніи и частной предпріимчивости, такъ какъ поддержка этой послѣдней разрѣшалась Имъ лишь подъ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы желѣзнодорожныя компаніи являлись въ рукахъ Правительства такими же орудіями для удовлетворенія обще-государственныхъ интересовъ, какими были правительственные органы, завѣдывавшіе казенными рельсовыми сообщеніями.

Цѣльность и стройность выполненія принятой Императоромъ Александромъ III въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ системы объясняется строгимъ соотвѣтствіемъ выбранныхъ для

ея осуществленія средствъ главной идеѣ, положенной въ ея основаніе. Поэтому, самымъ пригоднымъ способомъ для болѣе подробнаго изученія упомянутой системы является разсмотрѣніе порядка примѣненія каждаго изъ такихъ средствъ въ отдѣльности, иными словами—расчлененіе всей системы на ея составныя части въ зависимости отъ главныхъ элементовъ ея, вкратцѣ уже отмѣченныхъ выше: а) выработки общихъ законодательныхъ и административныхъ мѣръ, имѣвшихъ цѣлью упрочить за Правительствомъ положеніе верховнаго руководителя желѣзнодорожнымъ дѣломъ во всѣхъ его отрасляхъ, б) выкупа частныхъ дорогъ въ казну и в) постройки правительственныхъ желѣзнодорожныхъ линій и предъявленія желѣзнодорожнымъ обществамъ видоизмѣненныхъ противъ прежняго времени условій сооруженія и эксплоатаціи новыхъ рельсовыхъ путей.

Въ силу приведенныхъ соображеній въ настоящемъ томѣ издаваемаго труда весь историческій матеріалъ, относящійся до періода времени съ 1881 по 1894 г. включительно, расположенъ не въ порядкѣ послѣдовательнаго теченія всей совокупности событій по разсматриваемому предмету, какъ въ предшествовавшихъ томахъ, но разбитъ на группы однородныхъ дѣлъ, согласно указанному выше плану.

Прежде, однако, чѣмъ перейти къ отдѣльному разсмотрѣнію каждой изъ отмѣченныхъ группъ, необходимо, дабы не возвращаться въ теченіе дальнѣйшаго изложенія по нѣсколько разъ къ одному и тому же вопросу, теперь же упомянуть о рядѣ правительственныхъ мѣропріятій, находившихся въ непосредственной связи одно съ другимъ и обусловливавшихъ порядокъ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ за время царствованія Императора Александра III.

Первое изъ такихъ мѣропріятій, въ принципѣ одобренное Государемъ еще въ 1881 г., черезъ нѣсколько мѣсяцевъ послѣ восшествія на Престолъ и осуществленное на практикѣ въ концѣ 1883 г., заключалось въ закрытіи учрежденнаго въ 1867—1868 г.г. особаго желѣзнодорожнаго фонда и сліяніи счетовъ его съ общими средствами Государственнаго Казначейства. Исторія возникновенія и дальнѣйшаго существованія упомянутаго фонда изложена въ предшествовавшихъ томахъ настоящаго очерка, при чемъ было указано, что уже въ

1878 г. наличность фонда должна была практически считаться истощенною. Приведенный фактъ, оффиціально установленный бывшимъ Министромъ Финансовъ Генералъ-Адъютантомъ Грейгомъ въ засѣданіи Комитета Министровъ 6 Января 1879 г. *), былъ впослѣдствіи, въ 1880 г., подтвержденъ покойнымъ Н. Х. Бунге (тогда Управлявшимъ Министерствомъ Финансовъ въ качествѣ Товарища Министра) въ особомъ всеподданнѣйшемъ докладѣ, представленномъ имъ еще Императору Александру II согласно Личному желанію Государя. Объясняя, что недостатокъ въ наличныхъ средствахъ фонда на удовлетвореніе всѣхъ отнесенныхъ на его средства расходовъ составляетъ къ 1 Сентября 1880 г. около 90.000.000 руб., Тайный Совѣтникъ Бунге полагалъ, что недостатокъ этотъ можетъ быть восполненъ только отчисленіями отъ государственныхъ займовъ, заключенныхъ для другихъ цѣлей (преимущественно на военныя надобности), или же новыми выпусками кредитныхъ билетовъ; между тѣмъ ни то, ни другое средство съ точки зрѣнія обще-государственныхъ интересовъ не можетъ считаться цѣлесообразнымъ. На ненормальное положеніе счетовъ разсматриваемаго фонда Н. Х. Бунге указывалъ и въ особой запискѣ, поднесенной имъ Императору Александру III, 4 Сентября 1881 г.; въ запискѣ этой онъ выражалъ мысль, что представлялось бы желательнымъ на будущее время относить расходы по желѣзнодорожному дѣлу всецѣло на общія средства Государственнаго Казначейства **). Съ Высочайшаго соизволенія этому предположенію былъ данъ дальнѣйшій ходъ, и въ Декабрѣ того же 1881 г. Н. Х. Бунге внесъ въ Комитетъ Финансовъ представленіе, въ которомъ, указывая на крупную цифру долга желѣзнодорожнаго фонда Государственному Казначейству по совершеннымъ изъ средствъ послѣдняго позаимствованіямъ (свыше 73.000.000 руб.) и незначительную въ сравненіи съ такою цифрою наличность остающихся въ распоряженіи фонда средствъ (не болѣе 20.600.000 руб., исчисляя принадлежащія фонду процентныя бумаги по номинальной цѣнѣ), приходилъ къ заключенію, что при такомъ положеніи вещей сохраненіе желѣзнодорожнаго

*) См. томъ II, гл. VI настоящаго очерка.

**) Упомянутые всеподданнѣйшіе докладъ и записка находятся въ бумагахъ Н. Х. Бунге, хранящихся въ архивѣ Комитета Министровъ.

фонда не имѣетъ практическаго значенія и ведетъ лишь къ усложненію условій счетоводства по желѣзнодорожному хозяйству. Комитетъ Финансовъ, отдавъ полную справедливость той пользѣ, которую за 14 лѣтъ своего существованія желѣзнодорожный фондъ принесъ дѣлу нашего желѣзнодорожнаго строительства, обезпечивъ возможность быстраго развитія русской желѣзнодорожной сѣти, имѣвшаго послѣдствіемъ оживленіе производительныхъ силъ страны и обусловленное этимъ обстоятельствомъ прекращеніе бюджетныхъ дефицитовъ, не могъ, тѣмъ не менѣе, не согласиться съ Министромъ Финансовъ въ томъ, что при создавшихся за послѣднее время условіяхъ закрытіе фонда является безусловно своевременнымъ *). Разрѣшивъ этотъ вопросъ въ принципѣ, Комитетъ поручилъ Министру Финансовъ выработать ближайшій порядокъ закрытія фонда и сліянія его счетовъ съ рессурсами Государственнаго Казначейства, что и было исполнено въ 1883 г. Согласно предположеніямъ Тайнаго Совѣтника Бунге (тогда уже утвержденнаго въ должности Министра Финансовъ), разсмотрѣннымъ Комитетомъ Финансовъ въ засѣданіи 13 Февраля упомянутаго года, было постановлено: особый желѣзнодорожный фондъ закрыть съ 1-го Сентября 1883 г., причисливъ всѣ оставшіяся во владѣніи фонда наличныя деньги и процентныя бумаги къ средствамъ Государственнаго Казначейства и предоставивъ послѣднему обращать въ свои средства также и всѣ имѣющія получиться за счетъ упраздняемаго фонда поступленія, а равно производить всѣ разрѣшенныя, но не выполненныя за

*) См. дѣло Комитета Финансовъ 1881 г. за № 132. Положеніе Комитета утверждено Государемъ 9 Января 1882 г.—Въ упомянутомъ засѣданіи Комитета, одинъ лишь Ген. Ад. Грейгъ сначала высказался за сохраненіе желѣзнодорожнаго фонда. Онъ находилъ, что фондъ этотъ имѣетъ свою выгодную сторону по отношенію къ нашему государственному кредиту, такъ какъ займы, произведенные за счетъ фонда, пользуются за границею особымъ расположеніемъ и самое заключеніе такихъ займовъ облегчается точною и строго соблюдаемою опредѣленностью ихъ назначенія, исключающею возможность обыкновенно вызываемыхъ кредитными операціями на значительныя суммы опасеній публики насчетъ политическихъ намѣреній русскаго Правительства. Впослѣдствіи въ виду выясненныхъ Н. Х. Бунге практическихъ неудобствъ сохраненія желѣзнодорожнаго фонда, Ген. Ад. Грейгъ присоединился къ единогласному заключенію Комитета Финансовъ; этому значительно способствовалъ доводъ, выдвинутый Дѣйствительнымъ Тайнымъ Совѣтникомъ Абазою, который находилъ обсуждаемую мѣру вполнѣ своевременною, въ виду того, что средства фонда не достигали тогда цифры числящагося на немъ долга Государственному Казначейству, такъ что сліяніе счетовъ фонда и Казначейства не могло дать повода къ упреку, будто суммы, имѣющія спеціальное производительное назначеніе, обращаются на общія государственныя потребности (см. тамъ же).

счетъ фонда издержки. Долги же фонда Государственному Казначейству, по произведеннымъ изъ средствъ его позаимствованіямъ, рѣшено было исключить изъ счета долговъ Государственному Казначейству, но при этомъ внести въ списокъ такихъ долговъ всю сумму долговъ желѣзнодорожному фонду частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній (133 мил. руб.), сумму, которую Министръ Финансовъ, согласно его заявленію, не терялъ надежды со временемъ возмѣстить Правительству изъ средствъ, имѣющихъ быть реализованными путемъ увеличенія облигаціонныхъ капиталовъ соотвѣтствующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Но такъ какъ, при тогдашнихъ условіяхъ денежнаго рынка, безотлагательная реализація какихъ бы то ни было новыхъ облигаціонныхъ займовъ едва ли могла бы осуществиться, а между тѣмъ нѣкоторымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ уже было разрѣшено увеличеніе ихъ облигаціонныхъ капиталовъ для производства работъ по усиленію провозоспособности эксплоатируемыхъ ими линій (см. т. II, гл. VI настоящаго очерка), то Комитетъ Финансовъ счелъ необходимымъ ассигновать извѣстную сумму (30 мил. руб.) на выдачу авансовъ обществамъ въ счетъ предстоящихъ къ выпуску дополнительныхъ облигаціонныхъ капиталовъ ихъ; упомянутые авансы, по заключенію Комитета, могли бы быть выдаваемы изъ суммъ Государственнаго Банка подъ обезпеченіе срочныхъ обязательствъ Государственнаго Казначейства *).

Положеніе Комитета Финансовъ удостоилось Высочайшаго утвержденія 25 Февраля 1883 г., и съ 1 Сентября того же года желѣзнодорожный фондъ пересталъ существовать. Такимъ образомъ, съ указаннаго срока единственнымъ источникомъ для покрытія расходовъ Правительства на желѣзнодорожное дѣло—предназначались ли такіе расходы на постройку и содержаніе казенныхъ линій или же на поддержку частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ—представлялись средства Государственнаго Казначейства. А такъ какъ ассигнованіе всякихъ средствъ изъ названнаго источника, по общему правилу, не можетъ быть произведено иначе, какъ послѣ предварительнаго разсмотрѣнія проектовъ такихъ ассигнованій Департаментомъ Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, то

*) См. дѣло Комитета Финансовъ 1883 г. за № 136.

вполнѣ естественно долженъ былъ возникнуть вопросъ, не подлежатъ ли дѣла объ открытіи кредитовъ на постройку новыхъ и улучшеніе существующихъ желѣзныхъ дорогъ—какимъ бы способомъ онѣ ни сооружались и эксплоатировались—обсужденію Государственнаго Совѣта?

Ген. Ад. Графъ Барановъ (Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи) еще въ упомянутомъ выше засѣданіи Комитета Финансовъ 13 Февраля 1883 г. возбудилъ этотъ вопросъ, послѣ чего онъ, по Высочайшему повелѣнію, былъ переданъ на разсмотрѣніе Комитету Министровъ, гдѣ, однако, мнѣнія по нему раздѣлились. *Два Члена* Комитета—Министръ Путей Сообщенія Ген. Ад. Посьетъ и Управляющій Морскимъ Министерствомъ Ген. Ад. Шестаковъ—признавали возможнымъ сохранить въ силѣ прежній порядокъ разсмотрѣнія всѣхъ, относящихся до желѣзнодорожнаго дѣла, вопросовъ въ Комитетѣ Министровъ,—порядокъ, какъ извѣстно, установившійся послѣ закрытія, въ 1874 г., бывшаго Комитета желѣзныхъ дорогъ (см. т. II, гл. IV настоящаго очерка). Главнымъ аргументомъ въ пользу приведеннаго мнѣнія являлось соображеніе, что желѣзнодорожные вопросы, по самому свойству ихъ, требуютъ быстраго разрѣшенія; между тѣмъ законодательный путь вездѣ и всегда сопровождается извѣстною медленностью. Большинство же Комитета, съ Предсѣдателемъ (Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ) во главѣ, находило, что въ разсматриваемое время быстрое развитіе желѣзнодорожной сѣти уже не имѣетъ такого первостепеннаго значенія, какъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ, и что теперь важно установить такой порядокъ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ, который, соотвѣтствуя важности мѣропріятій, входящихъ въ желѣзнодорожную область, былъ бы вполнѣ согласованъ съ общимъ строемъ нашего законодательства. Развивая это положеніе, Предсѣдатель и согласные съ нимъ Члены остановились на мысли, что нѣкоторые желѣзнодорожные вопросы, принадлежа по существу своему къ предметамъ государственнаго управленія въ тѣсномъ смыслѣ этого слова, требуютъ при обсужденіи ихъ участія представителей различныхъ отраслей этого управленія. Несомнѣнно, напримѣръ, что опредѣленіе направленія желѣзныхъ дорогъ, установленіе постепенности въ постройкѣ рельсовыхъ путей, выборъ способа ихъ постройки, вопросы о сліяніи желѣзнодорожныхъ обществъ, о выкупѣ дорогъ у частныхъ компаній

и другіе, тому подобные, находятся въ тѣсной связи съ внутренней политикой. Поэтому предварительное разрѣшеніе такихъ дѣлъ должно происходить въ присутствіи всѣхъ Министровъ и притомъ въ учрежденіи, спеціально на этотъ предметъ закономъ установленномъ, т. е. въ Комитетѣ Министровъ. Затѣмъ столь же несомнѣнно, что обсужденіе вопросовъ, связанныхъ съ отпускомъ изъ казны денежныхъ суммъ и съ опредѣленіемъ юридическихъ отношеній желѣзнодорожныхъ обществъ къ Правительству и частнымъ лицамъ, входитъ въ область дѣятельности Государственнаго Совѣта. «Но, значится далѣе въ журналѣ, какъ вообще при сложности и разнообразіи вопросовъ, касающихся желѣзныхъ дорогъ, невозможно нынѣ опредѣлительно указать тѣ изъ нихъ, которые подлежатъ разрѣшенію или Комитета Министровъ или Департамента Государственной Экономіи, то, по мнѣнію Предсѣдателя и согласныхъ съ нимъ Членовъ, надлежало бы сохранить существующій нынѣ порядокъ внесенія всѣхъ такихъ дѣлъ въ Комитетъ Министровъ, съ тѣмъ: а) чтобы вопросы, связанные непосредственно съ расходованіемъ суммъ изъ Государственнаго Казначейства, были передаваемы въ Департаментъ Государственной Экономіи и б) чтобы относительно всѣхъ прочихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, представляющихъ нѣкоторое сомнѣніе въ ихъ подвѣдомственности, Комитетъ Министровъ входилъ въ отдѣльное каждый разъ обсужденіе порядка ихъ разрѣшенія».

Государь 10 Декабря 1883 г. согласился съ мнѣніемъ большинства; затѣмъ Его Величество удостоилъ Своего одобренія составленный Предсѣдателемъ Комитета Министровъ проектъ примѣрнаго распредѣленія желѣзнодорожныхъ дѣлъ между Комитетомъ Министровъ и Государственнымъ Совѣтомъ, выработанный на основаніи изложенныхъ выше сужденій большинства Комитета *).

Въ только что разсмотрѣнномъ засѣданіи Комитета Министровъ Графъ Барановъ заявилъ, что, сохраняя прежде высказанное имъ (въ Комитетѣ Финансовъ) убѣжденіе въ желательности передачи *всего* желѣзнодорожнаго дѣла въ Департаментъ Государственной Экономіи, по близкой связи его съ государственною росписью, разсматриваемою въ томъ же Департаментѣ,

*) См. Журн. Ком. Мин. 22 и 29 Ноября 1883 г.

и вообще съ государственнымъ хозяйствомъ, онъ присоединяется къ большинству Комитета «единственно въ видѣ единомыслія и такъ какъ по существу своему принимаемая нынѣ мѣра имѣетъ характеръ мѣры переходной».

Будущее показало, что въ этомъ послѣднемъ предположеніи Графъ Барановъ не ошибся: въ началѣ девятидесятыхъ годовъ въ установившемся съ 1883 г. порядкѣ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ были замѣчены существенныя неудобства, о которыхъ уже упоминалось въ предисловіи къ настоящему труду. Главнѣйшее изъ нихъ заключалось въ томъ, что при указанномъ порядкѣ многія желѣзнодорожныя дѣла подлежали въ одной своей части обсужденію Комитета Министровъ, а въ другой—Государственнаго Совѣта (по Департаменту Экономіи). Таковы были, напримѣръ, вопросы: а) о выкупѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, по разсмотрѣніи которыхъ Комитетъ Министровъ принималъ или отвергалъ по существу самый выкупъ той или иной дороги, финансовыя же условія перехода выкупаемой линіи въ распоряженіе Правительства подлежали обсужденію Государственнаго Совѣта; б) о сооруженіи новыхъ линій, приступъ къ осуществленію которыхъ разрѣшался согласно положеніямъ Комитета Министровъ, причемъ однако опредѣленіе размѣра строительнаго капитала каждой линіи зависѣло отъ Государственнаго Совѣта и. т. п. Слѣдствіемъ подобнаго порядка дѣлопроизводства являлось то, что многіе желѣзнодорожные вопросы представлялись на усмотрѣніе Государя дважды: сначала по положеніямъ Комитета Министровъ, а потомъ по журналамъ Государственнаго Совѣта. Кромѣ того, въ виду неразрывной связи, существующей между отдѣльными частями многихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ по тому или иному вопросу нерѣдко уже предрѣшало, собственно говоря, такой вопросъ во всемъ его объемѣ, и Государственный Совѣтъ въ своихъ послѣдующихъ сужденіяхъ не могъ проявлять надлежащей самостоятельности, будучи стѣсненъ состоявшимся ранѣе рѣшеніемъ.

Для устраненія такихъ неудобствъ и для обезпеченія возможности окончательнаго обсужденія желѣзнодорожныхъ дѣлъ во всемъ объемѣ каждаго изъ нихъ въ одной какой либо государственной коллегіи, Императоръ Александръ III, по совмѣстному всеподданнѣйшему докладу Предсѣдателей: Государ-

ственнаго Совѣта (Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Михаила Николаевича) и Комитета Министровъ (Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Бунге) 11 Декабря 1891 г. Высочайше повелѣлъ учредить—для разсмотрѣнія дѣлъ, возникающихъ отъ отдачи желѣзныхъ дорогъ частнымъ предпринимателямъ или обществамъ, съ правительственною гарантіею, субсидіею или инымъ пожертвованіемъ изъ средствъ казны, а равно о приступѣ къ сооруженію рельсовыхъ путей на счетъ казны и о ихъ направленіи—Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, предсѣдательство въ которомъ было предоставлено Предсѣдателю Комитета Министровъ. Прочія же дѣла, имѣющія касательство до желѣзныхъ дорогъ и разрѣшеніе которыхъ превышаетъ предѣлы власти, предоставленной Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ, были, по прежнему, оставлены въ вѣдѣніи Комитета Министровъ. Такой порядокъ обсужденія желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ продолжаетъ существовать и по нынѣ.

Послѣ этихъ предварительныхъ замѣчаній, сдѣланныхъ въ цѣляхъ выясненія степени участія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ различныхъ правительственныхъ органовъ, о которыхъ будетъ неоднократно идти рѣчь въ послѣдующемъ изложеніи, представляется возможнымъ приступить къ ближайшему разсмотрѣнію дѣятельности упомянутыхъ органовъ въ области желѣзнодорожной политики.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Главнѣйшія законодательныя и административныя мѣры по желѣзнодорожной части, введенныя въ дѣйствіе за время царствованія Императора Александра III.

Степень участія Правительства въ дѣлѣ сооруженія и дальнѣйшей эксплоатаціи нашихъ желѣзныхъ дорогъ.

Къ концу царствованія Императора Александра II Россія покрылась сѣтью рельсовыхъ путей, общее протяженіе которыхъ превышало 21.200 верстъ. Все это количество желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ лишь 57-верстной Ливенской вѣтви, эксплоатировалось акціонерными обществами. Несмотря на такое фактическое преобладаніе частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, существеннѣйшую часть расходовъ не только по первоначальному обустройству всей нашей рельсовой сѣти, но и по дальнѣйшему содержанію и развитію ея—несли отнюдь не желѣзнодорожныя компаніи, а Государство. Правительство, руководимое мыслью доставить Имперіи въ возможно скорѣйшемъ времени систему рельсовыхъ сообщеній по главнѣйшимъ направленіямъ, приняло широкое участіе какъ въ самомъ образованіи обществъ для постройки и эксплоатаціи признанныхъ необходимыми желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ реализаціи капиталовъ такихъ обществъ на западно-европейскихъ денежныхъ рынкахъ. По исчисленію желѣзнодорожной Коммисіи Графа Баранова (см. томъ II настоящаго очерка, гл. V), общая сумма всѣхъ основныхъ и дополнительныхъ акціонерныхъ и облигаціонныхъ капиталовъ русскихъ желѣзнодорожныхъ компаній составляла къ 1 Января 1881 г. 1.651.525.033,5 р. кред. *). Безъ прямаго участія Правительства было образовано всего

*) Считая же съ авансами, отпущенными обществамъ отъ Правительства въ счетъ предположенныхъ увеличеній облигаціонныхъ капиталовъ — 1.712.395.928,3 р. кред. (см. докладъ коммисіи гр. Баранова: «Финансовое положеніе русскихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ». Часть II, стр. 176).

лишь 11,02% этой суммы, причемъ однако впослѣдствіи часть акцій и облигацій, составлявшихъ и эти 11,02%, перешла въ собственность Правительства, которое пріобрѣтало эти бумаги для оказанія помощи выпустившимъ ихъ обществамъ. Слѣдовательно, желѣзнодорожные капиталы, въ которыхъ такъ или иначе не участвовало бы Правительство, составляли лишь весьма незначительную сумму.

Участіе Государства въ дѣлѣ образованія желѣзнодорожныхъ капиталовъ выражалось, какъ показываетъ предшествующее изложеніе, въ самыхъ разнообразныхъ формахъ: Правительство одно время само строило желѣзныя дороги на казенныя средства, но впослѣдствіи передало эти сооруженія въ эксплоатацію частнымъ компаніямъ; затѣмъ оно дѣлало заграничные займы для безостановочной дальнѣйшей постройки желѣзнодорожныхъ линій, облегчало помѣщеніе на главныхъ рынкахъ Европы выпущенныхъ обществами бумагъ путемъ присвоенія имъ правительственной гарантіи извѣстнаго опредѣленнаго дохода и наконецъ приняло на себя прямую реализацію облигаціонныхъ капиталовъ обществъ посредствомъ выпусковъ правительственныхъ консолидированныхъ займовъ. Кромѣ того, для поощренія желѣзнодорожнаго дѣла казна неоднократно выдавала обществамъ щедрыя ссуды и пособія, а также поддерживала правительственными заказами отечественные заводы, изготовлявшіе желѣзнодорожныя принадлежности.

Выразить степень участія казны въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ одною какою либо цифрою, въ виду крайне разнообразныхъ формъ такого участія, едва ли представлялось бы возможнымъ и во всякомъ случаѣ, какъ признавала и Коммисія Графа Баранова, было бы большою натяжкою. Но при изученіи собранныхъ Коммисіею по этому предмету данныхъ невольно припоминается мнѣніе, неоднократно высказывавшееся однимъ изъ нашихъ бывшихъ Министровъ Путей Сообщенія, Графомъ Алексѣемъ Павловичемъ Бобринскимъ, который утверждалъ, что сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Россіи выстроена собственно на средства Государства, хотя въ сооруженіи ея повидимому и принимали участіе акціонерныя общества, начинавшія свои предпріятія съ указанными въ ихъ уставахъ денежными капиталами (см. т. II, гл. III и IV настоящаго очерка). Выводы Коммисіи Графа Баранова какъ нельзя лучше подтверждаютъ такой взглядъ.

Отношеніе Правительства къ дѣятельности желѣзнодорожныхъ компаній до и послѣ 1881 года.

Наряду съ этимъ обстоятельствомъ бросался въ глаза тотъ фактъ, что Правительство, понесшее и продолжавшее нести для поддержанія желѣзнодорожныхъ компаній весьма ощутительныя матеріальныя тягости, съ самаго начала не обезпечило себѣ достаточной доли вліянія на общій ходъ нашего желѣзнодорожнаго хозяйства ни въ обще-административномъ, ни въ чисто финансовомъ отношеніи. Проникнутое занесенными къ намъ преимущественно изъ Англіи и Франціи теоріями, отстаивавшими необходимость всемѣрнаго развитія самодѣятельности отдѣльныхъ общественныхъ группъ, нестѣсняемыхъ вмѣшательствомъ государственной власти, русское Правительство предоставило желѣзнодорожнымъ компаніямъ, образовавшимся до второй половины семидесятыхъ годовъ истекшаго вѣка, весьма широкія льготы, свои же права по отношенію къ этимъ компаніямъ оговорило въ выраженіяхъ, по большей части весьма неопредѣленныхъ *). Доктрина экономической свободы продолжала держаться въ Россіи и пользоваться сочувствіемъ нашего Правительства даже въ то время, когда въ нѣкоторыхъ европейскихъ государствахъ, прежде всецѣло ее исповѣдавшихъ (Германіи, Франціи, отчасти даже Англіи), цѣлесообразность пользованія ею — по крайней мѣрѣ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ — уже стала подвергаться сильному сомнѣнію, а подчасъ и прямымъ нападкамъ со стороны какъ людей науки, такъ и политическихъ дѣятелей. Въ концѣ концовъ, однако, и у насъ вѣра въ практическую примѣнимость этого ученія стала колебаться: послѣдствія неограниченнаго господства его оказались черезчуръ несоотвѣтствующими не только интересамъ казны (о чемъ неоднократно шла рѣчь на страницахъ настоящаго очерка), но и политическимъ видамъ Правительства, не говоря уже о неудобствахъ, которыя претерпѣвали пассажиры и грузохозяева, пользовавшіеся услугами желѣзныхъ дорогъ. По мѣрѣ увеличенія движенія по рельсовымъ путямъ, на многихъ изъ нихъ или выяснились ошибки и недо-

*) Въ концѣ шестидесятыхъ и началѣ семидесятыхъ годовъ Комитетъ Министровъ въ отдѣльныхъ случаяхъ вводилъ въ представляемые на его утвержденіе проекты желѣзнодорожныхъ уставовъ нѣкоторыя ограничительныя постановленія, но эти мѣры не были результатомъ какой либо общей программы дѣйствій, выработанной Правительствомъ, а имѣли характеръ изолированныхъ попытокъ нѣсколько ограничить произволъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Послѣдующая практика показала, что общества умѣли весьма искусно обходить такія постановленія, и они, такимъ образомъ, оставались мертвою буквою.

статки въ устройствѣ главныхъ линій, или сила дорогъ не соотвѣтствовала степени движенія, вызываемаго мѣстными требованіями; другія линіи оказались выстроенными крайне неудовлетворительно и поддерживались обществами нерадиво, такъ какъ заправители желѣзнодорожныхъ предпріятій, обезпеченные гарантіею Правительства на основные капиталы компаній, не прилагали должныхъ стараній къ содержанію сданныхъ имъ дорогъ въ исправности.

Недостаточность пропускной и провозной способности большинства нашихъ желѣзныхъ дорогъ съ особою наглядностью сказалась въ періодъ политическихъ осложненій 1876—1878 г.г., когда пришлось мобилизировать наши войска. Полная почти неподготовленность отечественныхъ рельсовыхъ сообщеній къ выполненію этой трудной и отвѣтственной задачи была одною изъ главныхъ причинъ, заставившихъ Правительство усумниться въ нормальности существовавшихъ тогда желѣзнодорожныхъ порядковъ. Былъ рѣшенъ коренной пересмотръ, въ особо назначенной верховной Коммисіи (подъ предсѣдательствомъ Графа Баранова) всѣхъ главныхъ основаній, на которыхъ до того времени держалось у насъ желѣзнодорожное дѣло.

Уже подготовительныя работы къ такому пересмотру выяснили наиболѣе крупные недостатки прежней организаціи желѣзнодорожнаго хозяйства въ Россіи; они сводились: 1) къ отсутствію у насъ общаго желѣзнодорожнаго законодательства, которымъ опредѣлялись бы: ближайшая отвѣтственность желѣзнодорожныхъ обществъ передъ Правительствомъ и публикою, а также взаимныя отношенія компаній между собою и главныя основанія, которыми должны руководствоваться общества при перевозкѣ по своимъ линіямъ пассажировъ и грузовъ и 2) къ почти пассивной роли, которую Правительство отвело себѣ въ управленіи дѣлами желѣзнодорожныхъ компаній, въ процвѣтаніи которыхъ оно, какъ непосредственный участникъ почти каждаго желѣзнодорожнаго предпріятія, было прямо заинтересовано. Одновременные,—а отчасти и нѣсколько болѣе ранніе—труды въ томъ же направленіи нѣкоторыхъ руководителей отдѣльныхъ заинтересованныхъ въ разсматриваемомъ дѣлѣ вѣдомствъ, Генералъ-Адъютантовъ Посьета и Грейга и Статсъ-Секретаря Сольскаго (нынѣ Графа), не замедлили выяснить и тѣ главнѣйшія стороны дѣя-

тельности желѣзнодорожныхъ обществъ, на которыхъ казалось бы необходимымъ прежде всего сосредоточить вниманіе Правительства, одновременно съ урегулированіемъ условій коммерческаго движенія по желѣзнымъ дорогамъ; въ этомъ отношеніи уже въ 1880 г. Комитетомъ Министровъ было установлено, что на первой очереди должны быть поставлены вопросы: а) о надзорѣ Правительства за денежными оборотами обществъ и б) о тарификаціи грузовъ, перевозимыхъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ *).

Главнѣйшія стадіи начавшейся во второй половинѣ семидесятыхъ годовъ эволюціи взглядовъ Правительства на роль Государства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ уже были отмѣчены въ двухъ заключительныхъ главахъ предшествующаго тома. Какъ видно изъ приведенныхъ тамъ данныхъ, движеніе, обозначившееся въ правительственныхъ сферахъ, отнюдь не имѣло характера сколько нибудь крутой реакціи; о томъ, чтобы порвать съ концессіонною системою—въ то время не было рѣчи: начала, положенныя въ ея основаніе, еще слишкомъ прочно коренились въ общественномъ сознаніи. Предполагалось только видоизмѣненіе отдѣльныхъ сторонъ практическаго примѣненія этой системы и, главнымъ образомъ, нѣкоторое ограниченіе прежней независимости компаній въ дѣлѣ приведенія въ исполненіе отдаваемыхъ ихъ правленіями распоряженій, которыя нерѣдко затрагивали область интересовъ обще-государственныхъ. Вообще же, компаніи попрежнему предполагалось оставить въ дѣйствіи, въ качествѣ органовъ завѣдыванія практическою стороною желѣзнодорожнаго дѣла; такъ, напримѣръ, въ докладѣ Коммисіи Графа Баранова («Финансовое положеніе русскихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ къ 1 Января 1880 г.»), несмотря на то, что въ немъ особенно подчеркиваются тѣ убытки, которые причинили казнѣ желѣзнодорожныя общества, еще какъ будто не предвидится даже и возможности передать хотя бы часть желѣзныхъ дорогъ въ

*) См. Журн. Ком. Мин. 10 и 17 Іюня 1880 г. Въ этихъ засѣданіяхъ установлена была программа дальнѣйшихъ занятій Коммисіи Графа Баранова, причемъ изъ предметовъ, первоначально отнесенныхъ къ вѣдѣнію Коммисіи, былъ исключенъ вопросъ о надзорѣ Правительства за счетоводствомъ и отчетностью желѣзнодорожныхъ компаній, такъ какъ Государственный Контролеръ (Ст. Секр. Сольскій) заявилъ, что вопросъ этотъ уже всесторонне разработанъ въ особой учрежденной при Государственномъ Контролѣ, спеціально съ этой цѣлью, коммисіи и готовъ ко внесенію на усмотрѣніе высшаго Правительства.

непосредственное завѣдываніе Правительства. Единственнымъ средствомъ, которое рекомендуетъ Коммисія для избавленія Правительства отъ невыгодныхъ послѣдствій убыточной эксплоатаціи многихъ частныхъ дорогъ, является отобраніе такихъ дорогъ отъ обществъ, владѣющихъ ими по концессіямъ, *и передача ихъ или обществамъ сосѣднихъ дорогъ или коммерческимъ товариществамъ въ арендное содержаніе* *). Мысль о выкупѣ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій въ казну—или, вѣрнѣе, открытое провозглашеніе ея—принадлежитъ времени, нѣсколько болѣе позднему, и относится, какъ извѣстно, уже къ началу 1881 г., когда она была оффиціально формулирована въ Комитетѣ Министровъ тогдашнимъ Министромъ Финансовъ, А. А. Абазою (см. томъ II, гл. VI настоящаго очерка).

Когда выяснилось, что мысль эта выражаетъ собою убѣжденіе, которое раздѣляетъ Лично вновь вступившій на Престолъ Императоръ, то проекты преобразованій въ отдѣльныхъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго дѣла, о которыхъ только что говорилось, уже были въ главныхъ чертахъ выработаны.

Несмотря на то, что точка отправленія, изъ которой исходили ихъ составители, какъ указано выше, нѣсколько отличалась отъ той, которая теперь провозглашалась съ высоты Престола, проведеніе въ жизнь этихъ реформъ все же являлось, и при происшедшей перемѣнѣ общаго направленія желѣзнодорожной политики, вполнѣ умѣстнымъ, въ качествѣ перваго шага въ дѣлѣ осуществленія новаго плана, намѣченнаго Государемъ для упорядоченія нашего желѣзнодорожнаго хозяйства. Болѣе того—всѣ предположенныя ранѣе реформы входили въ этотъ планъ, какъ необходимыя составныя части его: Императоръ Александръ III, задумавъ создать сѣть эксплоатируемыхъ непосредственно казною желѣзнодорожныхъ линій (путемъ выкупа уже существующихъ и сооруженія распоряженіемъ Правительства новыхъ желѣзныхъ дорогъ), былъ далекъ отъ мысли поощрять исключительно казенное желѣзнодорожное хозяйство и охотно допускалъ въ этомъ дѣлѣ частную инициативу, но подъ непремѣннымъ условіемъ установленія правильнаго контроля надъ нею со стороны Правительства. Другой цѣли, кромѣ этой послѣдней, не ставили себѣ и упо-

*) См. докладъ Коммисіи. Часть II, стр. 186.

мянутые выше государственные дѣятели конца семидесятыхъ годовъ, которые и явились, такимъ образомъ, достойными исполнителями предначертаній Царя-Миротворца въ первые года Его царствованія. Къ этому слѣдуетъ прибавить, что многія изъ мѣръ, настоятельность которыхъ стала выясняться къ концу предшествовавшаго царствованія, послѣ нѣкоторой переработки ихъ сообразно съ новыми задачами, поставленными себѣ Правительствомъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, оказались вполнѣ примѣнимыми какъ къ частному, такъ и къ казенному желѣзнодорожному хозяйству.

Послѣднее замѣчаніе относится прежде всего къ Общему Уставу россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, результату трудовъ Коммисіи Графа Баранова, какъ правительственному акту, которымъ предполагалось, главнымъ образомъ, нормировать отношеніе между органами, завѣдующими движеніемъ по рельсовымъ путямъ—независимо отъ способа эксплоатаціи ихъ—и лицами, пользующимися услугами желѣзныхъ дорогъ.

Результаты трудовъ Коммисіи Графа Баранова.

Поставивъ себѣ задачею установленіе, въ исполненіе Высочайшей воли, твердыхъ нормъ для благоустройства желѣзнодорожнаго дѣла въ Имперіи, состоявшая подъ предсѣдательствомъ покойнаго Генералъ-Адъютанта Графа Баранова Коммисія подробно изслѣдовала современное ей положеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ разнообразныхъ отношеніяхъ ихъ къ Государству, обществу, торговлѣ, промышленности и публикѣ, причемъ были осмотрѣны на мѣстахъ всѣ существующіе рельсовые пути съ принадлежащими къ нимъ сооруженіями, а также выслушаны изустныя и приняты письменныя заявленія заинтересованныхъ лицъ. Независимо отъ этого, для освѣщенія различныхъ сторонъ весьма сложнаго желѣзнодорожнаго дѣла, собраны и приведены въ порядокъ обширныя статистическія свѣдѣнія, и кромѣ того составлены подробныя описанія и справки, относящіяся до завѣдыванія, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ не только въ Россіи, но и за границею. Плодомъ такого изученія явился обширный матеріалъ, отличающійся богатствомъ своего содержанія. Обладая такимъ матеріаломъ, Коммисія, при участіи приглашенныхъ въ нее свѣдущихъ людей, занялась составленіемъ самаго проекта закона, долженствовавшаго опредѣлить права и обязанности желѣзныхъ дорогъ и нормировать порядокъ

*

ихъ дѣйствія, въ видахъ успѣшнѣйшаго удовлетворенія ими прямому своему назначенію. Выработанный такимъ образомъ проектъ переданъ былъ на разсмотрѣніе всѣхъ подлежащихъ вѣдомствъ и затѣмъ доставленныя ими замѣчанія внесены въ Коммисію, которая, принявъ многія изъ предлагавшихся поправокъ, дала вмѣстѣ съ тѣмъ подробныя объясненія по возраженіямъ, не признаннымъ ею уважительными.

Возникнувъ такимъ образомъ изъ указаній практики и затѣмъ постепенно развиваясь и совершенствуясь указаннымъ выше путемъ, проектъ достигъ надлежащей зрѣлости и законченности.

Между внесеніемъ выработаннаго Коммисіею проекта въ Государственный Совѣтъ (осенью 1882 г.) и облеченіемъ его въ форму закона прошло болѣе двухъ лѣтъ, въ теченіе которыхъ велась дѣятельная переписка по этому предмету между заинтересованными вѣдомствами, а затѣмъ состоялся рядъ засѣданій Соединенныхъ Департаментовъ Государственнаго Совѣта, посвященныхъ обсужденію проекта и замѣчаній на него.

Въ числѣ многихъ важныхъ вопросовъ, затронутыхъ проектомъ, первое мѣсто принадлежало устройству завѣдыванія желѣзнодорожнымъ дѣломъ, въ качествѣ одной изъ отраслей государственнаго управленія. Въ то время высшее правительственное завѣдываніе всѣми желѣзнодорожными сооруженіями сосредоточивалось въ Министерствѣ Путей Сообщенія, а мѣстный надзоръ за частными дорогами былъ порученъ инспекторамъ, назначаемымъ или на отдѣльныя линіи, или на цѣлыя группы ихъ. Въ самомъ Министерствѣ относящіяся къ этой части обязанности распредѣлялись между Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ, центральнымъ Управленіемъ казенныхъ желѣзнодорожныхъ линій *) и Совѣтомъ Министерства.

Долговременный опытъ обнаружилъ съ несомнѣнною очевидностью, что такой порядокъ управленія желѣзнодорожнымъ дѣломъ, при которомъ всѣ многоразличныя его отрасли сливаются въ одномъ и томъ же вѣдомствѣ, имѣющемъ характеръ техническаго органа, не отвѣчаетъ въ надлежащей мѣрѣ значенію рельсовыхъ путей, являющихся не только ору-

*) Къ тому времени уже были выкуплены въ казну частныя дороги: Харьково-Николаевская, Тамбово-Саратовская, Муромская и Путиловская, и приступлено на средства казны къ постройкѣ нѣкоторыхъ новыхъ рельсовыхъ путей (см. гл. II и III настоящаго тома).

діями для созданія усовершенствованныхъ способовъ сообщенія между отдаленными мѣстностями, но и сильными двигателями культурнаго и экономическаго развитія страны, источниками государственныхъ доходовъ и расходовъ, средствомъ къ успѣшнѣйшему достиженію военныхъ цѣлей и т. п. Лишая другія Министерства непосредственнаго вліянія на тѣ части устройства, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ, которыя находятся въ прямыхъ отношеніяхъ къ кругу вѣдомства этихъ Министерствъ, указанный порядокъ вещей привелъ къ тому результату, что желѣзнодорожное дѣло получило у насъ одностороннее развитіе, въ которомъ техническая сторона пріобрѣла преобладающее значеніе, нерѣдко въ ущербъ другимъ не менѣе важнымъ интересамъ. Убѣдившись путемъ цѣлаго ряда предпринятыхъ изслѣдованій, что въ такой постановкѣ желѣзнодорожнаго управленія кроется дѣйствительная причина нѣкоторыхъ ненормальныхъ явленій, обнаружившихся въ этой области государственнаго благоустройства, Коммисія Графа Баранова остановилась на мысли объ организованіи завѣдыванія желѣзнодорожными линіями на такихъ основаніяхъ, при которыхъ всѣ административные интересы, сходящіеся въ этомъ дѣлѣ, были бы достаточнымъ образомъ представлены и обезпечены. По обсужденіи этого предположенія въ Особомъ Совѣщаніи, учрежденномъ по волѣ въ Бозѣ почившаго Императора Александра II съ цѣлью установленія программы дальнѣйшей дѣятельности Коммисіи *), было положено: для соображенія желѣзнодорожныхъ вопросовъ, за исключеніемъ относящихся всецѣло къ области технической, проектировать высшій желѣзнодорожный Совѣтъ, подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, изъ членовъ отъ разныхъ вѣдомствъ съ участіемъ представителей желѣзныхъ дорогъ и лицъ, заинтересованныхъ въ перевозкѣ; сохранить учрежденные въ 1868—1869 г. г. общіе и частные желѣзнодорожные съѣзды, но съ болѣе точнымъ опредѣленіемъ ихъ состава и отношеній къ Правительству; для огражденія же нуждъ торговли и промышленности при пользованіи желѣзнодорожными сооруженіями— учредить на мѣстахъ небольшія коллегіи, имѣющія характеръ

*) Совѣщаніе это, о которомъ уже упоминалось выше, состояло изъ Министровъ: Путей Сообщенія, Финансовъ, Военнаго, Государственнаго Контролера, Начальника Верховной Роспорядительной Коммисіи (Графа Лориса-Меликова) и Ген. Адъют. Графа Баранова. Предсѣдательствовалъ въ Совѣщаніи А. А. Абаза.

органовъ наблюдательныхъ и составленныя изъ уполномоченныхъ отъ мѣстныхъ общественныхъ установленій и лицъ, занимающихся торговыми дѣлами, при участіи инспекторскаго надзора.

Руководствуясь перечисленными основными положеніями, Коммисія Графа Баранова проектировала цѣлую систему желѣзнодорожныхъ учрежденій, во главѣ которыхъ стоялъ высшій желѣзнодорожный Совѣтъ съ распорядительнымъ при немъ комитетомъ, представляющіе собою центральные органы для всей Имперіи. Затѣмъ шли мѣстные совѣты, вѣдающіе отдѣльныя желѣзнодорожныя линіи, и вся система завершалась коммисіями на товарныхъ станціяхъ.

Мѣстные совѣты, по составу своему, образующемуся изъ членовъ правительственныхъ и выборныхъ, весьма близко соотвѣтствовали высшему желѣзнодорожному Совѣту, но отличались отъ него тѣмъ, что никакой рѣшающей власти не имѣли, ограничиваясь въ дѣятельности своей возбужденіемъ относящихся до благосостоянія желѣзнодорожнаго дѣла вопросовъ, разработкою ихъ и представленіемъ своихъ заключеній на уваженіе высшаго Совѣта. Такимъ образомъ, по прямому смыслу предположеній, изложенныхъ въ раздѣлѣ первомъ проекта Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, все желѣзнодорожное дѣло, за исключеніемъ одной только технической его части, должно было быть изъято изъ вѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія и поручено цѣлой сѣти особо для этой цѣли созданныхъ смѣшанныхъ, т. е. на половину правительственныхъ, на половину выборныхъ, учрежденій, не подчиненныхъ ни одному Министерству и образующихъ, въ цѣломъ своемъ составѣ, какъ бы самостоятельное вѣдомство, съ большимъ числомъ установленій разныхъ степеней, іерархически подчиненныхъ одна другой.

Предположенія такого рода вызвали возраженія со стороны не только Министерства Путей Сообщенія, но и Министерствъ Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственныхъ Имуществъ, которыя, выражая вообще полное сочувствіе основной мысли проекта о привлеченіи къ непосредственному участію въ завѣдываніи желѣзнодорожнымъ дѣломъ всѣхъ заинтересованныхъ въ надлежащемъ направленіи его вѣдомствъ, равно какъ и общественныхъ силъ, считали, однако, невозможнымъ принять безъ измѣненій выработанныя Коммисіею

правила по этому предмету. Причинами, заставившими перечисленныя вѣдомства отрицательно отнестись къ этой части проекта Коммисіи, являлись главнымъ образомъ: неопредѣленность отношеній проектированныхъ высшаго и мѣстныхъ установленій къ существующимъ государственнымъ учрежденіямъ, крайняя сложность организаціи первыхъ и невозможность для правительственныхъ членовъ, занятыхъ прямыми служебными обязанностями по другимъ должностямъ, посвящать желѣзнодорожному дѣлу столько времени и труда, сколько требуется для того, чтобы проектированные совѣты дѣйствительно удовлетворяли своему назначенію.

Обсудивъ этотъ вопросъ въ Январѣ 1885 г., Соединенные Департаменты Законовъ, Экономіи и Гражданскихъ и Духовныхъ Дѣлъ Государственнаго Совѣта также признали главныя начала, положенныя въ основу новой организаціи желѣзнодорожнаго управленія, правильными и обѣщающими, въ практическомъ своемъ примѣненіи, болѣе цѣлесообразную постановку этой важной отрасли государственнаго хозяйства. «Какъ ни полезнымъ представляется скорѣйшее проведеніе этихъ началъ въ жизнь, значится, въ журналѣ Соединенныхъ Департаментовъ, тѣмъ не менѣе, высказанныя различными вѣдомствами опасенія относительно успѣшной дѣятельности проектированныхъ высшаго и мѣстныхъ совѣтовъ съ подчиненными имъ распорядительными органами, при предлагаемомъ устройствѣ тѣхъ и другихъ, заслуживаютъ вниманія и не могутъ считаться преувеличенными. Поэтому утвержденіе новыхъ желѣзнодорожныхъ органовъ въ томъ видѣ, какъ они очерчены въ проектѣ, не могло бы привести къ правильнымъ и успѣшнымъ послѣдствіямъ.

Но изъ этого еще не слѣдуетъ, что весь трудъ Коммисіи, направленный къ опредѣленію обсуждаемаго предмета, долженъ быть отвергнутъ и остаться безъ практическаго результата. Здравая административная политика требуетъ въ настоящемъ случаѣ извлечь изъ обсуждаемыхъ предположеній все обѣщающее пользу, тщательно избѣгая того, что не заключаетъ въ себѣ задатковъ благопріятнаго хода дѣла».

По мнѣнію Департаментовъ, задача эта не представлялась особенно трудною и могла бы быть выполнена довольно удовлетворительно въ томъ случаѣ, если бы Правительство,

отказавшись, на первое время, отъ безотлагательной коренной реформы всего желѣзнодорожнаго управленія, ограничилось пока только образованіемъ органа, предназначеннаго сближать и объединять дѣйствія различныхъ центральныхъ установленій по предметамъ, относящимся до устройства, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ, какъ частныхъ, такъ и правительственныхъ.

Руководящимъ типомъ такого учрежденія могъ бы служить предлагаемый Коммисіею высшій желѣзнодорожный Совѣтъ, но съ значительнымъ упрощеніемъ его устройства, сокращеніемъ его состава, устраненіемъ выборнаго начала, въ качествѣ самостоятельнаго способа назначенія членовъ и отклоненіемъ самобытнаго его существованія.

Сообразно такому взгляду, Государственный Совѣтъ выработалъ нижеслѣдующія главныя основанія, на которыхъ, по его мнѣнію, могъ бы дѣйствовать проектированный Совѣтъ.

Совѣтъ учреждается въ составѣ Министерства Путей Сообщенія и состоитъ, подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, изъ его Товарища, директора Департамента желѣзныхъ дорогъ, предсѣдателя Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, двухъ другихъ членовъ отъ названнаго Министерства, членовъ отъ Министерствъ: Финансовъ, Юстиціи, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ, Военнаго и Государственнаго Контроля, по одному отъ каждаго вѣдомства; двухъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ, по выбору общихъ съѣздовъ представителей этихъ послѣднихъ, утверждаемому Министромъ Путей Сообщенія; двухъ представителей торговли и мануфактуръ и двухъ представителей отъ земледѣльческой и горнозаводской промышленности, по приглашенію подлежащихъ Министровъ, утверждаемому Государемъ Императоромъ.

Разсмотрѣнію Совѣта подлежатъ: проекты новыхъ законовъ, относящихся до устройства, эксплоатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ; предположенія о дополненіи, измѣненіи или отмѣнѣ уже дѣйствующихъ по указаннымъ предметамъ законовъ; правила и инструкціи для желѣзнодорожной администраціи; желѣзнодорожные тарифы и таксы дополнительныхъ сборовъ; предметы и дѣла, отнесенные къ вѣдѣнію Совѣта постановленіями Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ

дорогъ, и вопросы, которые Министръ Путей Сообщенія или другіе главные начальники отдѣльныхъ частей управленія признаютъ полезнымъ подвергнуть обсужденію въ Совѣтѣ.

Въ случаѣ несогласія Министра Путей Сообщенія или кого либо изъ главныхъ начальниковъ отдѣльныхъ частей управленія съ состоявшимся въ Совѣтѣ рѣшеніемъ, возбудившій разномысліе вопросъ вносится или въ Государственный Совѣтъ, или въ Комитетъ Министровъ. Надлежитъ надѣяться, говорится въ заключительной части журнала Соединенныхъ Департаментовъ, посвященнаго этому вопросу, что устроенный, на изложенныхъ основаніяхъ, Совѣтъ будетъ въ достаточной мѣрѣ удовлетворять имѣющейся въ виду цѣли его существованія. Затѣмъ, хотя онъ и будетъ входить въ составъ Министерства Путей Сообщенія, за невозможностью пріурочить его къ другому государственному учрежденію, но обстоятельство это не лишитъ его значенія общаго органа всѣхъ вѣдомствъ, члены которыхъ будутъ призваны къ засѣданію въ немъ. Онъ будетъ имѣть значеніе учрежденія междуминистерскаго, причемъ такое положеніе его окажется вполнѣ согласнымъ съ Высочайше одобренными въ 1880 г. указаніями Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ А. А. Абазы (см. выше) относительно устройства коллегіи, долженствующей обсуждать относящіеся до желѣзнодорожнаго дѣла вопросы *).

Остальные раздѣлы проекта Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ заключали въ себѣ: а) правила о перевозкѣ пассажировъ и грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, б) постановленія о подсудности и давности желѣзнодорожныхъ исковъ и о порядкѣ исполненія рѣшеній по искамъ къ желѣзнымъ дорогамъ и в) полицейскія желѣзнодорожныя правила. Цѣль изданія этихъ законодательныхъ нормъ заключалась прежде всего въ урегулированіи отношеній между желѣзнодорожными управленіями и публикою,—отношеній, носившихъ до того времени характеръ какъ бы случайный, что подавало поводъ къ постояннымъ нареканіямъ и недоразумѣніямъ. Отношенія эти опредѣлялись такъ называемыми «условіями перевозки», которыя издавались самими дорогами (Правительствомъ такія условія были утверждены лишь для нѣкоторыхъ линій) и далеко не служили достаточною гарантіею для пассажировъ и грузо-

*) См. дѣло Госуд. Совѣта 1885 г. за № 41 (по Деп. Законовъ). Часть II.

хозяевъ. Что это было дѣйствительно такъ—тому можетъ служить доказательствомъ хотя бы одно то обстоятельство, что желѣзныя дороги не несли, напр., отвѣтственности ни за порчу принятыхъ ими къ перевозкѣ товаровъ, ни за ихъ утрату въ промежутокъ времени отъ ввоза груза на станцію до выдачи квитанціи въ пріемѣ его къ отправленію; между тѣмъ, при большомъ наплывѣ грузовъ и слабой провозной способности дорогъ, такой промежутокъ длился иногда недѣли и мѣсяцы. Поддержанію и даже развитію нераціональныхъ отношеній желѣзныхъ дорогъ къ публикѣ служило еще и то обстоятельство, что при рѣшеніи въ судахъ споровъ между дорогами и пассажирами или грузохозяевами въ различныхъ частяхъ Имперіи высказывались различные взгляды на упомянутыя «условія перевозки», вслѣдствіе отсутствія спеціальнаго желѣзнодорожнаго законодательства *).

Проектъ правилъ для устраненія такого рода неудобствъ (второй и слѣдующіе раздѣлы проекта Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ) вызвалъ по многимъ статьямъ возраженія со стороны Министра Путей Сообщенія. Всѣ эти возраженія были разсмотрѣны и въ большинствѣ случаевъ признаны основательными Государственнымъ Совѣтомъ, который обсудилъ проектъ Коммисіи статья за статьею и къ концу весенней сессіи 1885 г. установилъ окончательную редакцію будущаго закона, удостоившагося затѣмъ санкціи Высочайшей власти 12 Іюня того же 1885 г. **).

Разсмотрѣніе подробностей этого закона, какъ касающагося преимущественно внутренней административно-хозяйственной организаціи желѣзнодорожныхъ сообщеній по отдѣлу службы коммерческаго движенія, не входитъ въ прямую задачу настоящаго очерка. Но самый фактъ изданія такого закона и учрежденіе новаго органа центральнаго желѣзнодорожнаго управленія (Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ) не могутъ быть обойдены молчаніемъ въ трудѣ, посвященномъ изученію нашей желѣзнодорожной политики. Изданіе Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ знаменуетъ

---

*) См. Всеподданнѣйшій докладъ Графа Баранова о дѣятельности Коммисіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи (дѣло Госуд. Сов., на которое была сдѣлана ссылка выше, приложеніе Лит. А.).

**) Графу Баранову не суждено было видѣть завершенія труда, которому онъ всецѣло посвятилъ нѣсколько лѣтъ жизни: онъ скончался въ 1884 г.

собою рѣшительный шагъ на пути установленія подъ охраною Правительства единообразныхъ пріемовъ управленія желѣзными дорогами и сосредоточенія подъ властью Государства нѣкоторыхъ отраслей желѣзнодорожнаго дѣла, которыя до того времени состояли почти всецѣло внѣ вѣдѣнія правительственныхъ органовъ и потому находились въ положеніи, мало соотвѣтствовавшемъ значенію желѣзныхъ дорогъ, какъ предпріятій, непосредственно затрагивающихъ интересы общегосударственные.

Необходимо замѣтить, что новый законъ, обязывая желѣзнодорожныя компаніи подчиняться цѣлому ряду новыхъ постановленій, отнюдь не нарушалъ имущественныхъ правъ, дарованныхъ этимъ компаніямъ ихъ уставами: Государственный Совѣтъ, при разработкѣ окончательной редакціи Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, обратилъ особое вниманіе на необходимость устраненія изъ представленнаго на его усмотрѣніе проекта всѣхъ постановленій, которыя могли бы быть истолкованы въ такомъ смыслѣ. Оставшіяся въ законѣ правила вовсе не затрагивали этого предмета и касались лишь, какъ указано выше, или отношеній желѣзныхъ дорогъ къ лицамъ, пользующимся ихъ услугами или же желѣзнодорожнаго благоустройства. Обязательная сила подобныхъ предписаній законодательной власти для всѣхъ находящихся въ предѣлахъ Государства лицъ и установленій не могла подлежать сомнѣнію, а что касалось спеціально желѣзнодорожныхъ предпріятій, то примѣненіе къ нимъ такого рода общихъ гражданскихъ узаконеній, хотя бы изданныхъ и послѣ утвержденія устава каждой данной компаніи, даже прямо предусматривалось въ самомъ текстѣ этихъ уставовъ *).

Упроченіе вліянія Правительства на денежное хозяйство желѣзнодорожныхъ обществъ.

Выше было указано, что программу занятій Коммисіи Графа Баранова въ послѣдней стадіи ея дѣятельности выработало въ 1880 г. Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ А. А. Абазы, которое, между прочимъ, исключило изъ числа предметовъ, подлежавшихъ обсужденію въ Коммисіи, вопросъ

*) Во всѣхъ желѣзнодорожныхъ уставахъ заключался параграфъ, гласящій: «Во всѣхъ случаяхъ, настоящимъ уставомъ не опредѣленныхъ, общество подчиняется общимъ законамъ Имперіи и въ особенности правиламъ, для акціонерныхъ обществъ и для частныхъ желѣзныхъ дорогъ постановленнымъ, или какія будутъ впредь постановлены».

объ усиленіи правительственнаго надзора за ходомъ частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Рѣшеніе Совѣщанія, какъ извѣстно, мотивировалось тѣмъ, что въ Государственномъ Контролѣ еще со второй половины семидесятыхъ годовъ разрабатывался, съ Высочайшаго соизволенія, проектъ правилъ объ учрежденіи такого надзора, который въ 1880 г. уже былъ готовъ къ представленію его на обсужденіе высшаго Правительства.

Обсужденіе это пришлось однако отсрочить, такъ какъ между Статсъ-Секретаремъ Сольскимъ и Ген. Ад. Посьетомъ возникло разномысліе по вопросу о томъ, въ какомъ вѣдомствѣ должно быть въ будущемъ сосредоточено наблюденіе за денежными оборотами желѣзнодорожныхъ обществъ—въ Государственномъ Контролѣ, или въ Министерствѣ Путей Сообщенія? Дѣло было внесено въ 1881 г. въ Комитетъ Министровъ, по иниціативѣ Статсъ-Секретаря Сольскаго, который считалъ необходимымъ разрѣшить поднятый вопросъ прежде, чѣмъ будетъ приступлено къ обсужденію подробностей разработаннаго проекта. Комитетъ Министровъ единогласно рѣшилъ этотъ вопросъ въ пользу Государственнаго Контроля, признавъ, что «какъ государственные интересы, такъ и польза желѣзнодорожнаго дѣла требуютъ устройства повѣрки оборотовъ желѣзнодорожныхъ обществъ при томъ именно учрежденіи, которому ввѣрено вообще наблюденіе надъ всѣми государственными доходами и расходами, а такимъ учрежденіемъ является Государственный Контроль». Относительно же Министерства Путей Сообщенія Комитетъ держался того мнѣнія, что въ его вѣдѣніи долженъ попрежнему оставаться общій и технической надзоръ за желѣзными дорогами *).

Вслѣдъ за рѣшеніемъ этого вопроса, при Государственномъ Контролѣ была образована коммисія изъ представителей различныхъ вѣдомствъ и ей было поручено разсмотрѣть изготовленный проектъ правилъ наблюденія со стороны правительственныхъ органовъ за веденіемъ желѣзнодорожными компаніями ихъ денежнаго хозяйства; къ концу 1882 г. проектъ, нѣсколько видоизмѣненный, согласно сдѣланнымъ на него въ коммисіи замѣчаніямъ, былъ внесенъ Статсъ-Секретаремъ

*) См. Журн. Ком. Мин. 15 Сентября 1881 г., Выс. утв. 25 того же Сентября.

Сольскимъ на обсужденіе Комитета Министровъ. Министръ Путей Сообщенія, ссылаясь на то, что окончательная редакція выработанныхъ правилъ не была предварительно ему препровождена, пожелалъ представить по этому дѣлу письменный отзывъ, но въ замѣнъ того, годъ спустя, внесъ въ тотъ же Комитетъ Министровъ совершенно новый, самостоятельный проектъ устройства правительственнаго надзора надъ счетоводствомъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Этотъ новый проектъ, въ свою очередь, вызвалъ замѣчанія со стороны Статсъ-Секретаря Сольскаго и покойнаго Н. Х. Бунге, бывшаго тогда Министромъ Финансовъ. Для прекращенія чрезмѣрно усилившейся, благодаря такимъ осложненіямъ, переписки, тормозившей дальнѣйшій ходъ дѣла, Предсѣдателемъ Комитета Министровъ (Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ), по просьбѣ Государственнаго Контролера и съ согласія Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта (Графа Баранова) и Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, было испрошено Высочайшее соизволеніе на образованіе Особаго Совѣщанія изъ перечисленныхъ выше лицъ, подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря Рейтерна, для разсмотрѣнія этого дѣла во всей его совокупности и достиженія возможнаго по нему соглашенія.

Совѣщаніе остановилось на мысли, что при данныхъ обстоятельствахъ удобнѣе всего было бы начать съ учрежденія контрольнаго надзора не болѣе, какъ на двухъ—трехъ частныхъ желѣзныхъ дорогахъ, хозяйственное положеніе которыхъ наиболѣе настоятельно требовало скорѣйшаго примѣненія подобной мѣры; такими дорогами единогласно признаны были линіи: Балтійская, Лозово-Севастопольская и Московско-Брестская. На подчиненіе ихъ ближайшему контрольному наблюденію Совѣщаніе смотрѣло, какъ на опытъ, предпринимаемый для выясненія, на какихъ началахъ могла бы быть построена организація этого дѣла въ будущемъ. Въ виду же того, что сущность спора, возникшаго по разсматриваемому вопросу между Государственнымъ Контролеромъ и Министромъ Путей Сообщенія, заключалась въ разницѣ взглядовъ на предѣлы власти каждаго изъ этихъ вѣдомствъ въ дѣлѣ надзора за оборотами частныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ Совѣщаніи было разъяснено, что на точномъ основаніи Высочайше утвержденнаго 25 Сентября 1881 г. положенія Комитета Министровъ (см. выше)

предположенный надзоръ долженъ быть возложенъ на органы Государственнаго Контроля, но при непремѣнномъ участіи учрежденій Министерства Путей Сообщенія, такъ какъ производство предпринимаемаго опыта ни въ чемъ не измѣняетъ существа возложенной на это Министерство, въ силу общихъ узаконеній, обязанности по завѣдыванію желѣзными дорогами.

По мнѣнію Совѣщанія, осуществленіе поставленной Правительству задачи на первый разъ было бы возможно только въ намѣченныхъ, такимъ образомъ, предѣлахъ, такъ какъ, при разнообразіи условій, въ которыхъ находились отдѣльныя желѣзнодорожныя общества, при различіи способовъ веденія ими своего хозяйства и при разнообразіи принятыхъ ими формъ отчетности и счетоводства, установленіе полной, постоянной и однообразной контрольной повѣрки ихъ оборотовъ требуетъ еще продолжительныхъ и сложныхъ подготовительныхъ работъ.

Разрѣшеніемъ этого вопроса не исчерпывалась вся задача Совѣщанія: въ подлежавшемъ его обсужденію обширномъ матеріалѣ, который въ продолженіе предшествовавшихъ лѣтъ собирался и тщательно разрабатывался въ Министерствѣ Путей Сообщенія съ одной стороны, и въ Государственномъ Контролѣ—съ другой, затрогивались еще два существенныхъ вопроса: 1) объ установленіи на будущее время болѣе правильнаго порядка разсмотрѣнія правительственными органами смѣтъ и отчетовъ желѣзнодорожныхъ компаній и 2) о способѣ окончанія повѣрки Правительствомъ накопившихся за прежнее время и еще не обревизованныхъ отчетовъ такого рода. Совѣщаніе также остановилось на обоихъ этихъ вопросахъ.

По первому изъ нихъ далъ подробное объясненіе, въ одномъ изъ засѣданій Совѣщанія, Графъ Барановъ. Онъ говорилъ, что главное препятствіе къ цѣлесообразной повѣркѣ желѣзнодорожной отчетности заключается въ разнообразіи тѣхъ формъ и пріемовъ счетоводства, которые введены на различныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Правильная повѣрка производимыхъ компаніями расходовъ немыслима безъ примѣненія къ этому дѣлу сравнительнаго метода; между тѣмъ, существующее различіе между смѣтной и отчетной номенклатурой въ разныхъ обществахъ крайне затрудняетъ сравненіе между расходами различныхъ дорогъ. Неустройство въ этомъ дѣлѣ не ограничивается указанными недостатками; въ виду разнообразія сроковъ заключе-

нія годовой отчетности и представленія смѣтъ и отчетовъ на разсмотрѣніе Правительства, нерѣдко оказывается, что выводы Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ и самихъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ расчетахъ по задолженности послѣднихъ Государственному Казначейству расходятся между собою. Такимъ образомъ первымъ шагомъ къ осуществленію предстоящей Правительству задачи должна быть разработка правилъ, формъ и обязательныхъ сроковъ составленія, исполненія и разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ смѣтъ и отчетовъ и главныхъ основаній счетоводства и отчетности желѣзныхъ дорогъ, а также храненія и расходованія дорогами денежныхъ суммъ. Только съ разработкою такихъ правилъ возможно будетъ установить надлежащую повѣрку смѣтъ и отчетовъ и оградить казну и Правительство отъ возможныхъ со стороны желѣзнодорожныхъ компаній злоупотребленій. Останавливаться передъ тѣмъ обстоятельствомъ, что разработка нормальныхъ смѣтъ и отчетовъ отдаляетъ самый приступъ къ систематической повѣркѣ расходовъ, производимыхъ компаніями, по мнѣнію Графа Баранова, было бы крайне неправильно, такъ какъ лишь послѣ введенія обязательнаго составленія всѣхъ желѣзнодорожныхъ смѣтъ и отчетовъ по однообразнымъ формамъ пріобрѣтено будетъ прочное основаніе къ ихъ повѣркѣ.

Совѣщаніе признало такое мнѣніе вполнѣ основательнымъ и сочло наиболѣе цѣлесообразнымъ поручить исполненіе указанной Предсѣдателемъ Департамента Государственной Экономіи задачи небольшому числу лицъ, достаточно опытныхъ, основательно знакомыхъ какъ съ технической, такъ и съ финансовой стороной желѣзнодорожнаго дѣла. Лица эти, по назначенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, а также Государственнаго Контролера, могли бы, по мнѣнію Совѣщанія, составить коммисію при Министерствѣ Путей Сообщенія, въ которую слѣдовало бы также привлечь опытныхъ и знающихъ лицъ изъ числа желѣзнодорожныхъ дѣятелей.

На такую же отдѣльную коммисію, изъ представителей тѣхъ же вѣдомствъ, Совѣщаніе признало желательнымъ возложить и повѣрку оставшихся необревизованными отчетовъ желѣзнодорожныхъ компаній за прежніе года. Главнѣйшій недостатокъ прежнихъ ревизіонныхъ коммисій заключался въ томъ, что въ составъ ихъ входили лица, часто отвлекавшіяся отъ этой работы другими лежащими на нихъ обязанностями и при томъ

не постоянно одни и тѣ же лица, а преимущественно тѣ, которыя оказывались въ данную минуту наиболѣе свободными, почему и ревизіонные пріемы каждой отдѣльной коммисіи были различны. Въ виду такого положенія вопроса, Совѣщаніе пришло къ заключенію, что единственнымъ средствомъ привести повѣрку упомянутыхъ отчетовъ къ скорѣйшему окончанію представляется порученіе этого дѣла особой, спеціально съ этою цѣлью образованной, коммисіи. Относительно будущихъ занятій ея Государственный Контролеръ замѣтилъ, что коммисіи необходимо преподать облегченныя правила повѣрки отчетовъ прежнихъ годовъ: полная и всесторонняя ревизія ихъ потребовала бы слишкомъ много времени и труда, причемъ нельзя упускать изъ виду, что по нѣкоторымъ изъ отчетовъ минула уже десятилѣтняя давность. Поэтому слѣдовало бы распредѣлить отчеты по группамъ и относительно каждой изъ такихъ группъ выработать самостоятельныя основанія ревизіи, съ тѣмъ, чтобы главное вниманіе коммисіи, во всякомъ случаѣ, было обращено на повѣрку расчетовъ дорогъ съ Государственнымъ Казначействомъ *).

Заключенія Совѣщанія были всецѣло одобрены Комитетомъ Министровъ и удостоились утвержденія Государя 13 Іюня 1884 г.

Для практическаго осуществленія такихъ мѣръ, какъ разработка правилъ для составленія желѣзнодорожныхъ смѣтъ и отчетовъ, а также для составленія инструкціи коммисіи, проектированной для обревизованія отчетовъ за истекшіе года, требовалось извѣстное время; поэтому единственнымъ непосредственнымъ результатомъ трудовъ Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Рейтерна явилось учрежденіе контрольнаго надзора (въ видѣ опыта, на два года) надъ эксплоатаціонными оборотами трехъ дорогъ, перечисленныхъ выше (Балтійской, Лозово - Севастопольской и Московско - Брестской). Надзоръ этотъ былъ сосредоточенъ въ образованномъ въ теченіе 1884 г. въ составѣ центральныхъ учрежденій Государственнаго Контроля Желѣзнодорожномъ Отдѣлѣ, а на мѣстахъ порученъ особому при каждой линіи контролю. На указанныя учрежденія возложено было наблюденіе за оборотами денежнаго и матеріальнаго имущества дорогъ, а также факти-

*) См. Приложенія къ Журн. Ком. Мин. за Іюнь 1884 года.

ческая повѣрка хозяйственныхъ операцій компаній *). Отношенія контрольнаго надзора къ инспекціи отъ Министерства Путей Сообщенія, правленіямъ и администраціи линій были поставлены въ зависимость отъ соглашенія Государственнаго Контролера съ Министромъ Путей Сообщенія; тѣмъ же способомъ предполагалось разрѣшать вопросы, могущіе возникнуть при примѣненіи новыхъ контрольныхъ правилъ или потребовать совмѣстнаго разсмотрѣнія двухъ упомянутыхъ вѣдомствъ.

Произведенный опытъ оказался какъ нельзя болѣе удачнымъ. Въ концѣ 1887 г. Государственный Контролеръ удостовѣрялъ, что за незначительное, сравнительно, время примѣненія новыхъ правилъ (1885 и 1886 гг.), въ счетные порядки и вообще въ дѣло эксплоатаціи названныхъ ранѣе трехъ дорогъ, какъ по иниціативѣ Контроля, такъ и по почину самихъ правленій, побужденныхъ къ болѣе бережливому хозяйству, введены существенныя улучшенія, давшія возможность, при составленіи годовыхъ смѣтъ, достигнуть замѣтнаго удешевленія эксплоатаціи. По свидѣтельству Статсъ-Секретаря Сольскаго, изъ разсмотрѣнія, хотя бы только въ общихъ итогахъ, результатовъ эксплоатаціи подконтрольныхъ дорогъ за 1886 г. (когда, сверхъ фактическаго надзора за эксплоатаціонными оборотами, Государственный Контроль впервые былъ призванъ къ участію въ установленіи смѣтныхъ кредитовъ по этимъ дорогамъ), нельзя не видѣть, что хозяйство подконтрольныхъ линій стало улучшаться. Государственный Контролеръ шелъ еще далѣе: онъ утверждалъ, что осуществленіе Правительствомъ, хотя и относительно только трехъ линій, давнишняго намѣренія своего подчинить частное желѣзнодорожное хозяйство ближайшему своему наблюденію, косвенно отразилось и на прочихъ частныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Изъ

*) Для достиженія этой цѣли Контролю предоставлялось на каждой дорогѣ: разсматривать книги, счета, документы и все дѣлопроизводство правленія, управленія и службъ дороги; свидѣтельствовать денежныя кассы и имущество дороги; производить фактическую, въ хозяйственномъ отношеніи, повѣрку поставокъ и работъ, какъ на линіи, такъ и въ мастерскихъ; повѣрять въ натурѣ и по документамъ товарные и пассажирскіе поѣзда; присутствовать при торгахъ, тиражахъ и уничтоженіи погашенныхъ и оплаченныхъ купоновъ; въ извѣстныхъ случаяхъ, по соглашенію съ правительственною инспекціею, мѣстному контролю предоставлялось право пріостанавливать заключеніе договоровъ, наиболѣе важныхъ по предмету, суммѣ, или продолжительности дѣйствія; наконецъ, на мѣстный контроль были возложены разсмотрѣніе эксплоатаціонныхъ смѣтъ дорогъ и ревизія ихъ годовыхъ отчетовъ (см. Общій Обзоръ развитія и дѣятельности Государственнаго Контроля въ царствованіе Государя Императора Александра III. Спб. 1901).

имѣвшихся по этому предмету свѣдѣній Статсъ-Секретарь Сольскій выводилъ заключеніе, что эксплоатація многихъ частныхъ дорогъ въ послѣднее время ведется значительно экономнѣе, чѣмъ прежде, и что лица, завѣдующія дѣлами желѣзнодорожныхъ компаній, въ своихъ хозяйственныхъ распоряженіяхъ нерѣдко по собственному побужденію сообразуются съ требованіями, предъявляемыми дорогамъ подконтрольнымъ *).

Въ виду такихъ результатовъ Государственный Контролеръ считалъ полезнымъ не только сохранить на будущее время учрежденный на Балтійской, Лозово-Севастопольской и Московско-Брестской дорогахъ контрольный надзоръ, но и распространить дѣйствіе его на нѣкоторыя другія желѣзнодорожныя линіи, держась, однако, при этомъ, начала постепенности, которое при самомъ приступѣ къ дѣлу было преподано Комитетомъ Министровъ. Поэтому, съ согласія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, было рѣшено подчинить новой системѣ надзора не всѣ частныя желѣзныя дороги, а лишь такія, которыя вели свое хозяйство наименѣе удовлетворительно, и то не одновременно, а съ соблюденіемъ извѣстной очереди. Такой образъ дѣйствій, какъ полагалъ Государственный Контролеръ, съ одной стороны, облегчитъ бремя новаго расхода казны на учрежденіе новыхъ правительственныхъ инстанцій, а съ другой—обезпечитъ лучшее усвоеніе на желѣзныхъ дорогахъ вновь вводимыхъ порядковъ. Сообразно этому плану въ Декабрѣ 1887 г. контрольный надзоръ, на выработанныхъ въ 1884 г. основаніяхъ, былъ введенъ, кромѣ тѣхъ дорогъ, на которыхъ онъ былъ учрежденъ ранѣе, еще на линіяхъ: Донецкой, Закавказской, Варшаво-Бромбергской, Орловско-Витебской, Привислянской, Ряжско-Вяземской, Моршанско-Сызранской, Варшаво-Тереспольской и Динабурго-Витебской; затѣмъ въ виду благопріятныхъ послѣдствій этой мѣры, въ 1891 г. тѣ же контрольныя правила были распространены на желѣзныя дороги: Оренбургскую, Ивангородо-Домбровскую, Орловско-Грязскую, Риго-Динабургскую, Козлово-Воронежско-Ростовскую и Грязе-Царицынскую **).

*) См. предст. Госуд. Контролера въ Ком. Мин. отъ 14 Ноября 1887 г. за № 4060.

**) Перечисленныя линіи были подчинены контрольному надзору на основаніи положеній Комитета Министровъ, Высочайше утвержденныхъ 11 Декабря 1887 г. и 22 Февраля 1891 г.—Большинство изъ этихъ линій, какъ будетъ видно изъ слѣдующей главы, вскорѣ затѣмъ было выкуплено въ казну и подчинено контролю на основаніяхъ, установленныхъ для казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Тѣмъ временемъ были осуществлены и другія, одобренныя Комитетомъ Министровъ, предположенія Совѣщанія 1884 г. Въ томъ же 1884 г. приступила къ своимъ занятіямъ Коммисія при Министерствѣ Путей Сообщенія для выработки однообразнаго порядка веденія отчетности и счетоводства на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ *). Она работала до 1888 г., послѣ чего Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ представленіе о закрытіи ея, въ виду приведенія къ концу возложенной на нее задачи, т. е. выработки нормальныхъ формъ смѣты и отчета для желѣзнодорожныхъ компаній. 28 Сентября Государь утвердилъ положеніе Комитета, въ которомъ высказывалось пожеланіе, чтобы предположенія коммисіи были осуществлены на практикѣ въ возможно скоромъ времени, вслѣдствіе чего вновь установленная форма эксплоатаціонныхъ смѣтъ и годовыхъ отчетовъ была предложена Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, къ обязательному руководству всѣмъ желѣзнодорожнымъ обществамъ.

Нѣсколько ранѣе—въ 1886 г.—была образована и другая коммисія, учрежденіе которой было признано цѣлесообразнымъ Совѣщаніемъ 1884 г.; она вошла въ составъ учрежденій Государственнаго Контроля и состояла изъ представителей этого вѣдомства и вѣдомствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, подъ предсѣдательствомъ завѣдующаго Желѣзнодорожнымъ Отдѣломъ Государственнаго Контроля **). На нее возлагалась обязанность привести къ окончанію повѣрку необревизованныхъ еще отчетовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ за прежнее время и производить ревизію имѣющихъ впредь поступать отчетовъ такихъ же дорогъ (изъ числа тѣхъ, при которыхъ не будетъ еще образовано особаго правительственнаго контроля)***).

*) Коммисія засѣдала подъ предсѣдательствомъ инженера Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника Глушинскаго. Въ трудахъ ея до 1887 г. принималъ участіе, въ качествѣ одного изъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ, будущій Министръ Финансовъ, И. А. Вышнеградскій.

**) Этотъ Отдѣлъ, образованный въ 1884 г., въ виду постояннаго возрастанія лежавшихъ на немъ обязанностей былъ Выс. утв. 3 Іюня 1891 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта преобразованъ въ Департаментъ желѣзнодорожной отчетности.

***) Ревизія отчетовъ за время до 1885 г. была, согласно мнѣнію Совѣщанія 1884 г., допущена облегченная; главныя основанія для ея производства предоставлено было выработать Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Госуд. Контролеру, по взаимному соглашенію. Насколько сложный трудъ предстоялъ коммисіи, видно изъ того, что къ началу дѣйствій ея однихъ необревизованныхъ отчетовъ за прежнее время оказалось 600, и ежегодно поступало до 30 новыхъ отчетовъ (См. Общій Обзоръ развитія и дѣят. Госуд. Контроля).

Съ помощью всѣхъ этихъ мѣръ Правительство пріобрѣло значительную долю вліянія на веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства акціонерными обществами. Тѣмъ не менѣе, и послѣ принятія такихъ мѣръ, указанія желѣзнодорожной практики отъ времени до времени обнаруживали, что оставались еще нѣкоторыя области правоотношеній между Правительствомъ и желѣзнодорожными обществами, которыхъ не коснулись осуществленныя уже преобразованія.

Такъ, въ 1887 г., по поводу одного частнаго случая (уклоненія общества Риго-Динабургской дороги отъ исполненія требованія Министерства Путей Сообщенія объ уменьшеніи нѣкоторыхъ эксплоатаціонныхъ расходовъ компаніи) возникъ вопросъ о томъ, обязаны ли желѣзнодорожныя общества представлять свои эксплоатаціонныя смѣты на утвержденіе правительственныхъ органовъ, если въ ихъ уставахъ нѣтъ категорическаго требованія въ этомъ смыслѣ *). Министръ Финансовъ (Бунге), давшій отзывъ по этому дѣлу въ Декабрѣ 1886 г., не за долго до назначенія своего на постъ Предсѣдателя Комитета Министровъ, высказалъ мнѣніе, что право Правительства требовать представленія на его утвержденіе такихъ смѣтъ возникаетъ не изъ тѣхъ или иныхъ постановленій желѣзнодорожныхъ уставовъ, которые въ этомъ отношеніи отличаются неполнотою, а изъ принятыхъ на себя Правительствомъ обязательствъ по гарантіи чистаго дохода частныхъ желѣзныхъ дорогъ,—обязательствъ, въ силу которыхъ казною были отпущены и продолжаютъ отпускаться крупныя суммы, подлежащія возмѣщенію Правительству изъ чистой прибыли отъ эксплоатаціи содержимыхъ обществами рельсовыхъ путей. Правительство, исполняя эти обязанности, въ силу такого образа дѣйствій своего получаетъ право надзора за тѣмъ, чтобы чистый доходъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ исчислялся правильно и чтобы не ограничивались права казны на возмѣщеніе ей, изъ остатка, могущаго оказаться отъ чистаго дохода

*) Изъ дѣйствовавшихъ въ то время 43 уставовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, доходы которыхъ были полностью или частью гарантированы казною, безусловное требованіе представлять смѣты на утвержденіе Правительства имѣлось лишь въ 25 уставахъ, при чемъ въ 13 изъ нихъ такое обязательство было предусмотрѣно внѣ зависимости отъ того, состоятъ ли за обществомъ долги казнѣ, или нѣтъ; а въ 12 уставахъ—то же обязательство распространено было лишь на тѣ года, когда за обществомъ будутъ числиться такіе долги. Въ остальныхъ же уставахъ вовсе не упоминалось объ утвержденіи смѣтъ Правительствомъ.

за производствомъ всѣхъ обязательныхъ платежей (т. е. изъ чистой прибыли), части лежащаго на каждой данной компаніи долга Правительству по гарантіи ея капиталовъ *).

Взглядъ этотъ раздѣлялъ и Комитетъ Министровъ, въ виду чего было рѣшено обязать всѣ желѣзнодорожныя общества, пользующіяся правительственною гарантіею чистаго дохода или состоящія должниками Правительства по выданнымъ имъ ссудамъ, представлять, не позже Ноября мѣсяца каждаго года, свои эксплоатаціонныя смѣты на предстоящій годъ Министру Путей Сообщенія. «Означенныя смѣты, говорится въ журналѣ Комитета, подлежатъ въ установленномъ порядкѣ разсмотрѣнію и утверждаются по соотвѣтственномъ ихъ, въ случаѣ надобности, исправленіи» **).

Разсмотрѣніе смѣтъ, по принятому до того времени порядку, лежало на обязанности одного лишь Министерства Путей Сообщенія; только къ разсмотрѣнію смѣтъ тѣхъ дорогъ, надъ оборотами которыхъ былъ установленъ контрольный надзоръ, привлекался еще и Государственный Контроль; Министерство же Финансовъ было совершенно устранено отъ этого дѣла. Признавая такой порядокъ недостаточно ограждающимъ интересы Государственнаго Казначейства, изъ средствъ котораго ежегодно производятся приплаты по гарантіи основныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, И. А. Вышнеградскій, въ бытность свою Министромъ Финансовъ, возбудилъ вопросъ о томъ, что необходимо разсматривать смѣты частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній при ближайшемъ участіи Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля, какъ это уже было принято для смѣтъ рельсовыхъ путей, сооружавшихся на средства казны. Въ раціональности этой мѣры не могло быть сомнѣнія, и, по одобреніи ея въ принципѣ Комитетомъ Министровъ, она была проведена въ законодательномъ порядкѣ Управлявшимъ въ то время Министерствомъ Путей Сообщенія Дѣйствительнымъ Статскимъ Совѣтникомъ (нынѣ Статсъ-Секретаремъ) Витте ***).

---

*) См. предст. М-ра П. С. въ Ком. Мин. отъ 17 Февраля 1887 г. за № 1498, гдѣ изложенъ отзывъ Бунге.

**) Положеніе Комитета получило Высочайшее утвержденіе 26 Іюня 1887 г.

***) Мѣра эта была введена въ дѣйствіе Выс. утв. 18 Іюня 1892 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта о порядкѣ разсмотрѣнія и утвержденія эксплоатаціонныхъ смѣтъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Согласно этому закону срокъ представленія смѣтъ былъ назначенъ 1 Іюля (вмѣсто прежняго срока—1 Ноября); смѣты должны были предста-

Другимъ весьма существеннымъ пробѣломъ въ правахъ, уже выговоренныхъ себѣ Правительствомъ по отношенію къ желѣзнодорожнымъ компаніямъ, являлось отсутствіе вполнѣ опредѣленныхъ постановленій о распредѣленіи обществами ихъ чистаго дохода, о взносѣ въ казну подлежащей части этого дохода и о порядкѣ выдачи дивиденда по акціямъ. Въ представленіи своемъ въ Комитетъ Министровъ по этому предмету покойный Вышнеградскій, въ 1890 г., объяснялъ, что расчеты Правительства съ желѣзнодорожными обществами по облигаціоннымъ ихъ капиталамъ, оставленнымъ за Правительствомъ, по выданнымъ въ счетъ увеличенія облигаціонныхъ капиталовъ ссудамъ, по отпуску приплатъ по гарантіи чистаго дохода, по взносу суммъ, причитающихся изъ чистаго дохода въ пользу казны, какъ участницы въ прибыляхъ дороги, или въ возвратъ долга по гарантіи и т. п. производятся на основаніи Высочайше утвержденныхъ концессій, уставовъ и условій выдачи ссудъ. Но эти договорные акты заключаютъ въ себѣ, въ большинствѣ случаевъ, лишь главныя основанія обязательныхъ долговыхъ отношеній желѣзнодорожныхъ компаній къ казнѣ, а не указанія на порядокъ и способъ производства расчетовъ казны съ обществами и потому даютъ поводъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ оспаривать совершенно справедливыя требованія Министерства Финансовъ и исчислять, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, къ выдачѣ по акціямъ дивидендъ въ преувеличенномъ размѣрѣ, въ ущербъ интересамъ Государственнаго Казначейства. Кромѣ того, неопредѣленность постановленій нѣкоторыхъ уставовъ позволяетъ обществамъ смотрѣть на чистый доходъ эксплоатируемыхъ ими дорогъ, какъ на оборотныя средства линій, которыя общества въ правѣ прежде всего расходовать на нужды дорогъ, а затѣмъ лишь остатокъ чистаго дохода обращать, согласно назначенію, указанному въ уставахъ, т. е. на обязательные платежи по капиталамъ компаній. Такое отношеніе къ уставнымъ требованіямъ было одною изъ главнѣйшихъ причинъ накопленія за желѣзнодорожными компаніями тѣхъ крупныхъ долговъ по гарантіи, которые числились въ ихъ балансахъ. Правительство съ 1880 г. принимало мѣры къ прекращенію подобнаго порядка вещей, но безъ ощутитель-

---

вляться въ М-ва Путей Сообщенія и Финансовъ и въ Госуд. Контроль. Разсмотрѣніе ихъ возлагалось на коммисію изъ представителей перечисленныхъ вѣдомствъ; право же утвержденія принадлежало Министру Путей Сообщенія.

наго практическаго результата *); желѣзнодорожныя компаніи продолжали весьма неисправно исполнять свои денежныя обязательства по отношенію къ казнѣ. По заявленію И. А. Вышнеградскаго, такой образъ дѣйствій обществъ, нарушая всѣ расчеты финансоваго вѣдомства, препятствовалъ правильному исполненію государственной росписи, почему Министръ Финансовъ призналъ своевременнымъ издать особыя правила, которыми съ точностью опредѣлялись бы долговыя отношенія желѣзнодорожныхъ обществъ къ казнѣ. Проектъ такихъ правилъ, составленный въ Министерствѣ Финансовъ, обсуждался Комитетомъ Министровъ въ трехъ засѣданіяхъ (22 и 29 Мая и 5 Іюня 1890 г.), причемъ было достигнуто полное соглашеніе между причастными къ дѣлу вѣдомствами. Новыми правилами, одобренными Государемъ 10 Іюня 1890 г.: а) точно устанавливалось, что̀ должно разумѣть подъ терминомъ чистый доходъ; б) опредѣлялся строгій порядокъ производства относимыхъ на чистый доходъ платежей; в) указывались сроки взноса обществами въ казну платежей по оставленнымъ Правительствомъ за собою облигаціямъ и по выданнымъ компаніямъ ссудамъ, а также сроки возврата Правительству могущихъ обнаружиться переборовъ по гарантіи, и г) учреждалась коммисія изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контроля для повѣрки предположеній обществъ о распредѣленіи чистаго дохода и о размѣрѣ причитающагося на акціи дивиденда.

Таковы были общія мѣры, принятыя за время Царствованія Императора Александра III съ цѣлью предоставленія

---

*) Высочайше утвержденнымъ 6 Мая 1880 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта было воспрещено желѣзнодорожнымъ обществамъ обращать эксплоатаціонные доходы желѣзныхъ дорогъ на такіе расходы, которые не соотвѣтствуютъ прямому назначенію этихъ доходовъ. Однако общества и послѣ того продолжали быть неисправными въ своихъ платежахъ Правительству, причемъ оправдывали свою неисправность неимѣніемъ источника для покрытія неизбѣжныхъ при эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ расходовъ, которые, по характеру своему, не принадлежатъ собственно къ эксплоатаціоннымъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ не могутъ быть отнесены ни на основной, ни на вспомогательные капиталы. Этотъ послѣдній вопросъ былъ разрѣшенъ Высочайше утвержденными 25 Мая 1888 г. Правилами производства расходовъ при эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ, которыми дозволялось относить на эксплоатаціонные доходы нѣкоторые расходы, не принадлежащіе къ расходамъ эксплоатаціи, но не свыше 1½% средняго валоваго дохода каждой данной дороги за три предшествующіе года. По свидѣтельству Министра Финансовъ и этотъ законъ обходился многими желѣзнодорожными обществами, почему предстояла необходимость принять болѣе рѣшительныя мѣры къ побужденію обществъ вести исправно эксплоатаціонные счеты.

Правительству подобающаго ему вліянія на ходъ денежнаго хозяйства желѣзнодорожныхъ обществъ, состоявшихъ въ обязательныхъ отношеніяхъ къ казнѣ. Доказательствомъ, что разсмотрѣнныя выше мѣропріятія достигали своей цѣли, можетъ служить уже одно то обстоятельство, что главнѣйшія изъ нихъ (учрежденіе контрольнаго надзора за оборотами желѣзнодорожныхъ компаній и установленіе опредѣленнаго порядка производства денежныхъ расчетовъ казны съ обществами), первоначально введенныя въ видѣ опыта, на короткій срокъ, позднѣе были оставлены въ дѣйствіи на дальнѣйшее время.

Тарифная реформа.

Обзоръ правительственныхъ мѣропріятій, направленныхъ къ упорядоченію нашего желѣзнодорожнаго дѣла, былъ бы не полонъ, если бы въ немъ не было отведено мѣста разсмотрѣнію одной изъ наиболѣе видныхъ реформъ прошлаго царствованія въ области желѣзнодорожной политики—реформѣ тарифнаго дѣла. Самая реформа была проведена въ законодательномъ порядкѣ, но подготовительныя мѣры къ ней не разъ обсуждались въ Комитетѣ Министровъ, которому и послѣ ея осуществленія нерѣдко приходилось разсматривать отдѣльные случаи примѣненія на практикѣ новаго закона; въ виду капитальной важности этого закона, на немъ предстоитъ остановиться съ нѣкоторою подробностью.

Степень напряженности торговой дѣятельности каждой страны находится въ зависимости отъ того или другаго состоянія цѣнъ на мѣстные и привозные товары; стоимость же товаровъ слагается изъ цѣны ихъ на мѣстахъ производства и стоимости ихъ перевозки къ мѣсту назначенія. Эта послѣдняя въ сухопутномъ передвиженіи грузовъ устанавливается желѣзными дорогами, регулирующими, въ тѣхъ раіонахъ, гдѣ нѣтъ водныхъ путей, все движеніе товаровъ между отдаленными одинъ отъ другаго пунктами. Отсюда понятно, какое вліяніе на ходъ торговли, на развитіе или застой разныхъ отраслей промышленности, на процвѣтаніе или упадокъ отдѣльныхъ городовъ, портовъ, даже цѣлыхъ раіоновъ, должны имѣть тарифы, опредѣляющіе цѣну провоза и тѣмъ обусловливающіе самую стоимость товаровъ въ мѣстахъ сбыта. Не менѣе важнымъ представляется значеніе тарифовъ для финансоваго положенія желѣзныхъ дорогъ, а слѣдовательно и для Государственнаго Казначейства, гарантировавшаго доходность большей

части отстроенныхъ желѣзнодорожными обществами рельсовыхъ путей. Сознавая всю важность правильной системы тарификаціи грузовъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ *), русское Правительство, въ періодъ усиленной постройки у насъ рельсовыхъ сообщеній распоряженіемъ частныхъ обществъ, не оставило этого вопроса безъ должнаго вниманія; при этомъ оно поставило себѣ главною цѣлью—по возможности парализовать неблагопріятные результаты той естественной монополіи въ перевозкѣ грузовъ, которая по самому существу дѣла создается для каждаго рельсоваго пути со времени открытія по немъ движенія. Руководствуясь въ этомъ отношеніи примѣромъ западныхъ государствъ, опередившихъ насъ въ дѣлѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ (преимущественно Франціи), наше Правительство полагало, что интересы отечественной промышленности будутъ вполнѣ ограждены включеніемъ въ желѣзнодорожные уставы правила, не допускающаго превышенія провозными платами извѣстныхъ предѣльныхъ нормъ (образцомъ для такихъ нормъ, какъ извѣстно, были приняты максимальные тарифы Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ). Однако, съ теченіемъ времени, развитіе экономической жизни Россіи указало на иную опасность: возможность преувеличеннаго *пониженія* тарифовъ, вызываемую конкурренціею отдѣльныхъ дорогъ между собою, въ ущербъ интересамъ народнаго хозяйства и Государственнаго Казначейства; между тѣмъ противъ подобнаго образа дѣйствій желѣзнодорожныхъ компаній уставы этихъ послѣднихъ не давали въ руки Правительства сколько нибудь дѣйствительныхъ средствъ. Вообще, какъ неоднократно упоминалось въ предшествующемъ изложеніи, хотя наше Правительство, при выдачѣ желѣзнодорожныхъ концессій, формально и устанавливало извѣстныя ограниченія, для обузданія произвола желѣзнодорожныхъ компаній въ дѣлѣ эксплоатаціи отдаваемыхъ имъ въ постройку линій, но неясность и неполнота относящихся сюда правилъ давали широкій просторъ для толкованія ихъ въ смыслѣ, благопріятномъ для компаній. Въ текстѣ своихъ уставовъ желѣзнодорожныя общества находили опору и такому толкованію, что, за опредѣле-

*) На нашихъ желѣзныхъ дорогахъ первенствующее значеніе, въ виду бытовыхъ и экономическихъ условій русской жизни, всегда принадлежало грузовому движенію; значеніе пассажирскаго движенія считалось побочнымъ.

ніемъ высшихъ нормъ тарифныхъ ставокъ, имъ—обществамъ—принадлежитъ полная свобода въ назначеніи провозныхъ платъ, лишь бы онѣ не превышали максимальныхъ тарифовъ. Правительство долгое время само какъ бы подтверждало справедливость такого вывода, отстраняя себя, подъ вліяніемъ господствовавшаго тогда взгляда на роль Государства по отношенію къ частнымъ предпріятіямъ, отъ всякаго вмѣшательства въ тарифное дѣло и предоставляя его всецѣло на усмотрѣніе обществъ. Подобная политика основывалась на томъ предположеніи, что собственный интересъ желѣзнодорожныхъ компаній будетъ побуждать ихъ стремиться къ усиленію грузоваго движенія по сданнымъ имъ линіямъ; прямымъ же средствомъ для достиженія такой цѣли является установленіе умѣренныхъ провозныхъ платъ. При этомъ Правительство полагало, что такъ какъ исчисленію размѣра тарифныхъ ставокъ всегда должно сопутствовать соображеніе о вліяніи ихъ на доходность каждаго даннаго рельсоваго пути, то имѣется достаточная гарантія противъ убыточнаго пониженія платъ желѣзнодорожными обществами, чѣмъ ограждаются интересы какъ самихъ дорогъ, такъ и гарантировавшей ихъ доходность казны. На практикѣ, однако, этотъ расчетъ не оправдался, и принятая Правительствомъ система невмѣшательства въ дѣла компаніи породила многочисленныя неустройства и недоразумѣнія. Дѣло въ томъ, что интересы желѣзнодорожныхъ обществъ всегда являются исключительно интересами принадлежащихъ имъ линій и часто не совпадаютъ ни съ интересами цѣлой сѣти, ни съ обще-государственными видами Правительства. Стремясь усилить свое движеніе, одна дорога понижаетъ тарифы, другая, конкуррирующая съ нею, желая отбить у нея товары, дѣлаетъ дальнѣйшее пониженіе; первая отвѣчаетъ тѣмъ же, и во взаимной запальчивости пониженіе идетъ гораздо далѣе, чѣмъ того требовала бы дѣйствительная польза дѣла. Поступая такимъ образомъ, наши желѣзнодорожныя компаніи не имѣли повода опасаться, лично для себя, ощутительныхъ дефицитовъ: извѣстный предѣлъ доходности былъ во всякомъ случаѣ гарантированъ имъ Правительствомъ.

Съ помощью указанныхъ средствъ каждое общество старалось привлечь какъ можно больше товаровъ на свою дорогу и заставить эти товары пройти по линіи возможно большее разстояніе. Такимъ образомъ товары отвлекались отъ есте-

ственнаго своего направленія и пріобрѣтали искусственно пониженную или повышенную цѣну, отчего происходилъ рядъ явленій, нарушавшихъ правильное теченіе экономической жизни страны. Статсъ-Секретарь Сольскій, въ одной изъ своихъ записокъ по тарифному вопросу, такъ охарактеризовалъ положеніе тарифнаго дѣла въ Россіи въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ истекшаго вѣка:

«Изъ многочисленныхъ свѣдѣній, доходящихъ до Правительства оффиціальнымъ и частнымъ путемъ, извѣстно, что тарифное дѣло на желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи находится въ состояніи неустроенномъ, вредно отзывающемся на интересахъ торговли, промышленности и Государственнаго Казначейства. Провозныя по желѣзнымъ дорогамъ платы устанавливаются произвольно, измѣняются слишкомъ часто и внезапно, исчисляются на весьма разнообразныхъ и противорѣчивыхъ основаніяхъ, опубликовываются несвоевременно, недостаточно опредѣлительно, а иногда даже совсѣмъ не опубликовываются, такъ что грузоотправители часто не знаютъ, на чемъ основывать свои расчеты, и правильно ли съ нихъ взимается плата. Взаимное, посредствомъ тарифовъ, соперничество желѣзнодорожныхъ линій вызываетъ, безъ нужды, движеніе по кружнымъ путямъ, въ обходъ кратчайшихъ и естественныхъ направленій, причемъ тарифы, будучи употребляемы, какъ орудіе для отвлеченія грузовъ одними обществами отъ другихъ, искусственно поощряютъ однѣ мѣстности въ ущербъ другимъ, однѣ отрасли промышленности болѣе, нежели другія, даже отдѣльныхъ лицъ преимущественно передъ другими. Государственное Казначейство, съ своей стороны, страдаетъ отъ неправильной постановки тарифнаго дѣла, потому что тарифы, безмѣрно понижаемые подъ вліяніемъ конкурренціи, наносятъ ущербъ доходности именно тѣхъ дорогъ, которыя лежатъ особо тяжкимъ бременемъ на средствахъ казны. Наконецъ, во многихъ случаяхъ, тарифы желѣзныхъ дорогъ парализуютъ правительственныя мѣропріятія, клонящіяся къ огражденію интересовъ государственнаго и народнаго хозяйства» *).

Было бы ошибкою думать, что подобныя неустройства

*) См. отзывъ Статсъ-Секретаря (нынѣ Графа) Сольскаго отъ 27 Февраля 1886 г. за № 564 по дѣлу о подчиненіи правительственному надзору желѣзнодорожныхъ тарифовъ (Дѣло Госуд. Совѣта 1887 г. за № 47 по Деп. Законовъ).

замѣчались только въ Россіи: они были, въ большей или меньшей степени, свойственны всѣмъ странамъ, гдѣ желѣзныя дороги эксплоатировались въ формѣ частныхъ предпріятій, и какъ различныя правительства, такъ и общественное мнѣніе всегда изыскивали мѣры къ возможному ихъ исправленію.

Въ двухъ государствахъ, гдѣ желѣзныя дороги получили самое широкое развитіе и оказали неисчислимыя услуги, но гдѣ особенно ярко проявились неблагопріятныя послѣдствія усиленной и неравномѣрной конкурренціи между ними—въ Англіи и въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки—весьма настойчиво высказывалась мысль о правительственномъ регулированіи тарифнаго дѣла. Однако, послѣ многократнаго и всесторонняго обсужденія этого вопроса, какъ оффиціальнымъ путемъ, такъ и органами общественнаго мнѣнія, правительства не пошли далѣе палліативныхъ мѣръ, состоявшихъ преимущественно въ образованіи особыхъ учрежденій съ цѣлью надзора за желѣзными дорогами и разрѣшенія пререканій ихъ между собою и съ частными лицами. Учрежденія эти были не безполезны по ихъ нравственному вліянію, но дѣятельность ихъ, въ виду неопредѣленности и недостаточности предоставленныхъ имъ полномочій, не принесла существенныхъ результатовъ. Если въ послѣдующее время тарифная борьба между желѣзными дорогами и проявлялась менѣе рѣзко, то это случилось, главнымъ образомъ, потому, что сами дороги, избѣгая раззоренія, входили во взаимныя соглашенія, составляли союзы или сливались въ крупныя компаніи, которыя, обнявъ цѣлые обширные раіоны и затѣмъ уже не боясь конкурренціи, могли вносить въ дѣло тарифовъ болѣе единства и устойчивости, но все же нерѣдко въ ущербъ отправителямъ и естественному ходу торговли.

Система соединенія мелкихъ желѣзнодорожныхъ компаній въ крупныя общества, съ отведенными для каждаго общества отдѣльными самостоятельными раіонами, съ наибольшею полнотою осуществилась во Франціи, гдѣ еще въ пятидесятыхъ годахъ всѣ дороги были распредѣлены между шестью большими компаніями. Послѣднія дѣйствовали подъ высшимъ наблюденіемъ Правительства, оставившаго за собой право разсмотрѣнія и утвержденія ихъ тарифовъ, однако безъ права прямой иниціативы въ измѣненіи существующихъ уже тарифовъ или во введеніи новыхъ. Благодаря распредѣленію всѣхъ почти желѣзно-

дорожныхъ линій между упомянутыми шестью обществами и отсутствію, въ виду этого, конкурренціи между отдѣльными дорогами, которая замѣчалась въ другихъ странахъ, тарифное дѣло во Франціи не проявляло крайнихъ неустройствъ; тѣмъ не менѣе нерѣдко слышались и продолжаютъ слышаться жалобы на всемогущество компаній и преобладаніе ихъ частныхъ интересовъ надъ интересами страны.

Въ Бельгіи постройка желѣзныхъ дорогъ, какъ извѣстно, была начата самимъ Правительствомъ и хотя позднѣе на ряду съ казенными дорогами появились и частныя, однако Правительство никогда не выпускало изъ своихъ рукъ значительной части рельсовой сѣти. Частныя дороги въ дѣлѣ установленія тарифовъ пользовались полною свободою, но когда образовывались сильныя компаніи, затруднявшія Правительство своею конкурренціею, то Правительство пріобрѣтало конкуррировавшія линіи; такимъ образомъ государство, владѣя артеріями главныхъ сообщеній, пріобрѣло господствующее вліяніе на всю тарифную политику.

Въ Германіи (и особенно въ Пруссіи) большая часть желѣзныхъ дорогъ первоначально строилась частными обществами, но со значительными пособіями отъ казны, вслѣдствіе чего дороги всегда находились подъ довольно близкимъ надзоромъ Правительства. Однако всѣ усилія урегулировать тарифное дѣло согласно съ обще-государственными интересами не приводили къ удовлетворительнымъ результатамъ, пока прусское Правительство не остановилось на рѣшеніи пріобрѣсти дороги въ собственность казны и объединить дѣло управленія ими въ своихъ рукахъ. Этимъ путемъ объединилось и тарифное дѣло, и для Правительства явилась полная возможность установлять тарифы сообразно съ экономическими потребностями всего государства *).

Въ Россіи, убѣжденіе въ ненормальныхъ условіяхъ постановки у насъ тарифнаго дѣла стало назрѣвать въ правительственныхъ сферахъ со второй половины семидесятыхъ годовъ: съ 1875 г. начали дѣлаться попытки обезпечить Правительству

---

*) Подробное разсмотрѣніе мѣропріятій различныхъ правительствъ по тарифному дѣлу можно найти у Георгіевскаго (Финансовыя отношенія государства и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ), Загорскаго (Теорія желѣзнодорожныхъ тарифовъ), Sax'a (Die Verkehrsmittel in Staats und Volkswirtchaft), Kauffmann'a (Die Eisenbahnpolitik Frankreichs), Cohn'a (Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik) и др.

болѣе замѣтное, чѣмъ прежде, участіе въ дѣлѣ установленія провозныхъ платъ по рельсовымъ путямъ. По иниціативѣ Ген. Ад. Посьета въ нѣкоторыхъ новыхъ уставахъ желѣзнодорожныхъ компаній (начиная съ общества Донецкой дороги) была введена оговорка, которою за Правительствомъ признавалось право періодически пересматривать предѣльныя тарифныя ставки отдѣльныхъ линій (см. гл. V и VI II тома настоящаго очерка); въ другихъ уставахъ (Закавказской дороги и нѣкоторыхъ позднѣйшихъ: Московско-Брестской, Ивангородо-Домбровской и Владикавказской дорогъ), къ обществамъ предъявлялось требованіе представлять на утвержденіе Правительства не только высшія, но и низшія предѣльныя нормы ихъ тарифовъ. Всѣ эти ограниченія являлись, однако, не болѣе, какъ частными мѣрами воздѣйствія на отдѣльныя общества; возбужденіе общаго вопроса объ урегулированіи тарифнаго дѣла во всемъ его объемѣ относится къ первымъ годамъ царствованія Императора Александра III, когда подъ верховнымъ руководительствомъ Государя началась созидательная работа по всестороннему упорядоченію нашего желѣзнодорожнаго дѣла.

Въ Сентябрѣ 1881 г. Министръ Путей Сообщенія вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ, въ которомъ доказывалъ необходимость подвергнуть подробной разработкѣ вопросъ объ усиленіи правительственнаго вліянія на установленіе желѣзнодорожными компаніями провозныхъ платъ на эксплоатируемыхъ ими линіяхъ. Ген. Ад. Посьетъ считалъ возможнымъ рѣшить этотъ вопросъ въ желательномъ смыслѣ путемъ разъясненія содержащихся въ желѣзнодорожныхъ уставахъ указаній о правѣ Государства контролировать, а иногда и утверждать, устанавливаемые обществами тарифы. Комитетъ Министровъ призналъ, однако, разсмотрѣніе представленія Министра Путей Сообщенія по существу преждевременнымъ, въ виду того, что вопросъ о подчиненіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ правительственному надзору разрабатывался тогда въ Коммисіи Графа Баранова, причемъ составлявшійся Коммисіею проектъ общихъ положеній по этой части имѣлъ быть вскорѣ представленъ на усмотрѣніе высшаго Правительства въ законодательномъ порядкѣ *).

*) См. Журн. Ком. Мин. 29 Сентября и 13 Октября 1881 г.

Между тѣмъ упомянутая Коммисія, хотя первоначально и поставила себѣ задачею, между прочимъ, всестороннее изслѣдованіе главнѣйшихъ недостатковъ, которыми страдало наше тарифное дѣло, тѣмъ не менѣе, собравъ весьма многочисленныя и цѣнныя данныя по этому предмету, пришла къ заключенію, что обнаруженные недостатки не могутъ быть устранены сразу, и что къ разрѣшенію вопроса объ урегулированіи тарифовъ, въ виду его крайней сложности, можно приступить не иначе, какъ съ величайшею осмотрительностью. Поэтому Коммисія не сочла возможнымъ безотлагательно выработать какіе либо окончательныя общія нормы для болѣе раціональной постановки тарифнаго дѣла и возложила «обсужденіе общихъ вопросовъ, имѣющихъ въ виду провозные желѣзнодорожные тарифы и условія ихъ примѣненія», на проектированный къ учрежденію центральный органъ—Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ (см. выше) *).

Не находя въ проектѣ Общаго желѣзнодорожнаго Устава разрѣшенія вопроса о правительственномъ воздѣйствіи на желѣзнодорожные тарифы и признавая, вмѣстѣ съ тѣмъ, необходимымъ не медлить установленіемъ правильнаго контроля за дѣятельностью желѣзнодорожныхъ обществъ по тарифной части, Министръ Путей Сообщенія въ 1883 г. испросилъ Высочайшее соизволеніе на учрежденіе, при ввѣренномъ ему Министерствѣ, особой Коммисіи подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря Гюббенета (занимавшаго тогда постъ Товарища Министра) для разработки главныхъ основаній тарифной реформы. По окончаніи работъ Коммисіи, Ген. Ад. Посьетъ, въ Мартѣ 1885 г., вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ, въ которомъ высказывалъ мысль, что на первое время и впредь до установленія общихъ законо-

*) Впослѣдствіи, Государственный Совѣтъ сталъ въ этомъ отношеніи на точку зрѣнія Коммисіи, и въ Общій Уставъ россійскихъ жел. дорогъ вошли лишь немногія постановленія, касающіяся только частностей этого дѣла, а именно: по ст. 8 п. 4 положенія о Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ разсмотрѣнію Совѣта подлежатъ: «желѣзнодорожные тарифы и таксы разрѣшенныхъ ко взиманію дополнительныхъ сборовъ на желѣзныхъ дорогахъ въ тѣхъ предѣлахъ, въ которыхъ утвержденіе сихъ таксъ и предѣловъ принадлежитъ Правительству»; по ст. 68 общ. уст. провозныя платы и дополнительные сборы исчисляются согласно законно дѣйствующимъ и опубликованнымъ тарифамъ и правиламъ о дополнительныхъ сборахъ, а ст. 71 воспрещается желѣзнымъ дорогамъ дѣлать грузоотправителямъ уступки противъ дѣйствующихъ тарифовъ подъ условіемъ перевозки однимъ и тѣмъ же лицомъ извѣстнаго количества груза въ опредѣленный срокъ (т. н. рефакція).

положеній по тарифному дѣлу представлялось бы цѣлесообразнымъ безотлагательно подчинить правительственному вліянію тарифы прямаго сообщенія, пользуясь тѣмъ, что въ желѣзнодорожныхъ уставахъ относительно этого рода тарифовъ не имѣется никакихъ точныхъ указаній, «а слѣдовательно вмѣшательству Правительства въ тарифное дѣло прямаго сообщенія,—коль скоро желѣзная дорога участвуетъ въ этомъ сообщеніи не своими мѣстными, а особыми спеціальными тарифами,—не могъ бы быть приданъ смыслъ нарушенія предоставленныхъ желѣзнымъ дорогамъ уставами правъ». Въ силу такихъ соображеній Министръ въ заключеніи своего представленія полагалъ: обязать желѣзнодорожныя общества представлять спеціальные тарифы прямаго сообщенія, прежде введенія ихъ въ дѣйствіе, въ Министерство Путей Сообщенія и предоставить Министру Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ: а) опредѣлить порядокъ разсмотрѣнія и утвержденія этихъ тарифовъ и б) въ случаѣ признанной государственной необходимости измѣнять тарифныя по прямому сообщенію соглашенія желѣзнодорожныхъ обществъ *).

Комитетъ, въ засѣданіи 2 Апрѣля 1885 г., вполнѣ сочувственно отнесся къ предположеніямъ Министра Путей Сообщенія, но остановился на томъ соображеніи, что проектъ Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, опредѣляющій тѣ учрежденія, на которыя предполагается возложить разсмотрѣніе тарифныхъ вопросовъ, уже обсуждался въ то время въ законодательномъ порядкѣ. Поэтому Комитетъ призналъ, что и представленіе Ген. Ад. Посьета, какъ затрагивающее тотъ же вопросъ, подлежитъ обсужденію въ Государственномъ Совѣтѣ.

Этотъ послѣдній, принявъ дѣло къ своему разсмотрѣнію, прежде всего пожелалъ имѣть по нему отзывы Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Государственныхъ Имуществъ, а также Государственнаго Контролера. На составленіе такихъ отзывовъ и на подготовительныя работы къ слушанію столь капитальнаго дѣла не могло не потребоваться довольно продолжительнаго времени; между тѣмъ Министръ Путей Сообщенія констатировалъ все растущую настоятельность по воз-

*) См. предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 3 Марта 1885 г. за № 1720.

можности безъ промедленія ограничить произволъ нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ дѣлѣ установленія на эксплоатировавшихся ими линіяхъ товарныхъ тарифовъ; невыгодныя стороны существовавшаго порядка тарификаціи грузовъ сказывались, главнымъ образомъ, въ тарифахъ прямаго заграничнаго сообщенія. Для примѣра Ген. Ад. Посьетъ приводилъ условія, примѣнявшіяся къ перевозкѣ иностранныхъ товаровъ, ввозившихся въ Россію и шедшихъ на Москву черезъ Ревель, Ригу, Либаву и Кенигсбергъ. Министръ удостовѣрялъ, что несмотря на разницу разстояній отъ перечисленныхъ городовъ до Москвы (представлявшую удлиненіе, сравнительно съ ревельскимъ направленіемъ, отъ Риги—на 70 верстъ, отъ Либавы на 350 верстъ, а отъ Кенигсберга—на 500 верстъ) съ провозимыхъ по этимъ разстояніямъ грузовъ взимается одинаковая плата и притомъ меньшая, чѣмъ по мѣстному тарифу Николаевской дороги; такимъ образомъ выходило, что провозъ грузовъ изъ Кенигсберга въ Москву, на протяженіи 1,422 верстъ, обходился дешевле, чѣмъ провозъ такихъ же грузовъ изъ Петербурга въ Москву, на разстояніи всего 600 верстъ. Кромѣ того, какъ объяснялъ Ген. Ад. Посьетъ, заморскіе тарифы желѣзныхъ дорогъ отъ названныхъ выше портовыхъ городовъ гораздо ниже установленныхъ на тѣхъ же дорогахъ тарифовъ мѣстнаго и прямаго внутренняго сообщеній, по которымъ перевозятся русскіе товары, такъ что, при перевозкѣ иностранныхъ товаровъ на значительныя разстоянія, разница въ провозной платѣ противъ русскихъ товаровъ превышаетъ нерѣдко таможенную пошлину, которою обложенъ ввозъ иностранныхъ грузовъ. Установленіе подобныхъ заморскихъ тарифовъ, по словамъ Министра, было результатомъ сначала ожесточенной конкурренціи желѣзныхъ дорогъ, соединяющихъ Москву съ Балтійскими портами, а позднѣе — состоявшагося между ними соглашенія возить товары отъ различныхъ Балтійскихъ портовъ къ Москвѣ по одинаковой цѣнѣ. Естественнымъ послѣдствіемъ такой тарифной политики обществъ желѣзныхъ дорогъ явились: искусственное соперничество между русскими портами, уменьшеніе доходности тѣхъ изъ нашихъ желѣзнодорожныхъ линій, которыя наиболѣе широко пользуются приплатами казны по гарантіи, и вредное для отечественной промышленности поощреніе ввоза иностранныхъ товаровъ, другими словами—косвенное ослабле-

ніе покровительства, оказываемаго туземнымъ производствамъ таможеннымъ обложеніемъ.

Для прекращенія подобнаго положенія дѣла, вызвавшаго многочисленныя и справедливыя жалобы со стороны нашихъ производителей и торговцевъ, Ген. Ад. Посьетъ признавалъ необходимымъ потребовать отъ подлежащихъ желѣзнодорожныхъ компаній составленія новыхъ тарифовъ заграничнаго сообщенія, съ непремѣннымъ условіемъ представленія этихъ тарифовъ, прежде введенія ихъ въ дѣйствіе, на утвержденіе Министра Путей Сообщенія.

Комитетъ Министровъ, уже ранѣе одобрившій въ принципѣ мысль о подчиненіи дѣйствующихъ на частныхъ дорогахъ тарифовъ наблюденію правительственныхъ органовъ, призналъ вопросъ о правѣ Государства предъявлять компаніямъ подобныя требованія подлежащимъ разрѣшенію въ безусловно утвердительномъ смыслѣ. «Въ дѣйствующихъ уставахъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, говорится въ журналѣ Комитета, не содержится никакихъ указаній на права обществъ входить въ какія либо самостоятельныя соглашенія съ иностранными желѣзными дорогами или иными перевозочными предпріятіями, относительно установленія прямыхъ заграничныхъ сообщеній; на точномъ же основаніи общихъ законовъ объ акціонерныхъ компаніяхъ никакая компанія, правила которой однажды утверждены Правительствомъ, не въ правѣ простирать своихъ дѣйствій далѣе предназначенныхъ ей предѣловъ и не можетъ допускать никакихъ въ своихъ правилахъ перемѣнъ безъ особаго на то разрѣшенія Правительства. Въ виду сего Комитетъ и нынѣ признаетъ, что установленіе тарифовъ прямаго заграничнаго сообщенія должно безусловно подлежать утвержденію Правительства» *).

Это былъ первый рѣшительный шагъ Правительства на новомъ для него пути вмѣшательства въ тарифное дѣло; такого вмѣшательства, какъ засвидѣтельствовано самимъ Комитетомъ (въ томъ же журналѣ его), ожидала вся наша обрабатывающая промышленность, изъ среды которой съ настойчивостью возвышались голоса въ пользу предложенной Министромъ Путей Сообщенія мѣры.

Приведеннымъ положеніемъ Комитета Министровъ уже

*) См. Журн. Ком. Мин. 1 и 8 Іюля 1886 г. Государь утвердилъ положеніе Комитета 11 Іюля.

разрѣшалась часть находившагося въ то время на разсмотрѣніи Государственнаго Совѣта вопроса о правительственномъ воздѣйствіи на тарифы прямаго сообщенія вообще (см. выше); въ слѣдующемъ 1887 г. не только этотъ вопросъ, но и весь вопросъ объ отношеніи Государства къ тарифному дѣлу былъ въ принципѣ безповоротно рѣшенъ въ смыслѣ установленія непосредственнаго вліянія Правительства на размѣръ провозныхъ платъ по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ.

Соединенные Департаменты Законовъ и Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, въ засѣданіяхъ 28 Февраля и 12 Марта 1887 г. признали безусловный вредъ тарифной игры на пониженіе, которая практиковалась на многихъ нашихъ желѣзныхъ дорогахъ, и неотложную необходимость въ огражденіи финансовъ Государства, народнаго благосостоянія и торгово-промышленной дѣятельности страны отъ ущерба, причиняемаго имъ уклоненіями нашихъ желѣзныхъ дорогъ отъ цѣли, служить которой онѣ призваны. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Департаменты, согласно съ мнѣніемъ, высказаннымъ Статсъ-Секретаремъ Селифонтовымъ (Товарищемъ Министра Путей Сообщенія), считали несомнѣннымъ, что удовлетвореніе указанной потребности, непосильное для частныхъ лицъ, составляетъ прямую задачу государственной власти и обязываетъ ее прибѣгнуть къ необходимому воздѣйствію на желѣзныя дороги. Такая обязанность вытекаетъ изъ самаго назначенія Правительства, какъ верховнаго охранителя и защитника законныхъ интересовъ страны и ея населенія и справедливаго посредника между тѣми изъ подобныхъ интересовъ, которые приходятъ во взаимное между собою столкновеніе. Отъ исполненія этого долга по отношенію къ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ государственная власть, конечно, не можетъ считать себя освобожденною въ силу того только, что уставами желѣзнодорожныхъ обществъ послѣднимъ предоставленъ широкій просторъ въ назначеніи тарифовъ ниже предписанныхъ нормъ. Обезпечивая желѣзнымъ дорогамъ, въ упомянутомъ отношеніи, извѣстную свободу дѣйствій, столь необходимую для успѣха каждаго промышленнаго дѣла, Правительство, тѣмъ не менѣе, никогда не уполномочивало ихъ обращать эту свободу въ орудіе для нанесенія ущерба другимъ, стоящимъ подъ его защитою, правамъ и интересамъ. Для примѣра достаточно сослаться на область таможенной политики. Очевидно, Госу-

дарственная власть не можетъ допустить, чтобы желѣзныя дороги, путемъ искусственнаго пониженія тарифовъ, освобождали на дѣлѣ иностранные товары отъ запретительныхъ пошлинъ, наложенныхъ на нихъ въ огражденіе отечественной производительности. Всякія дѣйствія желѣзныхъ дорогъ въ указанномъ направленіи, нося на себѣ несомнѣнный признакъ обхода закона, должны быть немедленно пресѣчены, хотя бы они и не выходили за предѣлы правъ, предоставленныхъ желѣзнымъ дорогамъ отдѣльными ихъ уставами.

Безспорное право вмѣшательства въ распоряженія владѣльцевъ рельсовыхъ путей, открытыхъ для общественнаго пользованія, принадлежитъ Правительству, какъ было выяснено Соединенными Департаментами, и въ силу постановленій дѣйствующихъ у насъ общихъ законовъ. Согласно нашему гражданскому уложенію, предметомъ товарищества могутъ быть всякаго рода полезныя и *общему благу непротивныя* предпріятія, по какой бы то ни было промышленности, причемъ условія, положенія и постановленія ихъ ограждаются законами, если они имъ не противны и *не клонятся ко вреду, ущербу, или убытку для общаго блага* (св. зак. т. X, ч. I, ст. 2127 и 2132). Изъ прямаго смысла приведенныхъ узаконеній вытекаетъ, что дѣйствія товариществъ до той только поры признаются недоступными вмѣшательству правительственной власти, пока они не нарушаютъ закона или не наносятъ ущерба общественнымъ интересамъ. «Разъ эта граница будетъ переступлена, правительственная власть не только имѣетъ право, но положительно обязана вступиться въ дѣйствія товарищества, носящія на себѣ такой характеръ, и наложить на нихъ свое запрещеніе. Никакого посягательства на неприкосновенность Высочайше утвержденныхъ частныхъ уставовъ въ подобномъ воздѣйствіи заключаться не будетъ; разсуждать иначе—значило бы признать, что означенными уставами лицамъ, соединеннымъ между собою договоромъ товарищества, предоставлена неизвѣстная остальнымъ гражданамъ Государства привилегія совершать беззаконія, несмотря даже на помѣщаемую въ каждомъ уставѣ оговорку объ обязанности образующейся компаніи подчиняться всѣмъ общимъ узаконеніямъ, какъ дѣйствующимъ, такъ и впредь могущимъ быть изданными».

Правда, значится далѣе въ журналѣ Соединенныхъ Депар-

таментовъ, что отъ такого вмѣшательства со стороны Правительства могутъ, до нѣкоторой степени, пострадать имущественныя выгоды желѣзнодорожныхъ обществъ. Тѣмъ не менѣе о вознагражденіи послѣднихъ за вѣроятныя въ такомъ случаѣ потери не можетъ быть и рѣчи; допущеніе противнаго было бы равносильно признанію за желѣзнодорожными предпріятіями права на причиненіе ущерба государственнымъ интересамъ и общественному благу, съ возложеніемъ на Правительство обязанности выкупа дарованнаго имъ преимущества безнаказанно совершать злоупотребленія. Притомъ, если даже придавать преувеличенное значеніе постановленіямъ желѣзнодорожныхъ уставовъ по предмету тарификаціи и стать на точку зрѣнія безусловной неограниченности основанныхъ на нихъ полномочій, то, во всякомъ случаѣ, не слѣдуетъ забывать, что въ обсуждаемомъ дѣлѣ вопросъ сводится, главнымъ образомъ, лишь къ формѣ правительственнаго воздѣйствія на тарифы. По существу, Правительство всегда имѣло возможность проявить свою власть въ этомъ дѣлѣ, не прибѣгая къ какому либо измѣненію или дополненію уставовъ *).

Въ послѣднихъ, по общему правилу (изъ котораго допущено исключеніе въ одномъ только уставѣ Царскосельской дороги), высшіе предѣлы тарифныхъ ставокъ указаны съ полною положительностью; такимъ образомъ, для тарифной игры остается мѣсто лишь въ понижательномъ направленіи. При такихъ условіяхъ Правительство, признавая пониженіе тарифовъ далѣе извѣстныхъ предѣловъ вреднымъ для казны или для торгово-промышленныхъ интересовъ Государства, властно устранить это явленіе, посредствомъ обложенія соотвѣтственною пошлиною грузовъ, провозимыхъ по цѣнамъ, чрезмѣрно пониженнымъ. Этимъ способомъ желаемый результатъ могъ бы быть достигнутъ съ полнымъ успѣхомъ, причемъ вся выгода отъ повышенія стоимости провоза поступала бы въ пользу Государственнаго Казначейства, а не перевозя-

*) Принципъ вознагражденія желѣзнодорожныхъ обществъ за убытки, могущіе послѣдовать отъ вмѣшательства государственной власти въ дѣло тарификаціи грузовъ, былъ допущенъ италіанскимъ Правительствомъ, когда оно, въ 1885 г., предоставило эксплоатировать всѣ желѣзныя дороги въ странѣ двумъ крупнымъ обществамъ (Средиземному и Адріатическому), установивъ, однако, своею властью, однообразный по всему государству тарифъ и точно ограничивъ права обществъ относительно пониженія его.

щихъ грузы обществъ. Если по этому поводу вспомнить одно изъ коренныхъ началъ юридической науки, гласящее, что тому, кто, въ извѣстномъ отношеніи, имѣетъ право на большее, принадлежитъ и право на меньшее, то представится несомнѣннымъ, что, обладая правомъ воздѣйствія на желѣзнодорожные тарифы посредствомъ установленія пошлины на перевозимые грузы, Государственная власть не преступитъ предѣловъ справедливости и не нарушитъ законныхъ интересовъ желѣзнодорожныхъ обществъ, если изберетъ для достиженія той же самой цѣли иной путь, безспорно, притомъ, менѣе убыточный для компаній.

Установивъ такую точку зрѣнія, Соединенные Департаменты сочли необходимымъ выяснить самые задачи и предѣлы правительственнаго контроля надъ тарифной политикой желѣзнодорожныхъ обществъ. Въ этомъ отношеніи было рѣшено, что до тѣхъ поръ, пока тарифныя ставки, выработанныя въ предѣлахъ правъ, предоставленныхъ каждой компаніи ея уставомъ, не клонятся къ ущербу Государственной казны и не наносятъ вреда торгово-промышленнымъ интересамъ населенія, каждое данное общество остается свободнымъ отъ воздѣйствія Правительства. Послѣднее вступаетъ въ свои права тогда только, когда дѣйствія той или другой желѣзной дороги въ области тарификаціи оказываются вредными для доходовъ Государства или для общественнаго блага. Это ограничительное постановленіе, по мнѣнію Департаментовъ, прямо вытекаетъ какъ изъ основной мысли, такъ и изъ всѣхъ доводовъ представленія Генералъ-Адъютанта Посьета, которыми весьма убѣдительно доказана необходимость установленія надзора за желѣзнодорожными тарифами, въ видахъ именно устраненія ущерба, наносимаго ими казнѣ и отечественной торговлѣ и промышленности.

При дальнѣйшемъ обсужденіи представленія, о которомъ идетъ рѣчь, Департаменты обратили вниманіе на то, что, согласно предположеніямъ Ген. Ад. Посьета, правительственный надзоръ коснется только тарифовъ прямаго сообщенія. Между тѣмъ, хотя неустройства въ тарифномъ дѣлѣ, требующія вмѣшательства власти, съ особою силою и наглядностью проявились въ перевозкахъ именно прямаго сообщенія, все же нельзя утверждать, что отъ нихъ совершенно свободны и тарифы мѣстные. Несомнѣнно при этомъ, что, съ установленіемъ долж-

наго надзора за тарифами прямаго сообщенія, желѣзнымъ дорогамъ останется возможность парализовать дѣятельность правительственной власти въ этомъ направленіи путемъ установленія, для грузовъ прямаго сообщенія, спеціальныхъ мѣстныхъ тарифовъ, которые останутся изъятыми отъ правительственнаго контроля. Для устраненія возможности такого обхода закона, слѣдовало бы, поэтому, распространить обсуждаемую мѣру на всѣ вообще составляемые желѣзнодорожными обществами тарифы.

Въ конечномъ выводѣ, Государственный Совѣтъ, мнѣніемъ своимъ, Высочайше утвержденнымъ 15 Іюня 1887 г., положилъ: признать, что Правительству принадлежитъ руководительство дѣйствіями желѣзнодорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ на перевозку пассажировъ и грузовъ, съ цѣлью огражденія отъ ущерба казеннаго интереса, потребностей населенія и нуждъ промышленности и торговли. Ближайшее же соображеніе способовъ осуществленія правительственнаго надзора за желѣзнодорожными тарифами было возложено на Министровъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственныхъ Имуществъ и Государственнаго Контролера, которымъ предоставлялось своевременно внести выработанный ими проектъ тарифнаго закона на утвержденіе въ установленномъ порядкѣ.

Важность провозглашенія изложеннаго выше принципа понятна сама собою: тарификація грузовъ составляетъ одинъ изъ главнѣйшихъ нервовъ желѣзнодорожной организаціи и руководство тарифами равносильно распоряженію всею финансовою стороною желѣзнодорожнаго хозяйства. Присваивая себѣ право на подобное руководство, Правительство, изданіемъ закона 15 Іюня 1887 г., всенародно объявило о томъ новомъ началѣ, которое было имъ принято въ желѣзнодорожной политикѣ. Если сопоставить разсматриваемый законъ съ другою правительственною мѣрою, принятою нѣсколько ранѣе,—подчиненіемъ отчетности и счетоводства желѣзнодорожныхъ обществъ надзору Государственнаго Контроля—то станетъ яснымъ, что со средины восьмидесятыхъ годовъ прежняя теорія о невмѣшательствѣ Государства въ дѣла желѣзнодорожныхъ компаній могла считаться окончательно отошедшею въ область прошлаго и уступившею мѣсто новому взгляду на обязанности Правительства въ разсматриваемой отрасли государственнаго управленія.

Примѣненіе на практикѣ принципа правительственнаго руководства желѣзнодорожными тарифами нѣсколько замедлилось благодаря разногласію, возникшему по вопросу о томъ, въ какомъ вѣдомствѣ должны быть сосредоточены разработка тарифныхъ вопросовъ и завѣдываніе тарифною частью желѣзнодорожной эксплоатаціи. Министръ Путей Сообщенія стоялъ въ этомъ отношеніи за ввѣренное ему вѣдомство, остальные же два Министра, обсуждавшіе спорный вопросъ, и Государственный Контролеръ полагали поручить завѣдываніе желѣзнодорожными тарифами Министерству Финансовъ. Споръ былъ разрѣшенъ Высочайшимъ повелѣніемъ, преподаннымъ 18 Ноября 1888 г. преемнику Ген. Ад. Посьета, Генералъ-Лейтенанту Паукеру, и которымъ предписывалось, чтобы «*правительственное руководительство тарифами было всецѣло передано въ вѣдомство Министерства Финансовъ*». Вслѣдъ затѣмъ въ Государственный Совѣтъ, за подписями Статсъ-Секретарей Сольскаго и Островскаго (Министра Государственныхъ Имуществъ), Генералъ-Лейтенанта Паукера и Тайнаго Совѣтника Вышнеградскаго, было внесено представленіе о способѣ осуществленія правительственнаго надзора за тарифнымъ дѣломъ на желѣзныхъ дорогахъ.

«Желѣзнодорожные тарифы, говорилось въ этомъ представленіи, затрагиваютъ совокупность столь разнообразныхъ интересовъ, что обсужденіе, а въ подлежащихъ случаяхъ и разрѣшеніе тарифныхъ вопросовъ коллегіальнымъ порядкомъ, при участіи представителей различныхъ вѣдомствъ и учрежденій, болѣе близко знакомыхъ съ тѣмъ или другимъ изъ разсматриваемыхъ интересовъ, представляетъ существенную гарантію правильнаго веденія тарифнаго дѣла. Но, съ другой стороны, дѣло это во многихъ случаяхъ имѣетъ характеръ срочности: для того, чтобы то или другое тарифное измѣненіе достигло преслѣдуемой имъ цѣли, оно должно быть приведено въ исполненіе въ теченіе извѣстнаго опредѣленнаго времени. При многочисленности тарифныхъ вопросовъ, зависящей какъ отъ новизны дѣла, такъ и отъ степени развитія желѣзнодорожной сѣти и отъ разнообразія мѣстныхъ условій (особенно въ обширныхъ государствахъ), нѣкоторыя дѣла такого рода не могутъ, безъ вредныхъ замедленій, быть ведены тѣмъ порядкомъ, который неизбѣжно вызывается исключительно коллегіальнымъ обсужденіемъ и который вообще усиливаетъ замедленіе вмѣстѣ съ увеличеніемъ числа членовъ

коллегіи. Этими соображеніями объясняется, почему въ иностранныхъ государствахъ, хотя и сочувствующихъ принципу руководительства тарифами посредствомъ коллегіальнаго обсужденія дѣлъ, тарифы или вводятся безъ предварительнаго правительственнаго контроля (Америка, Англія), или же коллегіальному обсужденію подвергаются только болѣе или менѣе важныя дѣла, для дѣлъ же менѣе важныхъ установленъ упрощенный порядокъ рѣшенія».

При разсмотрѣніи этого вопроса Государственный Совѣтъ призналъ желательнымъ ввести подобный же порядокъ и у насъ *); поэтому, Высочайше утвержденнымъ 8 Марта 1889 г. временнымъ положеніемъ о желѣзнодорожныхъ тарифахъ и объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ (дѣйствующимъ до настоящаго времени) въ составѣ Министерства Финансовъ были образованы:

1) Совѣтъ по тарифнымъ дѣламъ, соотвѣтствующій Совѣту по желѣзнодорожнымъ дѣламъ при Министерствѣ Путей Сообщенія (см. выше) **); въ Совѣтѣ предсѣдательствуетъ Министръ Финансовъ; членами Совѣта состоятъ представители Министерствъ: Путей Сообщенія, Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ и Государственнаго Контроля, а также представители земледѣльческой промышленности, торговли и мануфактуръ, горнозаводской промышленности и частныхъ желѣзныхъ дорогъ. Вѣдѣнію Совѣта подлежатъ главнымъ образомъ общіе тарифные вопросы, какъ то: установленіе правилъ относительно составленія, публикаціи, введенія въ дѣйствіе и отмѣны тарифовъ; указаніе способовъ для устраненія соперничества желѣзныхъ дорогъ между собою и съ другими перевозочными предпріятіями, составленіе предположеній о предѣльныхъ нормахъ для провозныхъ платъ, которыя подлежатъ поднесенію на Высочайшее утвержденіе, и т. п.

2) Тарифный Комитетъ, состоящій изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контроля, подъ предсѣдательствомъ Директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ (см. ниже); онъ

*) См. дѣло Госуд. Совѣта 1889 г. по Деп. Госуд. Экономіи за № 19.

**) Со времени образованія Совѣта по тарифнымъ дѣламъ отъ Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ отошли всѣ тарифные вопросы, прежде подлежавшіе его вѣдѣнію.

обсуждаетъ и рѣшаетъ преимущественно частные тарифные вопросы, изъ числа важнѣйшихъ, находящіеся въ связи съ потребностями населенія и нуждами промышленности и торговли.

3) Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, въ которомъ сосредоточивается дѣлопроизводство по всѣмъ тарифнымъ дѣламъ и разработка послѣднихъ. Этимъ же Департаментомъ рѣшаются всѣ менѣе важные и, главнымъ образомъ, срочные тарифные вопросы. Сверхъ тарифнаго дѣла на упомянутый Департаментъ, при самомъ учрежденіи его, было возложено дѣлопроизводство по всѣмъ вообще желѣзнодорожнымъ вопросамъ, насколько такіе вопросы относятся къ предметамъ вѣдѣнія Министерства Финансовъ. «Съ возложеніемъ на Министерство Финансовъ, говорилось въ объяснительной запискѣ къ проекту Положенія объ учрежденіяхъ по тарифнымъ дѣламъ, обширной задачи руководительства желѣзнодорожными тарифами, для того, чтобы всѣ желѣзнодорожные вопросы, насколько они касаются вѣдомства Министерства Финансовъ, подлежали одновременной оцѣнкѣ и общему взгляду, является настоятельная необходимость сосредоточить ихъ въ одномъ учрежденіи, руководимомъ лицами, спеціально изучившими экономическую и финансовую сторону желѣзнодорожнаго дѣла» *).

Тѣмъ же закономъ были созданы спеціальные съѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ для обсужденія тарифныхъ вопросовъ; они собираются по распоряженію или съ разрѣшенія Министра Финансовъ и подчиняются правиламъ, составляемымъ для нихъ Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ.

Собственно составленіе предположеній о введеніи новыхъ или дополненіи и измѣненіи уже дѣйствующихъ тарифовъ поручено желѣзнымъ дорогамъ и съѣздамъ по тарифнымъ дѣламъ, но такія предположенія могутъ быть вводимы въ дѣйствіе не иначе, какъ по разсмотрѣніи и одобреніи ихъ правительственными учрежденіями по тарифнымъ дѣламъ. Отъ Министерства Финансовъ зависитъ пріостановить примѣненіе новаго тарифа, или указать условія его примѣненія, или же, наконецъ, вовсе отказать въ приведеніи его въ дѣйствіе. Если введеніе новаго и измѣненіе дѣйствующаго тарифовъ вызы-

*) См. то же дѣло Государственнаго Совѣта 1889 г.

вается заботами объ огражденіи спеціальныхъ мѣстныхъ нуждъ населенія, или интересовъ Государственнаго Казначейства, то предположенія о такихъ мѣрахъ могутъ быть возбуждены, помимо желѣзныхъ дорогъ, также правительственными и общественными учрежденіями или обществами, существующими на основаніи утвержденныхъ Правительствомъ уставовъ и имѣющими цѣлью попеченіе о хозяйственныхъ потребностяхъ населенія.

Вскорѣ послѣ изданія разсматриваемаго закона было разъяснено (послѣ обсужденія даннаго вопроса въ засѣданіи Комитета Министровъ 8 Августа 1889 г.), что если какая нибудь изъ желѣзныхъ дорогъ, или съѣздъ по тарифнымъ дѣламъ, не представятъ въ назначенный имъ срокъ затребованнаго отъ нихъ проекта новаго тарифа, а между тѣмъ измѣненіе прежняго тарифа будетъ признано Министромъ Финансовъ неотложно необходимымъ, то составленіе новаго тарифа лежитъ на обязанности Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, причемъ, по утвержденіи такого тарифа указаннымъ въ законѣ порядкомъ, онъ становится обязательнымъ для соотвѣтствующихъ желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ была создана система правительственнаго руководительства желѣзнодорожными тарифами, причемъ во главѣ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ поставленъ былъ нынѣ занимающій постъ Министра Финансовъ Статсъ-Секретарь Витте, трудъ котораго: Принципы желѣзнодорожныхъ тарифовъ, изданный въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ и явившійся первымъ опытомъ систематическаго изложенія, на русскомъ языкѣ, главнѣйшихъ началъ желѣзнодорожнаго тарифнаго дѣла, упрочилъ за его авторомъ репутацію одного изъ наиболѣе выдающихся знатоковъ этого дѣла въ Россіи. Новыя тарифныя учрежденія принялись за дѣятельную работу по усовершенствованію, упрощенію и объединенію принятыхъ на различныхъ линіяхъ провозныхъ платъ; при этомъ было признано цѣлесообразнымъ избѣгать крутой ломки прежнихъ порядковъ, могущей вызвать потрясенія или замѣшательства въ торгово-промышленной жизни страны. Работа шла въ извѣстной постепенности и примѣнительно къ нуждамъ торговли и промышленности. Прежде всего были выработаны тарифы на перевозку нашего главнаго груза—хлѣба; затѣмъ послѣдовалъ пересмотръ тарифовъ международнаго сообщенія, далѣе были

установлены тарифы на перевозку главнѣйшихъ массовыхъ грузовъ (чугуна, желѣза, каменнаго угля, соли и т. п.). Въ основаніи всѣхъ вновь выработанныхъ тарифныхъ ставокъ положено начало дифференціаціи тарифовъ, т. е. принципъ постепеннаго пониженія единичной ставки съ пуда и версты при увеличеніи разстоянія пробѣга груза; иногда лишь наравнѣ съ дифференціальной формулой примѣнялись нѣкоторые исключительные тарифы—или въ зависимости отъ особыхъ, своеобразныхъ, условій передвиженія грузовъ по той или иной линіи (напр. на Кавказѣ, Уралѣ), или же въ виду возможной, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, конкурренціи съ желѣзною дорогою болѣе дешеваго воднаго пути. Трудъ по урегулированію нашей тарифной системы можно было считать законченнымъ, въ первой его стадіи, къ 1893 г., когда явилась возможность, благодаря предшествующей работѣ тарифныхъ учрежденій и добытымъ на практикѣ указаніямъ опыта, выработать для всей сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ одинъ общій тарифъ на перевозку грузовъ съ большою, малою и пассажирскою скоростью. Нѣсколько позднѣе было приступлено къ составленію новаго пассажирскаго тарифа, основаннаго также на дифференціальной формулѣ *). Но само собою разумѣется, что въ такомъ живомъ дѣлѣ, непосредственно соприкасающемся съ жизнью и ея безпрерывно нарождающимися новыми запросами, какимъ является дѣло тарификаціи желѣзнодорожныхъ перевозокъ, было немыслимо допускать какую либо остановку въ дальнѣйшемъ усовершенствованіи разъ принятой системы, на практикѣ оказавшейся вполнѣ раціональною; поэтому въ тарифныхъ учрежденіяхъ и послѣ 1893 г. не прекращались, и до сихъ поръ не прекращаются, работы по пересмотру, дополненію и измѣненію однажды установленныхъ тарифовъ, въ зависимости отъ тѣхъ или иныхъ условій, въ которыхъ въ каждую данную минуту находятся внутренній и международный торговые рынки.

Ближайшіе результаты разсмотрѣнныхъ мѣръ.

Всею совокупностью разсмотрѣнныхъ въ настоящей главѣ правительственныхъ мѣропріятій былъ положенъ предѣлъ про-

*) См. изданіе Министерства Финансовъ, вышедшее подъ общею редакціею В. И. Ковалевскаго: Россія въ концѣ XIX вѣка (СПБ. 1900), отд. VI. Образцы схемъ тарификаціи отдѣльныхъ грузовъ разсмотрѣны, между прочимъ, въ изданномъ Императорскимъ русскимъ техническимъ обществомъ Очеркѣ сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ (СПБ. 1896), т. I, отдѣлъ III, гл. I.

извольнымъ дѣйствіямъ желѣзнодорожныхъ компаній, столь обычнымъ во время процвѣтанія концессіонной системы и безусловно несовмѣстнымъ ни съ видами Правительства, ни съ интересами частныхъ лицъ, которыя нуждались въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ. Энергія, проявленная Правительствомъ въ дѣлѣ проведенія перечисленныхъ выше преобразованій въ различныхъ областяхъ желѣзнодорожнаго хозяйства, должна была убѣдить желѣзнодорожныя общества, что пора ихъ самовольнаго распоряженія сданными имъ въ эксплоатацію линіями миновала безвозвратно. Этимъ путемъ Правительство подготовило себѣ почву для выполненія другой части предстоявшей ему задачи по упорядоченію нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Согласно мысли Императора Александра III, тѣ изъ желѣзныхъ дорогъ, предшествующая дѣятельность которыхъ показала, что онѣ не несутъ въ организаціи своего хозяйства залога болѣе успѣшнаго дальнѣйшаго существованія при условіи эксплоатаціи ихъ частными компаніями, подлежали выкупу въ казну. Какъ будетъ видно изъ дальнѣйшаго изложенія, для производства операцій по пріобрѣтенію Государствомъ рельсовыхъ путей, намѣченныхъ къ изъятію изъ вѣдѣнія желѣзнодорожныхъ обществъ, Правительству приходилось вступать въ переговоры съ этими послѣдними относительно условій выкупа содержимыхъ ими линій. Доведенію такихъ переговоровъ до успѣшнаго окончанія въ значительной мѣрѣ способствовало проникшее въ среду желѣзнодорожныхъ дѣльцовъ убѣжденіе, что впредь имъ уже не представится возможности, даже въ случаѣ сохраненія въ своихъ рукахъ содержавшихся ими линій, извлекать крупныя выгоды отъ произвольной тарификаціи грузовъ и безконтрольнаго веденія счетоводства; поэтому наиболѣе задолженныя компаніи сами съ готовностью пошли на соглашеніе съ Правительствомъ относительно ликвидаціи руководимыхъ ими предпріятій. Доказательствомъ несомнѣнной связи между отмѣченными выше преобразованіями и результатами переговоровъ о выкупѣ въ казну нѣкоторыхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ можетъ служить то обстоятельство, что большинство соглашеній Правительства съ желѣзнодорожными компаніями по этому предмету состоялось послѣ 1887 г., когда новое направленіе желѣзнодорожной политики не только вполнѣ ясно обозначилось (что замѣчалось съ самаго начала восьмидесятыхъ годовъ), но

уже было закрѣплено законодательными актами. Такимъ образомъ, контрольная и тарифная реформы, а также изданіе Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, не только способствовали установленію на желѣзныхъ дорогахъ, оставленныхъ въ частныхъ рукахъ, такого порядка веденія эксплоатаціи, который соотвѣтствовалъ интересамъ Государственнаго Казначейства, нуждамъ отечественной торговли и промышленности и запросамъ частной публики, но и косвенно оказали содѣйствіе Правительству въ исполненіи имъ Высочайшихъ предначертаній относительно пріема въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, техническое и финансовое состояніе которыхъ было признано неудовлетворительнымъ.

Разсмотрѣнію отдѣльныхъ случаевъ производства такого рода выкупныхъ операцій посвящается слѣдующая глава настоящаго очерка.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Выкупъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій.

(1881—1894 г. г.).

Основныя черты правительственной политики въ дѣлѣ выкупа частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Опытъ эксплоатаціи русской желѣзнодорожной сѣти въ семидесятыхъ годахъ истекшаго вѣка исключительнымъ почти распоряженіемъ частныхъ компаній далъ, какъ извѣстно, крайне неутѣшительные результаты въ финансовомъ отношеніи (см. т. II гл. VI настоящаго очерка). Лишь весьма немногія изъ желѣзнодорожныхъ обществъ имѣли возможность выдавать своимъ акціонерамъ дивидендъ сверхъ гарантированнаго Правительствомъ дохода на акціи; большинство же съ трудомъ покрывало одни эксплоатаціонные расходы и было принуждено, для срочнаго производства обязательныхъ платежей по акціямъ и облигаціямъ, чуть ли не ежегодно обращаться къ содѣйствію казны, принявшей на себя ручательство за извѣстную норму доходности почти каждаго изъ существовавшихъ въ то время желѣзнодорожныхъ обществъ. Наконецъ, нѣкоторыя компаніи не выручали отъ движенія по содержимымъ ими линіямъ даже суммъ, достаточныхъ для оплаты всѣхъ расходовъ эксплоатаціи, и пополненіе такого рода дефицитовъ принимала на себя все та же казна, изъ опасенія остановки движенія по той или иной дорогѣ и вреда, который подобный оборотъ дѣла могъ нанести какъ интересамъ отечественной торговли, такъ и кредиту нашихъ желѣзныхъ дорогъ за границею.

Главнѣйшая причина неудовлетворительнаго финансоваго положенія большинства нашихъ желѣзнодорожныхъ компаній коренилась въ отсутствіи распорядительности и хозяйственности, которое ясно сказывалось въ дѣйствіяхъ ихъ заправителей. Существовали, правда, желѣзнодорожныя линіи, которыя, по самымъ условіямъ ихъ возникновенія, не могли, по

крайней мѣрѣ въ первые года своего существованія, обнаружить сколько нибудь значительной доходности: нѣкоторыя изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ были предназначены преимущественно для транзитнаго движенія и прорѣзывали на пространствѣ между конечными своими пунктами такіе раіоны, экономическая производительность которыхъ стояла еще на низкой ступени развитія, что обусловливало на первое время недостатокъ въ промежуточныхъ мѣстныхъ грузахъ. Въ подобныхъ условіяхъ находились, однако, лишь немногіе изъ нашихъ рельсовыхъ путей; кромѣ того, нѣтъ сомнѣнія, что самый фактъ снабженія усовершенствованными путями сообщенія мѣстностей даже и со слабою производительностью долженъ былъ современемъ дать толчекъ развитію промышленныхъ силъ всего даннаго раіона и вызвать увеличеніе сбыта мѣстныхъ продуктовъ. И дѣйствительно, статистическіе выводы, основанные на оффиціальныхъ цифровыхъ данныхъ, съ убѣдительностью доказываютъ, что, въ видѣ общаго правила, количество товаровъ, перевозимыхъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ—по какимъ бы мѣстностямъ послѣднія ни пролегали—изъ года въ годъ возрастало, а вмѣстѣ съ тѣмъ вполнѣ естественно возрасталъ и валовой доходъ эксплоатировавшихъ ихъ компаній; тѣмъ не менѣе большинство желѣзнодорожныхъ обществъ не только не пользовалось увеличеніемъ своей валовой доходности, чтобы уменьшить свою задолженность казнѣ, но, напротивъ того, требовало отъ Правительства еще дальнѣйшихъ пособій, такъ какъ оказывалось не въ состояніи и при улучшившихся условіяхъ движенія содержать на выручаемыя средства принадлежавшіе имъ рельсовые пути. Для иллюстраціи такого положенія дѣла достаточно привести нѣсколько выдержекъ изъ собранныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія матеріаловъ, заключающихъ въ себѣ сравнительныя цифры: а) количества перевезенныхъ товаровъ, б) валовой доходности и в) задолженности Правительству по нѣкоторымъ желѣзнымъ дорогамъ въ началѣ и въ концѣ семидесятыхъ годовъ, т. е. за время наибольшаго процвѣтанія концессіонной системы, стоившей Правительству столькихъ денежныхъ жертвъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ взяты для примѣра такія линіи, эксплоатаціонная длина которыхъ въ теченіе разсматриваемаго десятилѣтія не подверглась сколько нибудь существеннымъ измѣненіямъ и которыя, по свидѣтельству

желѣзнодорожной Коммисіи Графа Баранова, являлись болѣе другихъ обремененными долгами Правительству *).

Желѣзныя дороги.	Года.	Количество перевезенныхъ товаровъ. Пуды.	Общій валовой доходъ. Рубли кред.	Общая задолженность Правительству. Рубли.
Курско - Харьково-Азовская (764 версты).	1870	19,158,993	4.215.367	2.957.863 мет.
	1875	46,204,864	6.798.139	2.546.912 мет. и 13.341.468 кред.
	1879	72,904,449	8.855.823	2.569.932 мет. и 29.634.730 кред.
Орловско-Витебская (487 верстъ).	1870	32,226,844	3.390.682	8.213.744 мет.
	1875	52,570,979	4.192.943	17.695.118 мет.
	1879	76,787,121	6.664.269	25.414.221 мет.
Московско - Брестская (1,028 верстъ).	1872 (**)	28,867,709	3.762.674	2.087.754 мет. и 1.009.547 кред.
	1875	45,918,151	5.559.250	4.719.449 мет. и 5.252.016 кред.
	1879	69,119,629	7.924.109	20.907.936 мет. и 11.875.196 кред.
Орловско-Грязская (283 версты).	1870	11,755,595	870.969	1.380.207 мет.
	1875	25,954,671	1.867.417	2.147.910 мет. и 7.542.639 кред.
	1879	40,041,432	3.044.093	3.177.980 мет. и 13.918.336 кред.
Тамбово - Саратовская (360 верстъ)	1872 (***)	16,236,999	1.412.978	824.123 мет. и 1.444.570 кред.
	1875	25,925,434	1.956.140	6.884.616 мет. и 988.448 кред.
	1879	28,658,847	2.365.126	12.510.178 мет. и 2.829.987 кред.
Динабурго - Витебская (244 версты).	1870	20,387,884	1.927.107	5.056.241 мет.
	1875	29,275,241	2.197.597	4.036.815 мет. и 7.096.945 кред.
	1879	53,221,194	3.468.079	12.013.891 мет.

Приведенные примѣры хотя и не многочисленны, но суммируютъ въ себѣ типическія черты веденія желѣзнодорожнаго хозяйства почти всѣми частными компаніями въ семидесятыхъ годахъ. Помѣщенная выше таблица показываетъ, что постоянно возраставшее движеніе грузовъ по желѣзнодорожнымъ линіямъ отнюдь не влекло за собою улучшенія финансоваго положенія обществъ; напротивъ того, положеніе это,

*) Таблица эта составлена на основаніи данныхъ, содержащихся въ Статистическихъ Сборникахъ Министерства Путей Сообщенія, за разсматриваемые года.

**) Сквозное движеніе установилось лишь въ концѣ 1871 г., такъ что первымъ полнымъ эксплоатаціоннымъ годомъ былъ 1872 г.

***) То же замѣчаніе, что по Московско-Брестской дорогѣ.

въ виду увеличенія задолженности компаній Правительству, съ каждымъ годомъ становилось все болѣе и болѣе критическимъ, причемъ такое замѣчаніе относится не только къ обществамъ, эксплоатировавшимъ перечисленные въ предшествующей таблицѣ рельсовые пути, но и къ большинству другихъ русскихъ желѣзнодорожныхъ компаній *).

Подобный результатъ представлялся явленіемъ безусловно ненормальнымъ: въ каждомъ коммерческомъ предпріятіи, если оно ведется искусно, увеличеніе валовой выручки должно имѣть послѣдствіемъ улучшеніе дѣлъ предпріятія, а не разстройство ихъ. Къ сожалѣнію на нашихъ частныхъ желѣзныхъ дорогахъ обстоятельства сложились иначе: правленія обществъ по большей части вели хозяйство на желѣзнодорожныхъ линіяхъ небрежно, а иногда прямо не согласно съ постановленіями на этотъ предметъ уставовъ соотвѣтствующихъ компаній. Обезпеченныя правительственною гарантіею на основные капиталы и, въ виду неоднократно повторявшихся примѣровъ, разсчитывая на пособіе отъ казны при всякомъ финансовомъ затрудненіи, общества часто не соблюдали даже самой элементарной бережливости при производствѣ эксплоатаціонныхъ расходовъ, изъ которыхъ самымъ крупнымъ оказывался обыкновенно расходъ на содержаніе правленій. Ясно, что при такомъ веденіи дѣла чистый доходъ компаній, несмотря на возрастаніе валовой выручки, продолжалъ оставаться на сравнительно низкомъ уровнѣ и почти ежегодно представлялся недостаточнымъ для производства упадающихъ на него обязательныхъ платежей.

Съ теченіемъ времени Правительство, видя все прогрессирующую задолженность желѣзнодорожныхъ обществъ казнѣ и постоянную неаккуратность компаній во взносѣ причитавшихся съ нихъ срочныхъ денежныхъ взносовъ, пришло къ заключенію, что палліативныя мѣры безсильны измѣнить укоренившіеся порядки и что противъ нихъ надо дѣйствовать рѣшительными средствами. По предложенію Министра Финансовъ Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Абазы было приступлено къ постепенному выкупу въ казну тѣхъ частныхъ

*) Постепенное ухудшеніе финансоваго положенія почти всѣхъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ за время процвѣтанія концессіонной системы было формально засвидѣтельствовано желѣзнодорожною Коммисіею Графа Баранова, о чемъ уже упоминалось въ настоящемъ трудѣ (см. т. II, гл. I и VI).

желѣзныхъ дорогъ, которыя наиболѣе обременяли Государственное Казначейство по причинѣ разстройства ихъ дѣлъ. Отъ этой мѣры Правительство ожидало упорядоченія нашего желѣзнодорожнаго хозяйства прежде всего вслѣдствіе предполагавшагося введенія принципа возможной бережливости въ самые пріемы эксплоатаціи рельсовыхъ путей казною, а затѣмъ благодаря предстоявшей замѣнѣ дорого стоившихъ управленій каждою отдѣльною линіею однимъ центральнымъ правительственнымъ органомъ, и сравнительно ограниченнымъ количествомъ мѣстныхъ управленій, въ вѣдѣніе которыхъ, наряду съ проектированными къ постройкѣ казенными желѣзнодорожными путями (см. слѣд. главу), имѣли поступать и выкупаемыя Правительствомъ дороги. Раціональною постановкою дѣла завѣдыванія рельсовыми сообщеніями и при помощи естественнаго расширенія торговыхъ оборотовъ, обусловливаемаго развитіемъ производительныхъ силъ страны, Правительство надѣялось положить конецъ постояннымъ дефицитамъ, обнаруживавшимся до того времени въ балансахъ почти всѣхъ русскихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Кромѣ упомянутыхъ чисто фискальныхъ выгодъ, переходъ ряда желѣзныхъ дорогъ въ распоряженіе Государства представлялся желательнымъ еще и потому, что посредствомъ такой операціи въ завѣдываніи казны съ теченіемъ времени должна была сосредоточиться цѣлая сѣть рельсовыхъ сообщеній, распоряжаться которыми Правительство могло вполнѣ сообразно съ обще-государственными интересами — торговыми, административными и военными, далеко не всегда принимавшимися въ должное вниманіе заправителями желѣзнодорожныхъ компаній.

Примѣненіе къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ проектированной мѣры было предусмотрѣно уставами всѣхъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, кромѣ двухъ (Царскосельской и Риго-Динабургской дорогъ) *). Обыкновенно въ уставахъ

*) Постройка первой изъ нихъ, какъ извѣстно, была предпринята съ цѣлью испытать, насколько наши климатическія условія допускаютъ примѣненіе въ Россіи новаго для того времени средства сообщенія, причемъ, для поощренія строителей, и имъ, и учрежденному ими обществу были дарованы совершенно исключительныя льготы; что же касается Риго-Динабургской дороги, то отсутствіе въ уставѣ ея постановленія о правѣ казны выкупить линію ранѣе окончанія срока концессіи можно объяснить только тѣмъ, что уставъ этотъ былъ однимъ изъ первыхъ по времени договоровъ Правительства съ желѣзнодорожною компаніею, когда взаимныя отношенія, долженствовавшія существовать между казною и обществами, еще не опредѣлились окончательно.

оговаривалось, что по прошествіи извѣстнаго срока (по большей части 20-ти-лѣтняго) *) со времени открытія движенія по данной дорогѣ, Правительство, съ соблюденіемъ извѣстныхъ, обозначенныхъ въ томъ же уставѣ, условій, можетъ выкупить такую дорогу въ свое владѣніе. Большая часть линій, изъ которыхъ состояла наша рельсовая сѣть къ началу царствованія Императора Александра III, была отстроена въ концѣ шестидесятыхъ и въ теченіе семидесятыхъ годовъ; слѣдовательно, предусмотрѣнные соотвѣтствующими уставами сроки, съ которыхъ казна получила право на выкупъ большинства нашихъ рельсовыхъ сообщеній, наступали не ранѣе конца восьмидесятыхъ годовъ. Между тѣмъ, уже къ 1881 г. дѣла нѣкоторыхъ компаній оказались въ почти безнадежномъ состояніи, такъ что оставленіе ихъ въ рукахъ обществъ было бы равносильно добровольному принятію на себя Правительствомъ изъ года въ годъ возраставшихъ денежныхъ тягостей, безъ всякаго, притомъ, расчета на возможность улучшенія въ будущемъ эксплоатаціонныхъ условій такого рода линій, въ виду вполнѣ безучастнаго отношенія къ своимъ обязанностямъ заправителей компаній. Оставалось одно: попытаться достигнуть добровольнаго соглашенія съ обществами, дѣла которыхъ представлялись наиболѣе разстроенными, и склонить ихъ къ уступкѣ эксплоатируемыхъ ими дорогъ казнѣ до наступленія времени, съ котораго казна могла бы произвести выкупъ каждой изъ такихъ линій по принадлежащему ей согласно уставу каждаго общества праву. На этой мысли и остановилось наше Правительство и первые случаи выкупа въ казну желѣзнодорожныхъ путей имѣли мѣсто ранѣе предусмотрѣннаго уставами срока.

Тѣмъ временемъ для другихъ дорогъ уже стали приближаться сроки выкупа ихъ по уставнымъ условіямъ; Правительство, для котораго большинство и такихъ дорогъ составляло въ финансовомъ отношеніи тяжелое бремя, пришло къ убѣжденію, что нѣтъ основаній откладывать осуществленіе своего права на пріобрѣтеніе ихъ въ казну и рѣшило не оставлять ихъ долѣе въ завѣдываніи частныхъ лицъ.

---

*) Изъ этого правила существовали единичныя исключенія; такъ напр. для выкупа дороги Динабурго-Витебской былъ назначенъ 40-лѣтній, Орловско-Витебской—35-ти-лѣтній, а Донецкой—15-ти-лѣтній срокъ.

Такимъ образомъ, въ продолженіе всего царствованія Императора Александра III шла дѣятельная работа правительственныхъ органовъ по пріему частныхъ рельсовыхъ путей въ вѣдѣніе казны. Въ зависимости отъ тѣхъ условій, которыми былъ обставленъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ переходъ частной линіи въ вѣдѣніе Правительства, всѣ дѣла о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ казною можно раздѣлить на двѣ группы: къ первой относятся случаи выкупа желѣзнодорожныхъ линій по добровольному соглашенію съ эксплоатировавшими ихъ компаніями, до наступленія сроковъ, предусмотрѣнныхъ для этого въ уставахъ компаній; вторая состоитъ изъ дѣлъ о пріобрѣтеніи въ казенное управленіе такихъ рельсовыхъ путей, на выкупъ которыхъ казна, согласно уставнымъ правиламъ, уже получила право.

Въ послѣдующемъ изложеніи каждая изъ этихъ группъ будетъ разсмотрѣна отдѣльно.

I.

Выкупъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій до наступленія сроковъ, предусмотрѣнныхъ для производства этой операціи уставами желѣзнодорожныхъ обществъ.

Харьково-Николаевская дорога.

Рядъ выкуповъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ—операцій, составлявшихъ одну изъ наиболѣе характерныхъ особенностей желѣзнодорожной политики Императора Александра III—начался съ обращенія въ собственность Правительства *Харьково-Николаевской* желѣзной дороги. Вопросъ о пріобрѣтеніи ея въ казну былъ возбужденъ еще въ послѣдніе мѣсяцы предшествовавшаго царствованія (см. т. II, гл. VI настоящаго очерка).

О неудовлетворительныхъ финансовыхъ результатахъ ея эксплоатаціи уже не разъ упоминалось въ предшествовавшемъ изложеніи; хотя за послѣдніе года царствованія Императора Александра II валовой доходъ дороги и возвысился съ 3.097.149 р. (въ 1876 г.) до 6.555.744 р. (въ 1879 г.), т. е. увеличился болѣе, чѣмъ вдвое, тѣмъ не менѣе расходы эксплоатаціи ежегодно поглощали бо́льшую часть его, и долги общества Правительству не только не погашались, но постоянно увеличивались; акціонеры же ни разу за все существованіе дороги не получили дивиденда (правительствен-

ною гарантіею акціи Харьково - Николаевской дороги не пользовались) *). Такое печальное состояніе хозяйства Харьково-Николаевской дороги до нѣкоторой степени объяснялось экономическими условіями работы линіи: хлѣбъ и уголь, главнѣйшіе грузы, перевозимые по дорогѣ, слѣдовали по ней только въ одномъ направленіи—отъ Харькова къ Николаеву; обратные же грузы эта линія имѣла въ крайне незначительномъ количествѣ, что обусловливало весьма ощутительные эксплоатаціонные убытки. Нѣтъ однако сомнѣнія, что значительная доля вины въ бездоходности дороги падала на правленіе, не обнаруживавшее достаточной энергіи и еще менѣе хозяйственности въ веденіи дѣлъ компаніи. Правительство сначала проектировало обширныя работы по увеличенію провозоспособности линіи, въ надеждѣ этимъ путемъ увеличить ея доходность, но затѣмъ, когда въ концѣ 1880 г. была рѣшена въ принципѣ постройка Криворогской линіи (продолженіе Донецкой дороги на западъ до соединенія съ Харьково-Николаевскою), то предположенныя работы были признаны хотя и необходимыми, но въ объемѣ, значительно сокращенномъ противъ того, который былъ установленъ ранѣе **). Однако же, для акціонеровъ дороги, всякое усиленіе провозоспособности послѣдней, какъ бы оно ни было желательно съ точки зрѣнія общихъ интересовъ отечественной торговли, представлялось несомнѣнно невыгоднымъ, такъ какъ влекло за собою увеличеніе облигаціоннаго капитала компаніи и связанное съ такимъ увеличеніемъ возрастаніе цифры ежегодныхъ обязательныхъ платежей общества по взносу процентовъ и погашенія по облигаціямъ; при подобномъ же оборотѣ дѣла возможность отчисленія какой либо доли чистаго дохода въ дивидендъ акціонерамъ отдалялась на неопредѣленное время ***). Поэтому акціонеры, не возра-

---

*) См. докладъ Коммисіи Графа Баранова, Часть I, таблица № 34. Изъ этой таблицы видно, что расходы эксплоатаціи составляли: съ 1876 г.—73%, въ 1877 г.—76%, въ 1878 г.—опять 73%, а въ 1879 г.—даже 91% суммы валоваго сбора.

**) Комитетъ Министровъ, при разсмотрѣніи дѣла, считалъ, что Криворогская дорога откроетъ новый кратчайшій путь для движенія Донецкаго каменнаго угля въ раіонъ Фастовской и Юго-Западныхъ дорогъ и что при такомъ положеніи дѣла въ значительной степени устраняются причины, требовавшія усиленія провозоспособности Харьково-Николаевской дороги (см. т. II гл. VI настоящаго очерка).

***) По общему правилу, изъ чистаго дохода прежде всего отчислялась сумма на уплату процентовъ и погашенія по облигаціямъ.

жая противъ намѣренія Правительства потребовать производства дополнительныхъ работъ на Харьково-Николаевской линіи, просили, въ возмѣщеніе за изъявляемое ими согласіе на мѣру, не обѣщающую имъ лично никакихъ выгодъ, выдать имъ изъ Государственнаго Казначейства ссуду подъ залогъ принадлежащихъ имъ акцій. Министръ Финансовъ (Абаза), отдавая себѣ ясный отчетъ въ безнадежномъ положеніи акціонеровъ, не счелъ, тѣмъ не менѣе, возможнымъ обременять казну новымъ денежнымъ пожертвованіемъ въ пользу общества, и безъ того уже состоявшаго должникомъ Правительства на очень крупную сумму *), и предложилъ обществу войти въ добровольную сдѣлку съ казною относительно уступки Правительству всѣхъ еще находящихся въ обращеніи акцій Харьково-Николаевской дороги. Иными словами, Абаза проектировалъ досрочный выкупъ въ казну Харьково-Николаевской линіи. При разработкѣ условій такого выкупа, Министръ Финансовъ преслѣдовалъ двоякую цѣль: онъ желалъ—во первыхъ—пойти на встрѣчу небезосновательному, по его мнѣнію, ходатайству акціонеровъ о предоставленіи имъ хотя бы нѣкоторой компенсаціи за согласіе на досрочную уступку своихъ акцій Правительству, а во вторыхъ—завершить предположенную финансовую операцію безъ единовременныхъ денежныхъ пожертвованій со стороны казны. Своей цѣли Министру Финансовъ удалось достигнуть съ помощью слѣдующей комбинаціи: онъ проектировалъ произвести уплату акціонерамъ Харьково-Николаевской дороги за передаваемыя ими казнѣ акціи (на сумму 2.158.000 р. кред. нар.) не наличными деньгами, а принадлежавшими казнѣ акціями общества Юго-Западныхъ дорогъ на равную нарицательную сумму **). Такимъ образомъ Харьково-Николаевская дорога должна была перейти въ казну безъ всякой затраты на такой переходъ наличныхъ средствъ Государства и съ пожертвованіемъ лишь незначительнаго числа находившихся въ распоряженіи Прави-

---

*) Задолженность общества Государственному Казначейству (по гарантіи облигацій) къ 1 Января 1881 г. составляла 3.816.561 р. кред. и 6.718.965 р. мет. (см. Приложеніе къ отчету Государственнаго Контролера по исполненію государственной росписи за 1880 г. стр. 113 и 115). Кромѣ того по правительственнымъ ссудамъ, авансамъ и т. п. за обществомъ числилось еще 1.315.442 р. кред. (см. Статистическій Сборникъ Министерства Путей Сообщенія, выпускъ VIII, таблица I).

**) См. представленіе Министра Финансовъ въ Комитетъ Министровъ отъ 4 Марта 1881 г. за № 2453.

тельства бумагъ другой желѣзнодорожной компаніи *), акціонеры же получали при такихъ условіяхъ, въ замѣнъ принадлежавшихъ имъ негарантированныхъ акцій, бумаги, которымъ на основаніи Высочайше утвержденнаго 9 Іюня 1878 г. устава общества Юго-Западныхъ дорогъ была присвоена правительственная гарантія 5% интереса и $^1/_8$% погашенія.

На сомнѣніе, выраженное въ средѣ Комитета Министровъ относительно того, не доставитъ ли такой обмѣнъ слишкомъ большихъ выгодъ акціонерамъ въ ущербъ интересамъ казны, Министръ Финансовъ отвѣчалъ, что если акціонеры Харьково-Николаевской дороги и будутъ, дѣйствительно, имѣть нѣкоторыя выгоды, вполнѣ, впрочемъ, оправдываемыя ихъ прежними убытками, то незначительное на этотъ предметъ денежное пожертвованіе со стороны казны покроется тѣми сбереженіями, которыя будутъ достигнуты значительнымъ сокращеніемъ количества работъ по усиленію провозоспособности выкупаемой дороги (см. выше), и кромѣ того дальнѣйшими сбереженіями въ расходахъ по эксплоатаціи, которыя несомнѣнно будутъ достигнуты послѣ перехода дороги въ казенное управленіе **). Въ виду такого заключенія, даннаго Министромъ Финансовъ, Комитетъ изъявилъ согласіе на приведеніе въ исполненіе предположеній Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Абазы. 27 Марта 1881 г. положеніе Комитета удостоилось одобренія Государя и вслѣдъ за тѣмъ Харьково-Николаевская дорога съ 1 Октября того же года была принята въ вѣдѣніе казны.

За прекращеніемъ существованія общества названной дороги долги его Правительству пришлось по необходимости сложить со счетовъ, за неимѣніемъ въ распоряженіи компаніи источниковъ для ихъ оплаты, частные же долги общества, оказавшіеся, впрочемъ, сравнительно незначительными (около 500.000 р.), Правительство, къ которому перешло все движимое и недвижимое имущество упраздненной компаніи, приняло на свою отвѣтственность. Такъ какъ всѣ желѣзнодорожныя линіи, выкупленныя въ казну за время царствованія Императора Александра III состояли, подобно Харьково-Николаевской дорогѣ, должниками Правительства на болѣе или менѣе

*) Правительство владѣло акціями общества Юго-Западныхъ дорогъ на сумму 28.479.500 р. кред. нар. (см. докладъ Коммисіи Гр. Баранова, часть I, таблицы 37—40).

**) См. Журн. Комитета Министровъ 17 Марта 1881 года.

крупныя суммы, уплатить которыя не представлялось возможности за недостаткомъ у компаній денежныхъ средствъ, то списаніе со счетовъ подобныхъ долговъ обратилось впослѣдствіи въ обычный пріемъ при всѣхъ послѣдующихъ случаяхъ перехода частныхъ линій въ завѣдываніе казны, о чемъ будетъ подробнѣе говорено въ концѣ настоящей главы.

Первый опытъ выкупа въ казну частной желѣзнодорожной линіи обошелся, такимъ образомъ, безъ всякихъ осложненій и завершился сравнительно быстро, а расчетъ съ акціонерами былъ произведенъ безъ какихъ либо затрудненій и къ явной выгодѣ акціонеровъ *). При дальнѣйшихъ переходахъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій самая процедура расчетовъ съ обществами значительно усложнилась, благодаря запутанности, въ большинствѣ случаевъ, финансовыхъ отношеній компаній къ Правительству; уже при второмъ случаѣ пріема въ вѣдѣніе казны частной желѣзной дороги—*Тамбово-Саратовской*—пришлось преодолѣть не мало затрудненій прежде, чѣмъ довести дѣло до конца.

Тамбово-Саратовская дорога.

Какъ извѣстно (см. т. I, гл. V настоящаго очерка), гарантію акцій Тамбово-Саратовской дороги, при учрежденіи общества этой дороги (въ 1868 г.), приняли на себя: земства Саратовское (губернское) и Кирсановское (уѣздное), совмѣстно съ Саратовскимъ городскимъ обществомъ. Весьма скоро послѣ возникновенія названной желѣзнодорожной компаніи стало, однако, яснымъ, что ни земству, ни городу не подъ силу принятыя ими на себя обязательства; само же общество, вслѣдствіе незначительности своего чистаго дохода, обусловленнаго безмѣрно крупными расходами по эксплоатаціи, не располагало достаточными средствами для взноса даже срочныхъ платежей по оставленнымъ за собою Правительствомъ облигаціямъ. Правительству, въ видахъ поддержанія кредита нашихъ желѣзныхъ дорогъ, не оставалось ничего другаго, какъ вносить

*) Здѣсь будетъ не лишнимъ остановиться на одной особенности этого расчета: акціи Харьково-Николаевской дороги были обмѣнены на однородныя бумаги, т. е. на акціи же; случай этотъ представляется единственнымъ въ своемъ родѣ: при всѣхъ позднѣйшихъ выкупахъ въ замѣнъ акцій выдавались правительственныя облигаціи. Впрочемъ, разницу между тѣмъ и другимъ способомъ расчета слѣдуетъ признать чисто формальной, такъ какъ акціи, гарантированныя Правительствомъ, для держателей ихъ практически ничѣмъ не отличаются (въ смыслѣ обезпеченности полученія по нимъ опредѣленнаго дохода) отъ правительственныхъ облигацій.

почти ежегодно, за счетъ учрежденій, гарантировавшихъ акціи Тамбово-Саратовской дороги, тѣ суммы, которыя они были не въ состояніи выплачивать, и записывать долгомъ за обществомъ упомянутой дороги недовнесенныя имъ суммы по уплатѣ процентовъ и погашенія по облигаціямъ. Такое положеніе вещей продолжалось вплоть до 1881 г., но когда, со вступленіемъ на престолъ Императора Александра III, установился новый взглядъ на роль Государства въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, Правительство признало необходимымъ войти въ соглашеніе съ обществомъ Тамбово-Саратовской дороги о досрочномъ выкупѣ этой линіи въ казну *), посредствомъ пріобрѣтенія Правительствомъ всѣхъ находящихся въ обращеніи акцій компаніи. Общество приняло предложенныя Правительствомъ условія, заключавшіяся въ замѣнѣ невышедшихъ еще въ тиражъ къ 1 Января 1882 г. акцій (на сумму 7.494.500 р. мет.) новыми 4% правительственными облигаціями на равную нарицательную сумму, съ признаніемъ дивидендныхъ свидѣтельствъ, выданныхъ вмѣсто погашенныхъ акцій, уничтоженными. Вслѣдъ за тѣмъ указанныя облигаціи были выпущены и на основаніи Высочайше утвержденнаго 15 Октября 1882 г. положенія Комитета Министровъ Тамбово-Саратовская дорога съ 1 Января 1883 г. была принята въ казну, причемъ поступила въ завѣдываніе учрежденнаго въ началѣ 1881 г. Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (см. слѣдующую главу).

Расчеты собственно съ обществомъ на этомъ закончились, но Правительству предстояло еще урегулировать дальнѣйшія отношенія свои къ учрежденіямъ, принявшимъ на себя гарантію по акціямъ прекратившей существованіе компаніи и, кромѣ того, въ силу перехода на казну не только всѣхъ правъ, но

*) Къ 1 Января 1882 г. за гарантировавшими акціи общества учрежденіями числились слѣдующія недоимки по оплатѣ купоновъ отъ указанныхъ акцій: за Саратовскимъ губернскимъ земствомъ — 2.272.432 р., за Кирсановскимъ уѣзднымъ земствомъ— 767.818 р., и за Саратовскимъ городскимъ обществомъ—1.144.171 р., итого 4.184.421 р. (кред.). (См. представленіе Министра Финансовъ въ Комитетъ Министровъ отъ 24 Декабря 1883 г. за № 14817). За обществомъ же Тамбово-Саратовской дороги числилось къ тому же сроку недоимокъ по взносу % и погашенія по оставленнымъ за Правительствомъ облигаціямъ компаніи 13.857.772 р. мет. (см. приложеніе къ отчету Государственнаго Контроля по исполненію государственной росписи за 1881 г. стр. 113).

Кромѣ того, согласно даннымъ Статистическаго Сборника Министерства Путей Сообщенія (выпускъ восьмой, таблица первая) къ 1 Января 1881 г., общество состояло еще въ долгу передъ Правительствомъ на сумму 442.761 р. мет. и 3.160.513 р. кред. по выданнымъ ему разновременно займамъ, ссудамъ, авансамъ и т. п.

и всѣхъ обязательствъ бывшаго общества, расчитаться съ частными кредиторами выкупленной дороги. Переговоры съ Саратовскимъ и Кирсановскимъ земствами скоро привели къ удовлетворительнымъ результатамъ: оба земства согласились, въ замѣнъ прежде лежавшей на нихъ отвѣтственности за доходъ по акціямъ Тамбово-Саратовской дороги, выплачивать Правительству до 1956 г. (срока, до котораго упраздненной компаніи была выдана концессія) ежегодную ренту. Условія уплаты такой ренты заключали въ себѣ крупныя льготы земствамъ: прежде всего самый размѣръ ренты былъ менѣе предѣльной суммы, которую земства ранѣе были обязаны уплачивать по гарантіи акцій; кромѣ того, съ земствъ была сложена недоимка, числившаяся за ними по взносамъ платежей въ счетъ гарантіи—съ Саратовскаго губернскаго земства сполна, а съ Кирсановскаго въ извѣстной долѣ ея *). Подобнаго же рода льгота была предложена и Саратовскому городскому обществу, но послѣднее проявило упорную несговорчивость и два раза доводило свои разногласія съ Правительствомъ до разсмотрѣнія ихъ Сенатомъ. Городское общество стояло на той точкѣ зрѣнія, что Правительство, устранивъ частную компанію отъ завѣдыванія Тамбово-Саратовскою дорогою и принявъ линію въ свое непосредственное распоряженіе, тѣмъ самымъ отмѣнило дѣйствовавшій ранѣе уставъ дороги, чѣмъ и освободило городское общество отъ прежнихъ, основанныхъ именно на этомъ уставѣ, обязательныхъ отношеній къ предпріятію упомянутой дороги. На этомъ основаніи общество отклонило предложеніе Правительства замѣнить взносы по гарантіи акцій опредѣленною ежегодною рентою казнѣ. Сенатъ разъяснилъ однако (указами Министру Финансовъ отъ 12 Января и 3 Февраля 1883 г.), что на основаніи точнаго смысла Высочайше утвержденнаго 28 Декабря 1881 г. положенія Комитета Министровъ, которымъ впервые были установлены основныя условія пере-

*) Максимальный взносъ по гарантіи акцій Тамбово-Саратовской дороги былъ установленъ: для Саратовскаго Земства въ суммѣ 260.000 р. мет., а для Кирсановскаго—въ 50.000 р. мет. въ годъ; размѣръ же ренты Правительству опредѣлился: для перваго изъ нихъ въ 176.900 р. кред., а для втораго—въ 34.000 р. кред. Недоимки были сложены: съ Саратовскаго земства въ суммѣ 2.272.432 р., а съ Кирсановскаго—въ той части ея, которая, пропорціонально обязательствамъ двухъ земствъ, соотвѣтствовала размѣру недоимки, сложенной съ Саратовскаго губернскаго земства—по расчету Министерства Финансовъ—437.006 р. (см. упомянутое уже представленіе Министра Финансовъ въ Ком. Мин. отъ 24 Декабря 1883 г.).

хода въ казну Тамбово-Саратовской дороги, казна имѣла безспорное право замѣнить собою общество названной дороги безъ нарушенія отношеній къ гарантирующимъ учрежденіямъ. Поэтому, если городъ Саратовъ не признаетъ возможнымъ принять предложенную ему Министромъ Финансовъ сдѣлку, то онъ долженъ оставаться по отношенію къ Правительству въ тѣхъ же самыхъ условіяхъ по взносу гарантированныхъ суммъ, въ какихъ онъ по уставу Тамбово-Саратовской дороги находился къ обществу послѣдней *).

Въ виду такого рѣшенія Сената Саратовское городское общество оказалось принужденнымъ производить взносы по гарантіи доходности Тамбово-Саратовской дороги въ той части ихъ, которая прежде выпадала на долю города Саратова (75.000 р. мет. въ годъ). Но въ виду неоднократно засвидѣтельствованнаго Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ затруднительнаго финансоваго положенія г. Саратова, тогдашній Министръ Финансовъ Н. Х. Бунге призналъ возможнымъ замѣнить этотъ взносъ, какъ то было сдѣлано для поименованныхъ выше земствъ, ежегодною рентою Правительству въ размѣрѣ всего 51.000 р. кред. и, кромѣ того, сложить съ города часть накопившейся на немъ по причитавшимся съ него за прежніе года суммамъ недоимки (всего предположено къ сложенію 655.509 р.). Для дальнѣйшаго же облегченія городу обязанности по уплатѣ проектированной ренты, Министръ Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, предполагалъ освободить городское управленіе на пять лѣтъ отъ взноса нѣкоторой части суммы, причитавшейся съ него на содержаніе городской полиціи. Такой планъ былъ одобренъ Высочайше утвержденнымъ 17 Февраля 1884 г. положеніемъ Комитета Министровъ и на этой почвѣ состоялось соглашеніе съ Саратовскимъ городскимъ обществомъ **).

---

*) Въ упомянутомъ положеніи Комитета Министровъ было опредѣлительно оговорено, что Министръ Финансовъ уполномочивается войти въ соглашеніе съ обществомъ Тамбово-Саратовской дороги и съ учрежденіями, гарантирующими доходъ по его акціямъ. Случай недостиженія такого соглашенія равнымъ образомъ былъ предусмотрѣнъ и послѣдствія такого оборота дѣла опредѣлены въ томъ же смыслѣ, какъ ихъ позднѣе установилъ Сенатъ.

**) Согласно Выс. утв. 30 Мая 1886 г. положенію Комитета Министровъ, рента, которую обязалось выплачивать Кирсановское земство, была присоединена къ поземельному налогу, взимаемому съ землевладѣльцевъ этого уѣзда; затѣмъ въ началѣ 1892 г., при передачѣ Тамбово-Саратовской линіи въ арендное пользованіе вновь образовавшемуся къ тому времени обществу Рязанско-Уральской дороги, учрежденія, гаранти-

Тѣмъ же положеніемъ Комитета Министровъ было постановлено произвести окончательную ликвидацію частныхъ долговъ бывшаго общества Тамбово-Саратовской дороги, выяснившихся къ тому времени въ суммѣ около 1.775.000 р.; дѣло это было поручено Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ учрежденію, принявшему въ свое завѣдываніе выкупленную линію. Потребныя для этой цѣли суммы Министру Путей Сообщенія предоставлено было испрашивать черезъ Государственный Совѣтъ.

Обсужденіе въ Комитетѣ Министровъ дальнѣйшей политики Правительства по отношенію къ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ.

Итакъ, уже за два первые года царствованія Императора Александра III были выкуплены двѣ значительныя частныя линіи, общимъ протяженіемъ въ 1,186 верстъ. Затѣмъ наступилъ небольшой промежутокъ времени (1883 и 1884 г. г.), въ теченіе котораго въ казенное завѣдываніе не перешло отъ частныхъ компаній ни одной дороги, за недоведеніемъ до конца начатыхъ по этому предмету съ нѣкоторыми обществами переговоровъ. Этимъ промежуткомъ времени Н. Х. Бунге воспользовался, чтобы поднять вопросъ о томъ, насколько цѣлесообразнымъ представляется дальнѣйшее слѣдованіе политикѣ, усвоенной Правительствомъ съ 1881 г. по отношенію къ частнымъ дорогамъ, оставленіе которыхъ въ рукахъ желѣзнодорожныхъ компаній грозило все возраставшимъ денежнымъ ущербомъ казнѣ. Лично Министръ былъ склоненъ сочувственно относиться къ такой политикѣ, основываясь главнымъ образомъ на примѣрѣ Германіи, гдѣ принятая государствомъ система выкупа желѣзныхъ дорогъ въ казну дала блестящіе результаты, въ особенности въ Пруссіи. По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ Министромъ Финансовъ, германскія желѣзныя дороги, эксплоатировавшіяся казною, дали въ 1882 г. чистой выручки (за покрытіемъ всѣхъ эксплоатаціонныхъ расходовъ и за отчисленіемъ, затѣмъ, изъ чистаго дохода платежей по облигаціямъ) около 12 мил. марокъ; по смѣтѣ же на 1884 г. на казенныхъ нѣмецкихъ дорогахъ, составлявшихъ къ тому времени 85% всей германской рельсовой сѣти, чистый доходъ, за уплатою расходовъ эксплоа-

---

ровавшія доходность Тамбово-Саратовской дороги, были окончательно освобождены отъ взноса ренты; вновь же учрежденное общество обязалось вносить въ казну извѣстную сумму въ возмѣщеніе расходовъ по уплатѣ процентовъ и погашенія на облигаціи упомянутой линіи (см. слѣд. главу).

тацiи и по отчисленiи $9^1/_2$ мил. марокъ на непредвидѣнные чрезвычайные расходы, ожидался въ размѣрѣ свыше 100 мил. марокъ (около 23% всего валоваго дохода). Приведенныя цифры заставляли Министра Финансовъ думать, что и у насъ, по примѣру Германiи, операцiя выкупа желѣзныхъ дорогъ могла бы дать хорошiе финансовые результаты и тѣмъ хотя бы отчасти возмѣстить казнѣ ея прежнiя жертвы на желѣзнодорожное дѣло. Тѣмъ не менѣе, соблюдая осторожность въ выводахъ, составлявшую одну изъ характеристическихъ чертъ всей его дѣятельности — какъ государственной, такъ и научной—Н. Х. Бунге оговаривался, что опытъ эксплоатацiи распоряженiемъ казны собственно русскихъ желѣзныхъ дорогъ, по его мнѣнiю, представляется еще слишкомъ кратковременнымъ, чтобы на основанiи его выводить какое либо общее заключенiе о дѣйствительныхъ фискальныхъ выгодахъ такого способа завѣдыванiя нашими рельсовыми сообщенiями *). Въ виду этихъ соображенiй Министръ Финансовъ желалъ, прежде чѣмъ окончательно вступить на тотъ путь, который былъ намѣченъ, съ Высочайшаго соизволенiя, его предшественникомъ, еще разъ заручиться одобренiемъ такой политики со стороны Государя, по докладу высшаго въ Имперiи совѣщательнаго учрежденiя по желѣзнодорожнымъ дѣламъ.

Въ Комитетѣ Министровъ взглядъ Бунге нашелъ единодушную поддержку, особенно въ виду приведенныхъ Министромъ Путей Сообщенiя цифровыхъ данныхъ, касавшихся результатовъ эксплоатацiи двухъ выкупленныхъ къ тому времени желѣзнодорожныхъ линiй: Харьково-Николаевской и Тамбово-Саратовской. По расчету Ген. Ад. Посьета, за 1883 г.— первый годъ, когда на упомянутыхъ линiяхъ былъ примѣненъ общiй порядокъ эксплоатацiи желѣзныхъ дорогъ казною **), чистый доходъ Харьково-Николаевской дороги равнялся 903.000 р., тогда какъ за два предшествовавшiе года въ совокупности онъ не превышалъ 656.000 р.; на Тамбово-Саратовской же дорогѣ, дававшей въ 1881 и 1882 г. г. дефициты по эксплоатацiи, за 1883 г. получилось хотя и незначительное, но

*) См. предст. М. Ф. въ Ком. Мин. отъ 13 Января 1884 г. за № 417.

**) Харьково-Николаевская дорога, хотя и перешла въ казну на основанiи Выс. повелѣнiя 27 Марта 1881 г. (см. выше), однако, по свидѣтельству Министра Путей Сообщенiя, эксплоатировалась Правительствомъ въ 1881 и 1882 гг. на прежнихъ началахъ акцiонернаго общества; Тамбово-Саратовская же линiя была принята въ казенное завѣдываніе только съ 1 Января 1883 г.

все же нѣкоторое превышеніе валоваго сбора надъ эксплоатаціонными расходами. Переходя затѣмъ къ вопросу о сравнительномъ размѣрѣ затратъ на эксплоатацію казенной рельсовой сѣти (составлявшей тогда, вмѣстѣ со вновь сооруженными правительственными дорогами, 2,839 верстъ) и наиболѣе подходящихъ къ ней по протяженію линій, принадлежавшихъ частнымъ обществамъ, Министръ Путей Сообщенія дѣлалъ выводъ, что содержаніе Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ обходится—если брать общій расходъ на версту эксплоатируемыхъ путей—дешевле правленій Главнаго Общества и обществъ желѣзныхъ дорогъ: Московско-Брестской и Либаво-Роменской—почти вдвое, а общества Юго-Западныхъ дорогъ—на 21% *).

Считая достигнутые результаты весьма благопріятными, Комитетъ, тѣмъ не менѣе, согласно съ заключеніемъ Тайнаго Совѣтника Бунге, не счелъ возможнымъ на основаніи ихъ высказаться окончательно въ пользу безусловной выгодности казеннаго завѣдыванія желѣзными дорогами и ограничился постановленіемъ, что впредь не слѣдовало бы отклонять пріобрѣтенія въ казну такихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій, переходъ которыхъ въ руки Правительства можетъ состояться на условіяхъ, не обременительныхъ для Государства **). Это заключеніе 23 Марта 1884 г. получило санкцію Высочайшей власти и дало новый толчекъ дѣятельности Правительства по упорядоченію финансоваго состоянія нашего желѣзнодорожнаго хозяйства.

Дороги Муромская и Путиловская.

Въ 1885 г. перешли въ казну, по добровольному соглашенію съ Правительствомъ, двѣ сравнительно незначительныя по протяженію желѣзнодорожныя линіи: *Муромская* (106 верстъ) и *Путиловская* (32 версты). Относительно первой изъ нихъ Правительство не было связано никакими обязательствами по гарантіи ея капитала, и линія была въ свое время разрѣшена къ постройкѣ исключительно на страхъ и рискъ концессіонеровъ (см. т. II гл. IV настоящаго очерка); тѣмъ не менѣе, въ

*) См. записку Министра Путей Сообщенія по поводу представленія Министра Финансовъ въ Ком. Мин. о направленіи финансовой стороны желѣзнодорожнаго дѣла на будущее время (Приложенія къ журн. Ком. Мин. за Мартъ мѣсяцъ 1884 г.).

**) См. журн. Ком. Мин. 13 Марта 1884 г.

виду испытанныхъ предпринимателями затрудненій въ собраніи необходимыхъ капиталовъ, Государственный Банкъ, съ Высочайшаго разрѣшенія, неоднократно выдавалъ обществу, содержавшему дорогу, ссуды подъ залогъ его бумагъ. Правительство намѣревалось со временемъ передать Муромскую дорогу въ эксплоатацію Главнаго Общества, къ Нижегородской линіи котораго дорога примыкала; условія подобной передачи были проектированы въ тѣхъ видахъ, чтобы послѣдствіемъ перехода дороги въ завѣдываніе крупной компаніи явился окончательный расчетъ съ казной по долгамъ общества Муромской дороги. Однако, переговоры съ Главнымъ Обществомъ, начатые Министерствомъ Путей Сообщенія, не привели къ желаемымъ результатамъ вслѣдствіе отказа Главнаго Общества пойти на предложенную ему сдѣлку; дѣла же общества Муромской дороги съ каждымъ годомъ шли все хуже и хуже, и въ 1884 г. общество было наканунѣ признанія его несостоятельнымъ. Обсуждая, по представленію Ген. Ад. Посьета, финансовое положеніе компаніи, Комитетъ Министровъ нашелъ, что, при существовавшихъ тогда условіяхъ, примѣненіе къ обществу установленнаго закономъ конкурснаго порядка только затянуло бы дѣло ликвидаціи компаніи въ ущербъ казнѣ, частнымъ кредиторамъ и техническому состоянію дороги. Кромѣ того, въ средѣ Комитета раздались голоса, утверждавшіе, что неудачу предположенія о передачѣ Муромской дороги въ содержаніе Главнаго Общества отнюдь нельзя ставить въ вину заправителямъ Муромской дороги; между тѣмъ, неудовлетворительный исходъ переговоровъ по этому поводу значительно ухудшилъ дѣла послѣдней. Поэтому Комитетъ считалъ согласнымъ съ достоинствомъ Правительства оказать обществу Муромской дороги нѣкоторое снисхожденіе и рѣшилъ выдать ему извѣстную сумму на уплату долговъ общества частнымъ кредиторамъ, дорогу же принять въ казну за долгъ общества Государственному Банку и другимъ правительственнымъ учрежденіямъ *). Всѣхъ долговъ этой послѣдней категоріи насчитывалось, по исчисленію Министра Путей Сообщенія, къ 1 Января 1885 г. около 5 мил. р.; что же касается частныхъ долговъ, то, за согласіемъ кредиторовъ общества скинуть съ суммы своихъ претензій 20%, общая

*) См. Журн. Ком. Мин. 20 Февраля 1885 г.

цифра ихъ была опредѣлена въ 895.981 р., которые Правительство рѣшило уплатить наличными деньгами *).

Въ разсмотрѣнномъ дѣлѣ, помимо незначительности указаннаго непосредственнаго расхода казны по пріобрѣтенію линіи, протяженіе которой все же превышало 100 верстъ, обращаетъ на себя вниманіе еще оговорка, принятая Комитетомъ Министровъ относительно самаго порядка расчетовъ казны съ частными кредиторами ликвидируемой компаніи. Комитетъ обусловливалъ выдачу изъ казны приведенной выше суммы въ 895.981 р. обязательствомъ правленія общества Муромской дороги произвести чрезъ троекратную публикацію вызовъ всѣхъ его частныхъ кредиторовъ, съ предвареніемъ ихъ, что по истеченіи двухъ мѣсяцевъ со дня послѣдней публикаціи никакія, непредъявленныя въ теченіе этого срока, претензіи, не будутъ приняты во вниманіе. Затѣмъ признано было необходимымъ потребовать отъ правленія подлинныхъ росписокъ кредиторовъ, своевременно сдѣлавшихъ свои заявленія, въ полученіи слѣдовавшей каждому суммы; всѣ же могущія обнаружиться впослѣдствіи претензіи акціонеры обязались принять на свою отвѣтственность (само собою разумѣется, кромѣ текущихъ расходовъ эксплоатаціи, которые оставались на обязанности Правительства, какъ правопреемника общества).

Предъявленіе обществу подобныхъ условій нельзя не признать важнымъ усовершенствованіемъ въ дѣлѣ выработки наиболѣе подходящихъ техническихъ пріемовъ для производства финансовой стороны операцій по выкупу въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій; несомнѣнно, что такимъ путемъ Правительство въ достаточной мѣрѣ ограждалось отъ риска понести болѣе значительныя денежныя жертвы, чѣмъ тѣ, которыя были признаны возможными по принципіальномъ обсужденіи вопроса о выкупѣ той или иной дороги. Такой порядокъ производства расчета впослѣдствіи получилъ силу закона (согласно Высочайше утвержденному 20 Мая 1892 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта о способѣ ликвидаціи дѣлъ желѣзныхъ дорогъ, выкупаемыхъ въ казну), но и до этого времени оговорка въ приведенномъ смыслѣ находила себѣ мѣсто почти во всѣхъ договорахъ Правительства съ частными компаніями,

*) См. представл. М-ра П. С. въ Ком. Мин. отъ 9 Января 1885 г. за № 140.

передававшими эксплоатируемыя ими линіи въ завѣдываніе казны (кромѣ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ случаевъ, обусловленныхъ особыми обстоятельствами) *).

Выкупъ второй изъ упомянутыхъ выше дорогъ—Путиловской—состоялся на нѣсколько иныхъ условіяхъ. Капиталъ этой линіи, какъ извѣстно, пользовался съ 1876 г. правительственною гарантіею (см. т. II, гл. V настоящаго очерка); при этомъ общество Путиловской дороги, на основаніи дополненія къ его уставу, утвержденнаго 11 Іюля 1881 г., было обязано принять въ свое вѣдѣніе, по требованію Правительства, восьмиверстную *Гутуевскую вѣтвь*, къ постройкѣ которой Правительство около того времени было готово приступить на свой непосредственный счетъ и которая должна была доставить выходъ къ С.-Петербургскому морскому каналу доставляемымъ изъ внутреннихъ губерній грузамъ. Между тѣмъ, эксплоатація Путиловской дороги ежегодно давала дефициты и особая коммисія, назначенная для разсмотрѣнія финансоваго положенія линіи, пришла къ убѣжденію, что оставленіе въ рукахъ отдѣльной компаніи столь незначительнаго желѣзнодорожнаго участка и въ будущемъ не обѣщаетъ какихъ либо денежныхъ выгодъ. Поэтому Министры Путей Сообщенія и Финансовъ сочли предпочтительнымъ не передавать казенной Гутуевской вѣтви, по отстройкѣ ея, обществу Путиловской дороги, какъ было предположено ранѣе, но воспользоваться поступившимъ въ 1885 г. на усмотрѣніе Правительства ходатайствомъ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ объ отдачѣ ему въ эксплоатацію обѣихъ вѣтвей, выкупивъ предварительно въ казну Путиловскую дорогу. Выкупъ проектировался путемъ пріобрѣтенія Правительствомъ всѣхъ акцій Путиловской дороги у единственнаго владѣльца ихъ, купца Яфимовича, по расчету 178 р. кред. за акцію (номинальная цѣна которой составляла 125 р. мет.); по предположенію Министра Финансовъ, слѣдуемая владѣльцу акцій сумма имѣла быть выплачена наличными деньгами: выпускъ правительственныхъ облигацій на этотъ предметъ Тайный Совѣтникъ Бунге находилъ неудобнымъ, главнымъ образомъ въ виду незначительности суммы, которая требова-

*) Положеніе Ком. Мин. о ликвидаціи дѣлъ общества Муромской дороги было утверждено Государемъ 2 Марта 1885 г. Дорога принята въ казну съ 5 Октября того же года.

лась для покупки акцій (менѣе милліона рублей) *). Что же касалось условій передачи Путиловской дороги и Гутуевской вѣтви въ завѣдываніе Главнаго Общества, съ присоединеніемъ ихъ, подъ общимъ наименованіемъ «Портовой вѣтви», къ управленію Николаевской желѣзной дороги, то они были составлены съ такимъ расчетомъ, что избавляли Правительство отъ необходимости прямыхъ затратъ на покрытіе могущихъ оказаться дефицитовъ по эксплоатаціи Портовой вѣтви; въ случаѣ же полученія чистаго дохода (т. е. остатка отъ суммы валоваго дохода, за покрытіемъ всѣхъ расходовъ по эксплоатаціи) такой доходъ полностью шелъ въ приходъ казны, безъ всякихъ отчисленій изъ него въ пользу Главнаго Общества **). Комитетъ Министровъ одобрилъ проектъ Ген. Ад. Посьета и Тайнаго Совѣтника Бунге положеніемъ, удостоившимся Высочайшаго утвержденія 17 Марта 1885 г.

Соглашеніе съ акціонерами Муромской и Путиловской дорогъ по обстоятельствамъ, его сопровождавшимъ, до извѣстной степени напоминаетъ случай выкупа Харьково-Николаевской дороги: и тутъ для окончательнаго расчета понадобился сравнительно короткій срокъ. Несравненно бо́льшія затрудненія встрѣтило Правительство при позднѣйшихъ, сдѣланныхъ имъ, попыткахъ склонить нѣкоторыя желѣзнодорожныя компаніи къ уступкѣ казнѣ содержимыхъ ими рельсовыхъ путей, срокъ выкупа которыхъ по уставнымъ условіямъ еще не наступилъ, но которые Правительство по тѣмъ или инымъ причинамъ, изложеннымъ ниже, желало изъять изъ частнаго владѣнія. Линіи эти были: *Уральская, Ряжско-Вяземская, Моршанско-Сызранская, Закавказская, Тамбово-Козловская и Либаво-Роменская;* по каждой изъ нихъ переговоры Правительства съ акціонерами продолжались нѣсколько лѣтъ; кромѣ того, вопросы о выкупѣ всѣхъ этихъ дорогъ (исключая одной лишь Тамбово-Козловской, въ виду особыхъ обстоятельствъ, отмѣченныхъ ниже) можно выдѣлить въ особую группу, потому

---

*) Отзывъ М-ра Фин. изложенъ въ предст. М-ра П. С. въ Ком. Мин. отъ 21 Февраля 1885 г., за № 1492.

**) Упомянутыми условіями было постановлено, что если бы валовый сборъ съ Портовой вѣтви былъ недостаточенъ для покрытія эксплоатаціонныхъ расходовъ вѣтви, то недостающая сумма покрывается изъ избытка чистаго дохода Николаевской дороги сверхъ 7.200.000 р., прежде распредѣленія этого избытка между казною и Главнымъ Обществомъ, предусмотрѣннаго главными основаніями передачи въ частное владѣніе Николаевской желѣзной дороги (см. т. I, гл. V настоящаго очерка).

что въ разсмотрѣніи ихъ принималъ участіе не только Комитетъ Министровъ, но и Государственный Совѣтъ (по Департаменту Государственной Экономіи). Къ тому времени уже состоялось Высочайшее повелѣніе о распредѣленіи желѣзнодорожныхъ дѣлъ между этими двумя высшими государственными учрежденіями (см. введеніе къ настоящему тому); а такъ какъ расчетъ съ обществами всѣхъ названныхъ дорогъ не могъ быть произведенъ безъ затраты сравнительно крупныхъ денежныхъ средствъ изъ наличности Государственнаго Казначейства, то Комитетъ Министровъ постоянно помѣщалъ въ своихъ положеніяхъ оговорку о томъ, что окончательное ассигнованіе подобныхъ суммъ должно быть испрошено чрезъ Государственный Совѣтъ.

Уральская дорога. Рядъ дѣлъ, отличавшихся перечисленными признаками, открыло собою дѣло о переходѣ въ завѣдываніе казны *Уральской* дороги. Постройка этой линіи, какъ было подробно указано въ предшествовавшемъ томѣ (гл. IV и V), производилась при совершенно исключительныхъ обстоятельствахъ: не говоря уже о продолжительныхъ преніяхъ, предшествовавшихъ утвержденію устава общества Уральской дороги и повлекшихъ за собою, въ 1874 г., измѣненіе редакціи этого устава, утвержденнаго всего за годъ передъ тѣмъ, самое направленіе линіи подверглось измѣненію послѣ того, какъ уже было дано разрѣшеніе на приступъ къ сооруженію пути. Затѣмъ вспыхнула война съ Турціею и значительная часть рабочихъ, занятыхъ на Уральской линіи, была призвана къ отбыванію воинской повинности, что вызвало значительное промедленіе въ дальнѣйшемъ ходѣ работъ. Тѣмъ не менѣе, въ 1879 г. дорога была закончена; при этомъ, однако, въ виду указанныхъ выше обстоятельствъ, вызвавшихъ задержки въ постройкѣ, а также вслѣдствіе непредвидѣнныхъ техническихъ трудностей проложенія пути по неудобной гористой мѣстности, обнаружилась крупная передержка въ строительныхъ расходахъ. Къ тому же и эксплоатація линіи оказалась убыточною: въ первые три года существованія дороги эксплоатаціонные расходы превысили валовой доходъ; въ слѣдующіе же года хотя и получился нѣкоторый чистый доходъ, но въ количествѣ, не могущемъ покрыть сколько нибудь значительной части обязательныхъ платежей компаніи. Правительству, какъ всегда, пришлось

оказывать обществу неоднократныя и крупныя денежныя воспособленія не только уплатою полностью дохода по акціямъ и облигаціямъ, но и ссудами изъ суммъ бывшаго желѣзнодорожнаго фонда, а также авансами изъ средствъ Государственнаго Казначейства. Общая задолженность Уральской дороги Правительству къ 1885 г. выражалась цифрою въ 7.000.000 р. мет. и около 11.000.000 р. кред.; строительные же долги общества частнымъ кредиторамъ составляли къ тому же времени около 8.500.000 р. кред. *). При такомъ состояніи счетовъ компаніи, попытка ея получить разрѣшеніе на выпускъ дополнительнаго облигаціоннаго займа не могла, конечно, встрѣтить сочувствія у Правительства; тѣмъ не менѣе Министръ Путей Сообщенія, въ виду полной исправности общества по выполненію всѣхъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ по технической части, полагалъ возможнымъ оказать компаніи нѣкоторое пособіе для расчета общества съ его частными кредиторами, но съ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы Уральская дорога безотлагательно перешла въ казенное управленіе посредствомъ обмѣна акцій ея на равноцѣнныя правительственныя облигаціи. Для опредѣленія размѣра проектированнаго пособія, при Министерствѣ Путей Сообщенія была учреждена особая коммисія изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ; затѣмъ этотъ вопросъ обсуждался въ Совѣтѣ Министра Путей Сообщенія и, наконецъ, по нему происходила переписка между Министрами Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ. По всестороннемъ разсмотрѣніи дѣла было установлено, что Правительство можетъ согласиться на выдачу обществу воспособленія (для расчета съ частными кредиторами) въ размѣрѣ 3.800.000 р.; указанною суммою, какъ удостовѣрялъ Министръ Финансовъ (Н. Х. Бунге), вполнѣ покрывались тѣ издержки общества, производство которыхъ обусловливалось особыми распоряженіями Правительства по отношенію къ разсматриваемой дорогѣ (затраты, вызванныя измѣненіями техническихъ условій постройки; убытки, причиненные прогуломъ рабочихъ вслѣдствіе пріостановки работъ по требованію Министерства Путей Сообщенія въ 1875—1876 г.г., во время пересмотра вопроса о направленіи линіи и т. п.); остальная же часть строительныхъ долговъ

*) См. предст. М-ра П. С. въ Ком. Мин. отъ 16 Марта 1886 г., за № 2314.

общества, по заявленію Тайнаго Совѣтника Бунге, вызвана постояннымъ обращеніемъ правленія къ дорого стоящему частному кредиту, и въ данномъ случаѣ Правительство, не принимавшее на себя никакой отвѣтственности за такого рода операціи компаніи, свободно отъ всякихъ обязательствъ по отношенію къ послѣдней.

Предположенную комбинацію одобрилъ и Комитетъ Министровъ, высказавшись при этомъ за скорѣйшее пріобрѣтеніе Уральской дороги въ казну на основаніяхъ, выработанныхъ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ, т. е. посредствомъ обмѣна невышедшихъ еще въ тиражъ акцій общества на равноцѣнныя правительственныя облигаціи, приносящія тотъ же доходъ (5%). Взглядъ Комитета былъ мотивированъ не только необходимостью положить конецъ нерасчетливому веденію дѣла эксплоатаціи Уральской дороги, но и обще-государственными соображеніями о будущихъ выгодахъ, которыя могутъ обнаружиться съ переходомъ линіи въ казну. «За окончаніемъ постройки казенной Екатеринбурго-Тюменской дороги, говорится въ журналѣ Комитета, и въ виду начатаго непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства сооруженія Самаро-Уфимской желѣзной дороги *), долженствующей впослѣдствіи примкнуть къ Екатеринбургу или къ Каменской вѣтви (Екатеринбурго-Тюменской дороги) **) присоединеніе къ этимъ двумъ рельсовымъ путямъ Уральской дороги представило бы, по заключенію Комитета, значительныя выгоды. А именно, установленіе на всей сѣти пріуральскихъ желѣзныхъ дорогъ единообразныхъ тарифовъ, упраздненіе тѣхъ мелочныхъ формальностей, съ которыми связана передача грузовъ съ одной дороги на другую и тому подобныя для торговли удобства, возникающія изъ соединенія въ однѣхъ рукахъ завѣдыванія рельсовыми сообщеніями столь обширнаго края, несомнѣнно возвысятъ экономическое

*) Постройка на казенныя средства Екатеринбурго-Тюменской дороги была рѣшена Высочайше утвержденнымъ 17 Декабря 1882 г. положеніемъ Комитета Министровъ; въ Декабрѣ 1885 г. линія уже была открыта для движенія. Самаро-Уфимская же дорога (первый участокъ Сибирской магистрали), направленіе которой установлено положеніями того же Комитета, Высочайше утвержденными 6 и 25 Января 1885 г., была завершена въ концѣ лѣта 1888 г. (см. слѣдующую главу).

**) Продолженіе Самаро-Уфимской линіи до Екатеринбурга замедлилось осуществленіемъ; лишь въ 1896 г. была отстроена линія Екатеринбургъ—Челябинскъ, соединившая названный выше городъ съ продолженіемъ Самаро-Уфимскаго пути (Златоустъ—Міассъ—Челябинскъ).

значеніе этой сѣти, предназначенной служить какъ для мѣстнаго движенія между заводами, такъ и для областей, къ Уралу прилегающихъ. Напротивъ того, оставленіе въ различныхъ рукахъ двухъ артерій транзитнаго движенія товаровъ, идущихъ съ востока на Волгу и обратно, т. е. Пермской и Самарской линій, можетъ повести къ тарифной конкурренціи между этими двумя направленіями, въ нарушеніе естественнаго хода торговли и въ прямой ущербъ обѣимъ дорогамъ, изъ коихъ доходность одной гарантирована казною, а другая сооружена на счетъ той же казны. Такимъ образомъ, соединеніе въ рукахъ казны всей Уральской желѣзнодорожной сѣти поведетъ, въ будущемъ, къ правильной въ столь обширномъ краѣ постановкѣ дѣла торговыхъ сообщеній; въ настоящее же время сліяніе съ сосѣднею казенною линіею Уральской дороги повліяетъ, несомнѣнно, на пониженіе по этой послѣдней эксплоатаціонныхъ издержекъ» *).

На предъявленныя обществу Уральской дороги условія принятія линіи въ казну общество въ принципѣ изъявило согласіе, но кредиторы его не удовольствовались назначенной Правительствомъ для расплаты съ ними суммою (3.800.000 р.) и просили объ увеличеніи ея. Этотъ вновь возникшій вопросъ разсматривался въ Департаментѣ Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, которому Комитетъ Министровъ счелъ необходимымъ предоставить регулированіе окончательныхъ расчетовъ между казною и обществомъ Уральской дороги. Ставшій во главѣ Министерства Финансовъ съ 1887 г. Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій склонялся въ пользу нѣкоторой надбавки къ первоначально назначенной для расчета суммы. Объясняя, что акціонеры общества Уральской дороги владѣютъ всего лишь 22% общаго количества невышедшихъ въ тиражъ акцій компаніи, тогда какъ остальные 78% находятся въ рукахъ казны, онъ считалъ, что въ интересахъ самого Правительства было бы желательнымъ не оставлять предпріятія въ завѣдываніи лицъ, владѣющихъ едва $^1/_5$ акціонернаго капитала компаніи, обнаружившей, къ тому же, свою полную финансовую несостоятельность; въ виду этого и ради скорѣйшаго перехода въ

*) См. Журн. Ком. Мин. 8 Апрѣля 1886 г. Высочайшее утвержденіе послѣдовало 23 того же Апрѣля.

казну Уральской дороги, Управлявшій Министерствомъ Финансовъ былъ готовъ рѣшиться на выдачу обществу, для расплаты съ его кредиторами, нѣкотораго дополнительнаго пособія, но ставилъ опредѣленіе размѣра такого пособія въ зависимость отъ условія, чтобы подобная выдача отнюдь не вызывала сверхсмѣтныхъ ассигнованій изъ средствъ Государственнаго Казначейства. Съ этою цѣлью былъ найденъ слѣдующій исходъ: на добавочное воспособленіе признано возможнымъ обратить: а) запасный капиталъ общества (который, согласно уставу, собственно говоря, долженъ былъ бы при выкупѣ поступить въ вѣдѣніе казны) и б) остатки отъ суммы, ассигнованной уже условно по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія на выкупъ Уральской дороги; въ итогѣ получалась цифра около 259.000 р., на которую и предположено было увеличить опредѣленную по положенію Комитета Министровъ сумму пособія обществу (3.800.000 р.) *). За изъявленнымъ компаніею согласіемъ подчиниться такому расчету **) и по одобреніи его Государственнымъ Совѣтомъ, мнѣніе котораго по этому вопросу получило Высочайшее утвержденіе 30 Марта 1887 г., съ обществомъ Уральской дороги былъ произведенъ окончательный расчетъ и линія принята въ казну съ 1 Іюля того же 1887 года.

Дороги Ряжско-Вяземская и Моршанско-Сызранская.

Еще болѣе продолжительными переговорами съ акціонерами отличалось дѣло о переходѣ въ завѣдываніе Правительства *Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской* линій. Оно

---

*) См. предст. Мин. Фин. въ Госуд. Совѣтъ отъ 12 Февраля 1887 г. за № 1612 (дѣло Госуд. Сов. по Деп. Экономіи 1887 г. за № 71). Основанія приведеннаго расчета были слѣдующія: по исчисленію М-ва Финансовъ, при расчетѣ съ акціонерами изъ суммы 3.800.000 р., назначенной Комитетомъ Министровъ на расплату съ кредиторами компаніи, должны быть удержаны уже выданные обществу въ счетъ этой суммы авансы и израсходованныя обществомъ на тотъ же предметъ суммы изъ эксплоатаціонныхъ доходовъ—всего 428.249 р. 75 к. Слѣдовательно, обществу предстояло получить на руки (3.800.000 р.—428.249 р. 75 к.) 3.371.750 р. 25 к. Между тѣмъ, по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ М-ва П. С. на выкупъ Уральской дороги было ассигновано 3.400.000 р., изъ которыхъ такимъ образомъ очищался остатокъ въ 28.249 р. 75 к. Запасный же капиталъ общества къ 1 Января 1887 г. составлялъ 230.636 р. 62 к. Поэтому сумма добавочнаго пособія была исчислена (28.249 р. 75 к.+230.636 р. 62 к.) 258.886 р. 37 к.

**) Согласіе это состоялось исключительно благодаря уступчивости самаго крупнаго изъ частныхъ кредиторовъ общества, извѣстнаго предпринимателя Губонина, который добровольно отказался отъ значительной части своихъ вполнѣ законныхъ претензій къ компаніи (см. тамъ же).

началось съ того, что акціонеры упомянутыхъ дорогъ, почти исключительно Голландцы, просили продленія на новыя двѣнадцать лѣтъ дѣйствія правительственной гарантіи, дарованной находившимся въ ихъ владѣніи акціямъ, какъ извѣстно, на 15-ти-лѣтній срокъ, который истекалъ 28 Апрѣля 1887 г. (см. томъ II, гл. III настоящаго очерка). Домогательства свои акціонеры основывали на предположеніи о необходимости для нашего Правительства предотвратить то неблагопріятное для Россіи настроеніе голландскаго денежнаго рынка, которое, по утвержденію просителей, явилось бы неминуемымъ послѣдствіемъ рѣзкаго перехода отъ полной гарантіи акцій упомянутыхъ компаній къ совершенному прекращенію отвѣтственности казны за ихъ доходность. Въ связи съ приведеннымъ ходатайствомъ представители акціонеровъ Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорогъ испрашивали также разрѣшенія на сліяніе въ одно общество компаній двухъ названныхъ дорогъ, съ присоединеніемъ къ тому же обществу еще и Ряжско-Моршанской линіи для образованія одного общества Сызрано-Вяземской дороги. Со дня возникновенія такого соединеннаго общества, акціонеры его, по предположенію просителей, должны были получить право на отчисленіе въ ихъ пользу извѣстной части чистаго дохода компаніи, одновременно съ производствомъ отчисленій на платежъ по облигаціямъ *). Комитетъ Министровъ, разсмотрѣвъ это дѣло въ Мартѣ 1887 г., отклонилъ, однако, оба предложенія. Относительно Ряжско-Моршанской дороги Правительство уже выработало себѣ опредѣленную программу дѣйствій на ближайшее будущее и рѣшило въ принципѣ выкупить ее въ казну; поэтому проектъ сліянія трехъ обществъ въ одно не могъ подлежать осуществленію **). Что же касалось вопроса о новыхъ льготахъ, испрашивавшихся акціонерами дорогъ Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской, то Комитетъ высказалъ увѣренность въ томъ, что заграничные капиталисты, вообще весьма осмотрительные въ дѣлѣ помѣщенія своихъ сбереженій, хорошо были освѣдомлены о срочности гарантіи по акціямъ двухъ названныхъ дорогъ и несомнѣнно

---

*) См. предст. Упр. М. Ф. въ Ком. Мин. отъ 23 Февраля 1887 г. за № 1975.

**) Рѣшеніе Правительства выкупить въ казну и удержать въ казенной эксплоатаціи Ряжско-Моршанскую дорогу было вызвано главнымъ образомъ тарифной политикою общества, не согласною съ общими интересами нашей торговли (см. ниже).

надлежащимъ образомъ взвѣсили это обстоятельство при покупкѣ акцій. Съ своей стороны, Вышнеградскій просилъ Комитетъ принять въ соображеніе, что разсматриваемыя акціи были реализованы по цѣнѣ, немногимъ превышавшей половину ихъ номинальной стоимости, въ виду чего при уплатѣ по нимъ въ теченіе 15-ти лѣтъ гарантированныхъ 5% на ихъ нарицательную цѣну (100 р.) дѣйствительная стоимость ихъ къ концу 1887 г. могла считаться уже давно погашенною. Послѣ такого заявленія Комитетъ пришелъ къ заключенію, что отказъ Правительства въ продолженіи уплаты гарантіи по указаннымъ бумагамъ едва ли могъ бы оказать серьезное вліяніе на довѣріе къ намъ заграничныхъ держателей гарантированныхъ русскимъ Правительствомъ цѣнностей, а, напротивъ, скорѣе долженъ бы послужить указаніемъ на осторожность нашего Правительства въ обремененіи себя новыми обязательствами безъ настоятельной къ тому необходимости и при отсутствіи у акціонеровъ какихъ либо юридическихъ правъ требовать принятія на себя казною подобныхъ обязательствъ. При всемъ томъ, какъ высказалъ въ засѣданіи Комитета Государственный Контролеръ (Статсъ-Секретарь Сольскій), нельзя упускать изъ вниманія, что за истеченіемъ срока гарантіи по акціямъ Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорогъ и за невозможностью, въ виду незначительной доходности обѣихъ линій въ ихъ теперешнемъ положеніи, надѣяться на выработку ими въ ближайшемъ будущемъ хотя бы незначительнаго дивиденда, акціонеры не будутъ ничѣмъ заинтересованы въ правильномъ и бережливомъ веденіи ни того, ни другаго предпріятія. Въ силу этого соображенія Комитетъ присоединился къ заключенію Государственнаго Контролера, сводившемуся къ тому, что Правительству необходимо теперь же озаботиться разработкою надлежащихъ мѣръ къ обезпеченію на будущее время успѣшной эксплоатаціи упомянутыхъ рельсовыхъ сообщеній.

Прямымъ послѣдствіемъ такого положенія Комитета, одобреннаго Государемъ 26 Марта 1887 г., было возобновленіе переговоровъ Правительства съ представителями акціонеровъ обществъ Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорогъ, голландскими банкирами Липпманомъ и Розенталемъ. Эти послѣдніе не возражали противъ того, что русское Правительство свободно отъ какихъ либо юридическихъ обязательствъ

по гарантіи акцій разсматриваемыхъ двухъ дорогъ, но просили принять во вниманіе слѣдующіе доводы. Голландскіе капиталисты, пріобрѣтая акціи, о которыхъ идетъ рѣчь, руководствовались опытомъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ западной Европѣ и расчитывали, что какъ Ряжско-Вяземская, такъ и Моршанско-Сызранская линіи выработаютъ себѣ въ теченіе 15-ти лѣтъ самостоятельную доходность. Однако, расчеты ихъ не оправдались и акціонеры остаются въ полной неизвѣстности насчетъ того, когда по принадлежащимъ имъ бумагамъ возможно будетъ получать какой либо доходъ. Въ виду такого положенія дѣла и во вниманіе къ тому, что голландскій денежный рынокъ всегда относился благопріятно къ русскимъ цѣнностямъ, которыя имѣютъ широкое распространеніе въ Голландіи, акціонеры считаютъ себя въ правѣ надѣяться на нѣкоторую помощь имъ со стороны Правительства. Помощь могла бы выразиться въ пріобрѣтеніи русскимъ Правительствомъ въ свою собственность, на умѣренныхъ условіяхъ, всѣхъ акцій Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорогъ. Такой исходъ дѣла, какъ удостовѣряли просители, возстановилъ бы благопріятное отношеніе голландскаго рынка къ русскимъ бумагамъ, значительно поколебленное въ послѣднее время благодаря происканъ оперирующей въ биржевыхъ сферахъ анти-русской партіи и паденію биржевой цѣны указанныхъ выше акцій.

Предъявляя нашему Правительству подобное ходатайство, Липпманъ и Розенталь несомнѣнно хорошо понимали значеніе голландскаго рынка для Россіи въ данную минуту и съумѣли воспользоваться этимъ обстоятельствомъ. Въ это время на западѣ, преимущественно въ Германіи, велась противъ русскихъ финансовъ сильная и упорная агитація, имѣвшая цѣлью нанести ущербъ нашему кредиту на заграничныхъ рынкахъ. Слѣдствіемъ ея явилось усиленное предложеніе русскихъ бумагъ на европейскихъ биржахъ, вызвавшее частью переходъ такихъ бумагъ обратно въ Россію, частью же пріобрѣтеніе ихъ голландскими капиталистами, которые, такимъ образомъ, несмотря на старанія Германіи, остались покупателями нашихъ цѣнностей. Англійскій рынокъ, хотя и воздерживавшійся отъ агрессивной политики, былъ тѣмъ не менѣе недоступенъ для совершенія съ его помощью нашихъ кредитныхъ операцій; поэтому Правительство было поставлено въ необходимость

поддерживать хорошія отношенія къ рынку голландскому, хотя бы цѣною нѣкоторыхъ пожертвованій.

Такой политики Правительство было принуждено держаться и въ разсматриваемомъ случаѣ, причемъ, благодаря искусству покойнаго И. А. Вышнеградскаго, отличившагося особымъ умѣніемъ доводить до благополучнаго конца самыя сложныя финансовыя сдѣлки, и здѣсь удалось свести требовавшіяся отъ насъ уступки да возможнаго minimum'а. Послѣ продолжительныхъ переговоровъ Министръ Финансовъ (уже утвержденный къ тому времени въ этой должности) склонилъ акціонеровъ Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорогъ дать предварительное согласіе на обмѣнъ каждыхъ двухъ акцій этихъ дорогъ на одну, гарантированную Правительствомъ облигацію въ 125 р. мет. нар., приносящую 3% интереса и погашаемую въ теченіе срока, который оставался до прекращенія дѣйствія концессій. «Принятіе такого предложенія, писалъ Вышнеградскій въ своемъ представленіи въ Комитетъ Министровъ, безспорно вызоветъ со стороны Правительства ежегодныя жертвы по уплатѣ процентовъ и погашенія по этимъ облигаціямъ, но объемъ сихъ жертвъ будетъ почти вдвое менѣе тѣхъ пожертвованій, которыя понесло бы Правительство, продливъ еще на 12 лѣтъ согласно первоначальному ходатайству акціонеровъ гарантію на акціи двухъ названныхъ обществъ и предоставивъ имъ участіе въ чистомъ доходѣ дорогъ» *). Но было бы ошибочнымъ предполагать, говорится далѣе въ томъ

---

*) Министръ Финансовъ представлялъ слѣдующій расчетъ:

Въ случаѣ продленія гарантіи по акціямъ обоихъ разсматриваемыхъ обществъ на 12 лѣтъ (до 1899 г.), съ установленіемъ размѣра гарантіи въ 3% съ соотвѣтствующимъ погашеніемъ (чего первоначально домогались акціонеры), капитализированная сумма ежегодныхъ приплатъ Правительства за этотъ срокъ (при учетѣ изъ 5% годовыхъ) составила бы 3.687.196 р. мет. Допустивъ затѣмъ, что Правительство въ 1899 г. по всей вѣроятности воспользовалось бы наступившимъ для него правомъ выкупить обѣ линіи въ казну, Т. С. Вышнеградскій исчислялъ, что согласно условіямъ выкупа, которыхъ добивались акціонеры, выкупная рента за Ряжско-Вяземскую и Моршанско-Сызранскую дороги равнялась бы 401.909 р. мет., причемъ ежегодные взносы въ указанномъ размѣрѣ Правительству пришлось бы производить до окончанія срока концессій на упомянутыя линіи, т. е. до 1955 г. Капитализированная изъ 5% сумма такихъ взносовъ составила бы 4.332.869 р. мет. Такимъ образомъ, пожертвованіе казны, въ случаѣ удовлетворенія первоначальнаго ходатайства акціонеровъ, выразилось бы въ общей цифрѣ (3.687.196+4.332.869) 8.020.065 р. мет.

При комбинаціи же, выработанной Т. С. Вышнеградскимъ (безотлагательный выкупъ обѣихъ линій путемъ обмѣна каждыхъ двухъ акцій на одну 3% правительствен-

же представленіи, что переходъ Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорогъ въ казну будетъ имѣть послѣдствіемъ лишь отягченіе казны упомянутыми платежами; напротивъ того, проектированная мѣра несомнѣнно доставитъ нѣкоторыя непосредственныя выгоды Государственному Казначейству. Во первыхъ, обѣ выкупаемыя линіи будутъ соединены въ одно управленіе съ перешедшею уже въ руки казны Ряжско-Моршанскою дорогою (см. ниже), что, по исчисленію Министра Финансовъ, доставитъ сбереженіе въ расходахъ по содержанію администраціи на сумму около 332.000 р. въ годъ; во вторыхъ, Моршанско-Сызранская линія, доходъ которой, постепенно возрастая, достигъ уже въ 1885 г. 8.000 р. на версту, несомнѣнно еще разовьетъ свою доходность съ открытіемъ движенія по Самаро-Уфимской линіи (находившейся тогда въ постройкѣ). Въ виду этого можно ожидать, что за сосредоточеніемъ въ вѣдѣніи Правительства всей линіи отъ Сызрани до Вязьмы, меньшая доходность западной части ея, зависѣвшая до тѣхъ поръ отъ недостаточности транзитныхъ грузовъ на Ряжско-Вяземскомъ участкѣ, будетъ восполняться избыткомъ доходности восточной части, не говоря уже о томъ, что, находясь въ рукахъ Правительства, и Ряжско-Вяземскій участокъ можетъ давать болѣе значительный доходъ, если направлять по немъ, путемъ цѣлесообразной тарификаціи, къ С.-Петербургу и къ Балтійскимъ портамъ тѣ грузы, которые до разсматриваемаго времени слѣдовали въ этомъ направленіи черезъ Москву.

Комитетъ Министровъ, въ засѣданіи 28 Іюня 1888 г., одобрилъ планъ Министра Финансовъ, окончательное же разсмотрѣніе финансовой стороны дѣла предоставилъ, по принятому порядку, Государственному Совѣту. При этомъ, по бывшимъ примѣрамъ, Комитетъ призналъ желательнымъ произвести посредствомъ публикаціи вызовъ частныхъ креди-

---

ную облигацію въ 125 р. мет. нар.), на уплату процентовъ и погашенія по такимъ облигаціямъ (на нарицательный капиталъ въ 6.187.037 р. мет.) будетъ требоваться ежегодно 214.319 р. мет. Если капитализировать эти платежи на тотъ же, отмѣченный выше, срокъ окончанія дѣйствія концессій на разсматриваемыя линіи, то получится цифра 4.273.162 р. мет. Разность между этою цифрою и приведенною ранѣе суммою въ 8.020.065 р. мет. и выразитъ собою ту выгоду, которую Правительство получаетъ отъ принятія предложенной Министромъ Финансовъ комбинаціи (См. предст. М. Ф. въ Ком. Мин. отъ 18 Іюня 1888 г. за № 6585).

торовъ обоихъ прекращавшихъ свое существованіе обществъ, дабы обезпечить казну отъ какихъ либо позднѣйшихъ претензій, могущихъ возникнуть уже по переходѣ обѣихъ линій въ распоряженіе Правительства. Результаты вызова не обнаружили на этотъ разъ никакихъ частныхъ долговыхъ обязательствъ, которыя не покрывались бы изъ наличныхъ средствъ выкупаемыхъ линій *). Государственный Совѣтъ, Высочайше утвержденнымъ 21 Іюня 1889 г. мнѣніемъ своимъ, принялъ способъ выкупа, предложенный Тайнымъ Совѣтникомъ Вышнеградскимъ, послѣ чего Ряжско-Вяземская и Моршанско-Сызранская дороги съ 1 Октября того же 1889 г. поступили въ казенное управленіе.

Закавказская дорога.

Одновременно съ обсужденіемъ, въ Іюнѣ 1888 г., дѣла о выкупѣ Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской линій, Комитетъ Министровъ разсматривалъ и вопросъ о переходѣ въ казну *Закавказской дороги*. Еще ранѣе тотъ же Комитетъ, въ журналѣ своемъ, удостоившемся Высочайшаго одобренія 11 Февраля 1887 г., пришелъ къ заключенію, что въ виду какъ экономическаго, такъ и военнаго и политическаго значенія названной линіи, прорѣзывающей Закавказскій край изъ одного конца въ другой и связывающей наши южныя моря, принятіе ея въ завѣдываніе казны представляется желательнымъ въ скорѣйшемъ времени. Желательность эта усугублялась еще крайне ненормальною постановкою управленія дѣлами общества Закавказской дороги. Получивъ отъ Правительства (въ 1884 и 1886 г.г.) разрѣшеніе на производство весьма важныхъ и дорого стоящихъ государственныхъ сооруженій, каковы: улучшеніе Батумскаго порта (на 3 мил. руб.) и переустройство части Сурамскаго перевала (на сумму свыше 2½ мил. руб.), общество передало исполненіе этихъ работъ своимъ контрагентамъ, инженеру Палашковскому и К°, которые, вмѣстѣ съ тѣмъ, состояли крупными акціонерами общества. Вскорѣ обнаружилось, однако, что лица эти обременены весьма крупными долгами, превышавшими ихъ активъ; при

*) См. предст. М-ра Фин. въ Госуд. Совѣтъ отъ 17 Мая 1889 г. за № 935 (Дѣло Госуд. Сов. по Деп. Госуд. Экономіи 1889 г. за № 246).—Оставшійся на счетѣ об-ва Моршанско-Сызранской дороги долгъ въ 7.515 р. за отчужденіе недвижимыхъ имуществъ подъ линію М-ръ Фин. предполагалъ покрыть изъ ожидавшагося избытка при реализаціи имѣющихъ замѣнить акціи облигацій (см. тамъ же).

такомъ положеніи дѣла Министръ Финансовъ имѣлъ полное основаніе опасаться объявленія контрагентовъ общества несостоятельными должниками; между тѣмъ, при подобномъ оборотѣ дѣла, не только замедлился бы ходъ уже начатыхъ работъ, но и матеріальнымъ интересамъ общества, а слѣдовательно и казнѣ, гарантировавшей доходъ на его капиталы, былъ бы нанесенъ тяжелый ущербъ. Для скорѣйшаго урегулированія дѣлъ компаніи Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій вступилъ съ акціонерами общества Закавказской дороги въ переговоры о немедленной уступкѣ эксплоатируемой ими линіи казнѣ, предлагая имъ произвести эту операцію на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ: каждая невышедшая въ тиражъ акція (5%, стоимостью въ 125 р. мет. нар.) обмѣнивается на 4% правительственную облигацію цѣною въ 140 р. мет. нар.; на покрытіе долговъ Палашковскаго и К° назначается сумма въ 1.562.000 р., съ тѣмъ, чтобы изъ нея была удержана полностью цифра авансовъ (около 900.000 р.), выданныхъ обществу за счетъ стоимости порученныхъ ему сооруженій, но еще не отработанныхъ контрагентами; затѣмъ Министръ Финансовъ соглашался принять на счетъ казны нѣкоторую часть дефицитовъ по эксплоатаціи линіи за прежнее время *).

Комитетъ Министровъ постановилъ по разсмотрѣнному дѣлу рѣшеніе, однородное съ его заключеніемъ по вопросу о выкупѣ Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорогъ, т. е. по существу присоединился къ взгляду Министра Финансовъ, и передалъ основанія предположеннаго расчета съ обществомъ на обсужденіе Государственнаго Совѣта.

Произведенный путемъ публикаціи вызовъ кредиторовъ общества выяснилъ, что компанія оказывается въ состояніи расплатиться по предъявленнымъ къ ней претензіямъ, но акціонеры общества въ концѣ 1888 г. отказались отъ даннаго ими ранѣе предварительнаго согласія на предложенныя Тайнымъ Совѣтникомъ Вышнеградскимъ условія обмѣна принадлежавшихъ имъ акцій на правительственныя облигаціи. Они ссылались на то, что съ 1887 г. вексельный курсъ нашъ значительно поднялся и, слѣдовательно, дѣйствительная цѣнность 4% металлическихъ облигацій соразмѣрно понизилась; поэтому они не

*) См. предст. Мин. Фин. въ Ком. Мин. отъ 17 Іюня 1888 г. за № 6490.

желали болѣе получить въ замѣнъ своихъ акцій 4% облигацій, какъ было ранѣе условлено, но настаивали на выдачѣ имъ правительственныхъ бумагъ въ металлической валютѣ, приносящихъ 5% дохода. Палашковскій же, объясняя, что испрашивавшимся имъ въ 1888 г. пособіемъ въ 1.562.000 р. уже не покрываются всѣ его долговыя обязательства, такъ какъ съ тѣхъ поръ дѣла просителя значительно пошатнулись, ходатайствовалъ, кромѣ назначенія ему указаннаго пособія, еще о покупкѣ у него Правительствомъ принадлежавшихъ ему, просителю, но заложенныхъ имъ въ частной банкирской конторѣ, 13,400 акцій Закавказской дороги, съ уплатою за нихъ наличными деньгами по 196 р. кред. за штуку. Это послѣднее ходатайство Министръ Финансовъ, въ виду чрезмѣрности требованій Палашковскаго, не счелъ подлежащимъ удовлетворенію, но согласился на выдачу подъ эти акціи ссуды изъ казны, въ размѣрѣ 181 р. 36 к. за штуку, для выкупа ихъ изъ частной конторы, съ тѣмъ, однако, чтобы упомянутыя акціи затѣмъ перешли въ собственность Правительства въ уплату за выданную ссуду *). Относительно же нѣкотораго увеличенія пожертвованія Правительства въ пользу прочихъ акціонеровъ общества Министръ Финансовъ полагалъ предпочтительнымъ не отклонять ходатайства въ этомъ смыслѣ, лишь бы только достигнуть безотлагательнаго перехода Закавказской дороги въ казну и положить предѣлъ тѣмъ крупнымъ потерямъ, которыя причиняла фискальнымъ и торговымъ интересамъ Государства ненормальная постановка хозяйства указанной дороги. Государственный Совѣтъ, на обсужденіе котораго было представлено это дѣло, сталъ на ту же точку зрѣнія и призналъ, что развивающееся все болѣе и болѣе движеніе по Закавказской дорогѣ настоятельно требуетъ хорошо организованной администраціи, правильно понимающей интересы линіи; существовавшее же до того времени правленіе

---

*) Ссуда была выдана частью изъ средствъ Государственнаго Банка, частью изъ суммъ Государственнаго Казначейства. Общій размѣръ ссуды составлялъ 2.430.297 р. 22 к. кред.; изъ этой суммы 2.385.200 р. были обращены на полное погашеніе долга Палашковскаго частной банкирской конторѣ по залогу указанныхъ акцій, а остальные 45.097 р. 22 к. удержаны Государственнымъ Банкомъ въ уплату процентовъ по залогу акцій за три мѣсяца впередъ и стоимости вексельной и гербовой бумаги. Затѣмъ акціи числились собственностью Государственнаго Банка, при чемъ Министру Финансовъ было предоставлено изыскать со временемъ источникъ для пріобрѣтенія ихъ Государственнымъ Казначействомъ. (См. представл. Мин. Фин. въ Госуд. Совѣтъ отъ 4 Марта 1889 г. за № 2415. Дѣло Госуд. Сов. по Деп. Эк. 1889 г., № 119).

отнюдь не удовлетворяетъ такимъ требованіямъ. Поэтому Департаментъ Государственной Экономіи не возражалъ противъ проекта Министра Финансовъ о соглашеніи съ обществомъ на просимыхъ имъ основаніяхъ, т. е. посредствомъ выдачи акціонерамъ, въ замѣнъ акцій, правительственныхъ облигацій, приносящихъ 5% дохода *).

Такимъ образомъ и въ данномъ случаѣ, какъ и при выкупѣ Уральской дороги (см. выше), Правительство не остановилось передъ нѣкоторымъ денежнымъ пожертвованіемъ, только бы прекратить несогласный съ обще-государственными видами порядокъ эксплоатаціи важной артеріи сообщенія. Правительство охотно шло на подобныя жертвы, надѣясь въ будущемъ путемъ установленія раціональнаго порядка управленія выкупленными линіями не только вернуть себѣ произведенныя съ этою цѣлью затраты, но и способствовать экономическому оживленію тѣхъ раіоновъ, которые окажутся въ сферѣ вліянія эксплоатируемыхъ казною желѣзнодорожныхъ путей.

Тамбово-Козловская дорога.

Слѣдующій въ хронологической послѣдовательности случай выкупа частной желѣзной дороги по добровольному соглашенію Правительства съ обществомъ представляетъ собою переходъ въ вѣдѣніе казны *Тамбово-Козловской* дороги. Хотя для достиженія окончательнаго соглашенія по этому вопросу потребовалось не мало времени, но все же, по сравненію съ тѣми перипетіями, которыми сопровождались переговоры относительно принятія въ казну Уральской, Ряжско-Вяземской, Моршанско-Сызранской и Закавказской дорогъ, такое соглашеніе было достигнуто сравнительно легко. Первоначально предложенныя обществомъ—еще въ 1885 г.—по его собственной иниціативѣ, условія перехода Тамбово-Козловской линіи въ казенное управленіе не привели дѣла къ благопріятному концу, такъ какъ требованія акціонеровъ оказались явно преувеличенными: выкупная цѣна акцій, не гарантированныхъ, какъ извѣстно, Правительствомъ (см. т. I, гл. V настоящаго очерка), испрашивалась въ размѣрѣ 112 р. 50 к. кред. дѣйств. за 100 р. кред. нарицательныхъ, тогда какъ наивысшая биржевая цѣна

*) Государь утвердилъ мнѣніе Госуд. Совѣта 20 Апрѣля 1889 г., и Закавказская дорога съ 1 Августа 1889 г. перешла въ завѣдываніе казны.

ихъ не превышала 93—94 р. кред. Отклонивъ приведенныя условія, Комитетъ Министровъ, тѣмъ не менѣе, по существу призналъ выкупъ Тамбово-Козловской дороги несомнѣнно желательнымъ, руководствуясь, главнымъ образомъ, тѣмъ предположеніемъ, что съ поступленіемъ названной линіи въ распоряженіе Правительства должны улучшиться эксплоатаціонныя условія принятой ранѣе въ казну Тамбово-Саратовской линіи, которая при оставленіи въ вѣдѣніи частной компаніи примыкающей къ ней Тамбово-Козловской дороги, какъ и въ разсматриваемое время, продолжала бы находиться въ зависимости отъ способа эксплоатаціи послѣдней, далеко не всегда согласовавшагося съ обще-государственными интересами *). Поэтому рѣшено было попытаться склонить акціонеровъ къ нѣкоторой уступкѣ; но компанія отказалась принять предложенную ей цѣну по 86 р. кред. за акцію, и переговоры были прерваны. Возобновились они только въ 1890 г., когда уполномоченный отъ общества Тамбово-Козловской дороги снова предложилъ Правительству принять въ казну линію, причемъ на этотъ разъ ограничивалъ свои требованія ходатайствомъ о замѣнѣ каждой изъ находившихся въ обращеніи акцій 4% правительственною облигаціею той же нарицательной стоимости. Министръ Финансовъ (Д. Т. С. Вышнеградскій) призналъ такое предложеніе несравненно болѣе выгоднымъ для казны, чѣмъ тѣ условія выкупа, на принятіе которыхъ Правительство ранѣе пыталось склонить общество: въ 1890 г. курсъ 4% правительственныхъ облигацій равнялся 82 р. за 100; за четыре же года передъ тѣмъ Правительство было готово пріобрѣсти акціи Тамбово-Козловской дороги по 86 р. за штуку. Выгодность подобной сдѣлки не могла быть подвержена сомнѣнію; но Министръ Финансовъ, представляя это дѣло въ Комитетъ Министровъ, объяснялъ, что вопросъ требуетъ немедленнаго рѣшенія: иначе, въ виду часто мѣняющагося состава акціонеровъ общества, полномочія, данныя общимъ собраніемъ на переговоры съ Правительствомъ, могутъ не быть подтверждены слѣдующимъ общимъ собраніемъ, а въ такомъ случаѣ операцію выкупа линіи уже нельзя будетъ произвести на столь же благопріят-

*) См. предст. въ Ком. Мин. Мин. Пут. Сообщенія отъ 24 Декабря 1885 г. за № 11201 и Журн. Ком. Мин. 7 Января 1886 г.

ныхъ для интересовъ казны условіяхъ. Такое заявленіе заставило Комитетъ въ данномъ случаѣ отступить отъ принятаго порядка и не передавать финансовой стороны дѣла на разсмотрѣніе Департамента Экономіи; въ то время, когда Министръ Финансовъ внесъ на усмотрѣніе высшаго Правительства вопросъ о выкупѣ Тамбово-Козловской дороги (въ Іюнѣ 1890 г.), для Государственнаго Совѣта уже наступило вакаціонное время; слѣдовательно, Департаментъ Экономіи могъ бы дать свое заключеніе не ранѣе начала осенней сессіи —между тѣмъ, дѣло не терпѣло отлагательства. Принявъ поэтому къ своему разсмотрѣнію представленный вопросъ во всемъ его объемѣ, Комитетъ Министровъ единогласно высказался за утвержденіе предположеній Министра Финансовъ. Положеніе Комитета удостоилось одобренія Государя 30 Іюня 1890 г., и Тамбово-Козловская дорога была съ 1 Августа принята въ казну *).

Дѣло о пріобрѣтеніи въ казну Тамбово-Козловской дороги, въ виду особаго сокращеннаго порядка обсужденія его высшимъ Правительствомъ, стоитъ нѣсколько особнякомъ отъ другихъ дѣлъ, соединенныхъ съ нимъ въ настоящемъ изложеніи въ одну группу (см. выше), и можетъ быть причислено къ этой группѣ лишь въ силу того отличительнаго признака, что на окончательное рѣшеніе его, подобно другимъ дѣламъ той же категоріи, потребовалось нѣсколько лѣтъ. Отсутствіе другаго признака, характеризующаго разсматриваемую группу (участіе Государственнаго Совѣта въ обсужденіи отнесенныхъ къ ней вопросовъ), является, впрочемъ, дѣломъ чистой случайности: мотивировка рѣшенія, принятаго Комитетомъ Министровъ по данному вопросу, не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что основной принципъ распредѣленія желѣзнодорожныхъ дѣлъ между Государственнымъ Совѣтомъ и Комитетомъ Министровъ отнюдь не могъ считаться поколебленнымъ подобнымъ исходомъ дѣла. Что онъ, напротивъ того, оставался въ полной силѣ—это подтверждается Высочайшимъ повелѣніемъ, состоявшимся въ томъ же 1890 году

*) См. предст. М. Ф. въ Ком. Мин. отъ 16 Іюня 1890 г. за № 5056 и Журн. Ком. Мин. 19 Іюня того же года.—Слѣдуетъ отмѣтить, что уплата процентовъ и погашенія по облигаціонному капитала общества, по общему порядку, перешла на обязанность Правительства, которое прекратило всякія отношенія между предпріятіемъ Тамбово-Козловской дороги и земствами Тамбовскаго и Козловскаго уѣздовъ, принявшими на себя, при учрежденіи бывшаго общества, гарантію по облигаціямъ компаніи (см. томъ 1, гл. V настоящаго очерка).

касательно вопроса о соглашеніи съ акціонерами общества *Либаво-Роменской* дороги; обсужденіе финансовой стороны ходатайства акціонеровъ, согласно заключенію Комитета Министровъ, было, по прежнимъ примѣрамъ, предоставлено Департаменту Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

Либаво-Роменская дорога.

Общество Либаво-Роменской дороги образовалось, какъ было своевременно указано (см. томъ II, гл. VI настоящаго очерка), въ 1877 г., путемъ сліянія въ управленіе одной компаніи двухъ желѣзнодорожныхъ линій: Либавской и Ландварово-Роменской. Затѣмъ въ 1881 г. банкиръ Закъ составилъ синдикатъ капиталистовъ и пріобрѣлъ отъ прежнихъ владѣльцевъ акцій общества Либаво-Роменской дороги, наслѣдниковъ фонъ-Мекка, за 4.000.000 р., всѣ акціи упомянутой компаніи (которыя, какъ извѣстно, не пользовались гарантіею Правительства). Однако, уже въ 1883 г., Закъ, какъ представитель новыхъ акціонеровъ общества, не получая на акціи никакого дивиденда, завязалъ переговоры съ Правительствомъ о продажѣ этихъ бумагъ въ казну. Переговоры продолжались нѣсколько лѣтъ, то прерываясь, то опять возобновляясь, но не могли быть доведены до конца, главнымъ образомъ въ виду чрезмѣрности предъявлявшихся акціонерами къ казнѣ требованій. Наконецъ, уже въ 1887 г., Закъ, убѣдившись, что Правительство отнюдь не намѣрено платить за акціи цѣну, превышающую ихъ дѣйствительную стоимость, рѣшился понизить свои притязанія и предложилъ казнѣ пріобрѣсти у него и его довѣрителей акціи Либаво-Роменской дороги путемъ замѣны каждой акціи (въ 125 р. мет. нар.) 4% правительственною облигаціею нарицательной стоимостью въ 80 р. кред.; при тогдашнемъ курсѣ однородныхъ бумагъ дѣйствительная стоимость такой облигаціи соотвѣтствовала 65 р. кред. Министръ Финансовъ (Т. С. Вышнеградскій) считалъ такое предложеніе заслуживающимъ самаго серьезнаго вниманія въ виду его выгодности для казны и вошелъ по поводу него въ переписку съ подлежащими вѣдомствами. Переписка, вслѣдствіе сложности финансовыхъ расчетовъ по эксплоатаціи Либаво-Роменской линіи, продолжалась довольно долго и кончилась тѣмъ, что Закъ, прервавъ переговоры, подалъ прошеніе на Высочайшее имя, ходатайствуя передъ Государемъ объ оказаніи какой либо матеріальной поддержки акціоне-

рамъ, уже нѣсколько лѣтъ не получавшимъ дохода на затраченный ими для пріобрѣтенія Либаво-Роменской дороги капиталъ *). Въ прошеніи этомъ Закъ объяснялъ, что акціонеры бывшаго общества Ландварово-Роменской дороги въ свое время согласились на присоединеніе къ своей линіи бездоходнаго, по признанію самого Правительства, Либавскаго участка исключительно въ виду заявленнаго Правительствомъ намѣренія произвести въ теченіе пяти лѣтъ капитальныя работы—стоимостью около 6.000.000 р.—по улучшенію и расширенію Либавскаго порта, неустройство котораго было главнѣйшей причиной бездоходности проложенной къ нему желѣзнодорожной линіи. Предначертанія Правительства остались, однако, неисполненными: работъ въ продолженіе двѣнадцати лѣтъ было произведено всего на 3.000.000 р., и портъ остался далеко не обустроеннымъ. Между тѣмъ въ 1885 г. Министерство Финансовъ на основаніи точнаго смысла устава Либаво-Роменской дороги потребовало сліянія счетовъ обоихъ участковъ линіи (Либавскаго и Ландварово-Роменскаго), которые до тѣхъ поръ эксплоатировались порознь. При подобныхъ условіяхъ убыточный Либавскій участокъ поглащаетъ всѣ доходы участка Роменскаго, и новые акціонеры общества Либаво-Роменской дороги потеряли всякую надежду на возможность получить въ близкомъ будущемъ хотя бы незначительный дивидендъ на принадлежащія имъ бумаги. Прося обратить вниманіе на тяжелое положеніе акціонеровъ, Закъ свидѣтельствовалъ, что новая администрація дороги, вступившая въ отправленіе своихъ обязанностей въ 1881 г. (послѣ пріобрѣтенія акцій отъ наслѣдниковъ фонъ-Мекка), благодаря успѣшной дѣятельности по управленію линіею возвысила доходность Либаво-Роменской дороги и тѣмъ доставила значительныя сбереженія Государственному Казначейству, уплативъ послѣднему свыше 20.000.000 р. процентовъ и погашенія по оставленнымъ Правительствомъ за собою облигаціямъ компаніи (вошедшимъ въ число консолидированныхъ), тогда какъ при прежнемъ составѣ акціонеровъ

*) Мысль о такомъ шагѣ была подана Заку самимъ Министромъ Финансовъ, который по сношеніи съ Министромъ Путей Сообщенія и Государственнымъ Контролеромъ не призналъ за просителемъ какого либо юридическаго права домогаться поддержки Правительства и объявилъ Заку, что тотъ можетъ расчитывать на содѣйствіе казны только въ путяхъ Монаршаго милосердія (см. предст. Мин. Фин. въ Ком. Мин. отъ 21 Апрѣля 1890 г. за № 3492).

компанія ежегодно требовала, для производства обязательныхъ платежей, пособій отъ Правительства *).

Въ Комитетѣ Министровъ, которому Государь поручилъ разсмотрѣть ходатайство Зака, мнѣнія по этому поводу раздѣлились. Меньшинство Членовъ Комитета, главнымъ представителемъ взгляда которыхъ явился покойный Государственный Контролеръ, Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Филипповъ, держалось мнѣнія, что Закъ не имѣетъ ни юридическаго, ни нравственнаго права расчитывать на денежную поддержку со стороны Правительства; казна, какъ находилъ Государственный Контролеръ, отнюдь не обязана вступаться за капиталистовъ, не получившихъ выгодъ, которыхъ они ожидали отъ совершенной ими коммерческой сдѣлки—въ данномъ случаѣ покупки акцій у прежнихъ владѣльцевъ дороги.

Что же касается до отношенія Правительства къ вопросу о расширеніи Либавскаго порта, то Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Филипповъ удостовѣрялъ, что намѣреніе Правительства устроить этотъ портъ было заявлено имъ добровольно и не можетъ вообще создавать для казны какихъ либо передъ кѣмъ бы то ни было обязательствъ. На улучшеніе порта было ассигновано 5.000.000 р.; затѣмъ, хотя работъ дѣйствительно было произведено всего на 3.000.000 р., тѣмъ не менѣе, благодаря имъ, портъ былъ настолько расширенъ, что могъ въ 1888 г. принять втрое больше торговыхъ судовъ для погрузки отпускнаго хлѣба, чѣмъ за девять лѣтъ до того. Дальнѣйшія же работы по улучшенію порта были отсрочены единственно потому, что въ случаѣ исполненія ихъ по первоначальному плану онѣ, въ виду сильно развившейся за послѣднее десятилѣтіе отпускной торговли Либавы, не привели бы къ намѣченной Правительствомъ цѣли, вслѣдствіе чего планъ этотъ оказалось необходимымъ пересмотрѣть. Далѣе, по мнѣнію Государственнаго Контролера, то обстоятельство, что доходность Либаво-Роменской дороги увеличилась послѣ перехода линіи отъ прежнихъ владѣльцевъ къ новымъ, также не можетъ служить поводомъ для предъявленія просителями какихъ либо требованій къ Правительству: Закъ передъ самимъ собою и передъ другими владѣльцами акцій былъ *обязанъ*

*) Тамъ же.

принимать всѣ мѣры къ возможному возвышенію доходности линіи; конечно, онъ по пути доставилъ нѣкоторую выгоду и казнѣ, уменьшивъ издержки ея на уплату процентовъ и погашенія по облигаціямъ компаніи, но выгоды эти были не важнѣе и не значительнѣе тѣхъ, которыя казна получаетъ вообще отъ увеличенія доходности всякой гарантированной дороги. Наконецъ, меньшинство Членовъ Комитета указывало на то, что въ весьма непродолжительномъ времени (въ 1892 г.) наступалъ срокъ, съ котораго Правительство получало формальное *право* выкупить Либаво-Роменскую дорогу, причемъ, на точномъ основаніи устава общества, въ томъ случаѣ, если акціи не будутъ къ тому времени давать дивиденда, дорога перейдетъ въ казну за сумму одного облигаціоннаго капитала, безъ всякой платы за акціи, какъ не пользовавшіяся правительственною гарантіею. Тѣмъ не менѣе, всего за два года до наступленія срока выкупа и при весьма малой вѣроятности выработки въ теченіе этихъ двухъ лѣтъ какого либо дивиденда на акціи, Закъ желаетъ получить отъ Правительства за принадлежащія ему и его совладѣльцамъ бездоходныя бумаги 4.550.000 р. Очевидно, значится въ мнѣніи меньшинства, что если оставаться въ предѣлахъ сужденія собственно о прямыхъ выгодахъ подобнаго пріобрѣтенія, то отъ него слѣдуетъ отказаться безъ всякихъ колебаній.

Большинство же Комитета съ Предсѣдателемъ (Дѣйствительнымъ Тайнымъ Совѣтникомъ Бунге) во главѣ, не возражая противъ того, что Закъ не имѣетъ никакихъ юридическихъ основаній требовать отъ Правительства заключенія съ нимъ предлагаемой сдѣлки, не раздѣляло, однако, дальнѣйшихъ выводовъ меньшинства. По мнѣнію Предсѣдателя и согласныхъ съ нимъ Членовъ, даже въ томъ случаѣ, если бы, по наступленіи указаннаго въ уставѣ срока выкупа Либаво-Роменской дороги въ казну, линія не выработала никакого дивиденда на акціи, было бы едва ли совмѣстимымъ съ достоинствомъ Правительства взять дорогу въ казенное управленіе даромъ (т. е. за сумму одного облигаціоннаго капитала, уже при самомъ выпускѣ оставленнаго Правительствомъ за собою), безъ всякаго вознагражденія акціонеровъ. Такая мѣра могла бы быть оправдана лишь въ томъ случаѣ, если бы эксплоатація дороги обществомъ производилась неудовлетворительно или велась во вредъ казеннымъ интересамъ; въ данномъ же

случаѣ ничего подобнаго не замѣчалось—напротивъ того, новая администрація линіи существенно упорядочила дѣла дороги и увеличила ея чистый доходъ. Поэтому, если бы Правительство, по наступленіи предусмотрѣннаго уставомъ выкупнаго срока, воспользовалось своимъ правомъ и приняло дорогу въ казну безъ оказанія какого либо вспомоществованія акціонерамъ, то такое, едва ли не одностороннее, рѣшеніе дѣла могло бы возбудить недовѣріе не только къ предпріятіямъ, возникающимъ у насъ при участіи Правительства, но и къ самому Правительству, какъ будто желающему воспользоваться случаемъ, для соблюденія своихъ матеріальныхъ выгодъ въ ущербъ интересамъ частныхъ лицъ. Наше Правительство всегда уклонялось отъ подобнаго образа дѣйствій, примѣромъ чему можетъ служить недавній выкупъ въ казну Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской линій (см. выше): по отношенію къ владѣльцамъ акцій этихъ дорогъ казна также не была связана никакими формальными обязательствами; тѣмъ не менѣе было признано необходимымъ выдать за эти акціи нѣкоторое вознагражденіе, по соображеніямъ дальновидной финансовой политики, не ограничивающейся разсмотрѣніемъ одного частнаго случая, но обсуждающей каждый изъ нихъ въ совокупности со всею финансовою системою. Какъ заявилъ въ засѣданіи Комитета Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій, справедливая поддержка, оказанная русскимъ Правительствомъ нѣсколькимъ десяткамъ лицъ, купившихъ акціи Либаво-Роменской дороги, способствуя укрѣпленію довѣрія къ русскимъ бумагамъ вообще, расширитъ кругъ покупателей такихъ бумагъ и въ значительной мѣрѣ облегчитъ Министру Финансовъ исполненіе намѣченныхъ имъ на будущее время кредитныхъ операцій; съ помощью же послѣднихъ могутъ быть достигнуты такіе результаты, въ сравненіи съ которыми сумма, испрашиваемая акціонерами Либаво-Роменской дороги за принадлежащія имъ бумаги, представляется маловажною. Присоединяясь къ такому взгляду, большинство Членовъ Комитета выдвинуло въ пользу безотлагательнаго выкупа Либаво-Роменской дороги еще слѣдующій аргументъ: за послѣдовавшимъ въ 1881 г. переходомъ въ казну Харьково-Николаевской линіи и за открытіемъ движенія (въ 1888 г.) по выстроенной на казенныя средства желѣзнодорожной линіи отъ Роменъ до Кре-

менчуга (см. слѣд. главу), Либаво-Роменская дорога сдѣлалась звеномъ непрерывнаго рельсоваго пути, соединяющаго Черное море съ Балтійскимъ; сосредоточеніе этого пути всецѣло въ рукахъ Правительства, посредствомъ пріобрѣтенія въ казну Либаво-Роменской дороги, было бы лишь дальнѣйшимъ шагомъ Правительства въ слѣдованіи той политикѣ, которая вызвала пріемъ въ казну дорогъ: Закавказской, Ряжско-Вяземской, Моршанско-Сызранской и др. и явилось бы весьма желательнымъ въ видахъ какъ торговыхъ, такъ и политическихъ. По изложеннымъ соображеніямъ большинство Комитета полагало дать дальнѣйшій ходъ ходатайству Зака, съ тѣмъ, чтобы окончательное разрѣшеніе вопроса о принятіи или отклоненіи предложенныхъ имъ условій покупки акцій Либаво-Роменской дороги въ казну послѣдовало лишь по тщательномъ разсмотрѣніи финансовой стороны дѣла въ Государственномъ Совѣтѣ *).

На журналѣ Комитета состоялась 12 Мая 1890 г. Собственноручная Высочайшая резолюція: «**Исполнить. Согласенъ съ мнѣніемъ Предсѣдателя и большинства**».

Послѣ того, какъ было принято такое рѣшеніе, Министръ Финансовъ, въ виду тѣсной связи предстоявшаго къ обсужденію въ Государственномъ Совѣтѣ вопроса о вознагражденіи акціонеровъ Либаво-Роменской дороги съ общимъ состояніемъ государственнаго кредита, испросилъ соизволеніе Государя на предварительное разсмотрѣніе этого дѣла въ Комитетѣ Финансовъ, какъ учрежденіи, спеціально вѣдающемъ подобнаго рода вопросы. За выраженнымъ Императоромъ согласіемъ на такое направленіе дѣла, Комитетъ Финансовъ, обсудивъ составленную по этому поводу Дѣйствительнымъ Тайнымъ Совѣтникомъ Вышнеградскимъ записку, въ которой въ общихъ чертахъ повторялись доводы большинства Комитета Министровъ въ пользу акціонеровъ Либаво-Роменской дороги, также призналъ, что «отобраніе въ казну названной дороги безъ всякаго вознагражденія казною акціонеровъ было бы несогласно съ тою традиціонною политикою, которой всегда держалось въ финансовыхъ вопросахъ русское Правительство и которая, по удостовѣренію участвовавшихъ въ сужденіяхъ трехъ бывшихъ Министровъ Финансовъ **), а

*) См. Журн. Ком. Мин. 1 и 8 Мая 1890 года.

**) Рейтерна, Бунге и Абазы.

равно и нынѣшняго Министра Финансовъ, принесла существенную пользу кредиту Россіи». Имѣя это въ виду и найдя, что Высочайше утвержденное 12 Мая 1890 г. мнѣніе большинства Комитета Министровъ представляетъ собою приложеніе къ дѣлу о Либаво-Роменской дорогѣ основныхъ началъ этой политики, Комитетъ Финансовъ полагалъ: вопросъ о вознагражденіи акціонеровъ упомянутой дороги рѣшить утвердительно *).

1 Іюня 1890 г. Государь одобрилъ это рѣшеніе, послѣ чего Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій предложилъ обществу Либаво-Роменской дороги сдѣлать обычный вызовъ частныхъ кредиторовъ компаніи для заявленія ими своихъ претензій; по разсмотрѣніи этихъ послѣднихъ оказалось, что всѣ онѣ могутъ быть покрыты изъ имѣвшихся въ распоряженіи общества источниковъ и что поэтому изъ выкупной суммы за акціи не предстоитъ дѣлать на этотъ предметъ никакихъ удержаній. Самое же производство расчета съ акціонерами было установлено Государственнымъ Совѣтомъ, согласно съ представленіемъ Министра Финансовъ, на слѣдующихъ основаніяхъ: каждыя пять акцій общества обмѣниваются на четыре 4% правительственныя облигаціи, нарицательною стоимостью по 100 р. кред. каждая; при такихъ условіяхъ, по расчету Министра Финансовъ, каждая акція оплачивалась 80 р. кред. нар.; иными словами, соглашеніе состоялось на такихъ условіяхъ, которыя Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій, какъ было выше указано, еще за нѣсколько лѣтъ до того призналъ безусловно выгодными для казны **).

При изученіи только что разсмотрѣннаго дѣла нельзя не отмѣтить одной изъ особенностей условій выкупа Либаво-Роменской дороги, являвшейся впервые въ дѣлахъ о досрочномъ переходѣ желѣзнодорожныхъ линій въ завѣдываніе Правительства. Въ данномъ дѣлѣ оговаривается производство формальной контрольной ревизіи отчетовъ правленія общества за предшествовавшее выкупу время, для опредѣленія

*) Извлеченіе изъ этого журнала Комитета Финансовъ содержится въ дѣлѣ Госуд. Совѣта (по Деп. Эк.) 1891 г. за № 111 по вопросу о выкупѣ Либаво-Роменской дороги въ распоряженіе казны.

**) Высочайшее утвержденіе мнѣнія Государственнаго Совѣта послѣдовало 11 Апрѣля 1891 г.; съ 1 Мая того же года Либаво-Роменская дорога принята въ казенное управленіе.

могущихъ обнаружиться начетовъ на общество, которые затѣмъ подлежали бы удержанію изъ выкупной суммы. Въ прежнихъ дѣлахъ подобнаго рода такого постановленія не помѣщалось; хотя при обсужденіи нѣкоторыхъ изъ нихъ (какъ, напр., перехода въ казну Тамбово-Козловской дороги) и предусматривалась возможность производства удержаній изъ выкупнаго вознагражденія въ уплату по обязательствамъ общества, тѣмъ не менѣе категорически не оговаривалось производство контрольной ревизіи отчетовъ компаніи, и дѣло предоставлялось простому соглашенію между руководителями заинтересованныхъ вѣдомствъ. Собственно говоря, контрольныя ревизіи желѣзнодорожныхъ отчетовъ являлись безусловною необходимостью только при выкупахъ желѣзнодорожныхъ линій по уставнымъ условіямъ, такъ какъ при подобныхъ случаяхъ для опредѣленія самой цифры выкупнаго вознагражденія требовалось точное установленіе результатовъ эксплоатаціи выкупаемыхъ дорогъ за семилѣтній, предшествующій выкупу, періодъ времени (см. ниже); несомнѣнно, однако, что и при случаяхъ добровольнаго соглашенія по этому поводу какого либо желѣзнодорожнаго общества съ Правительствомъ, такой порядокъ вносилъ больше правильности въ расчеты казны съ компаніями и въ этомъ отношеніи могъ считаться дальнѣйшимъ усовершенствованіемъ на пути выработки наиболѣе подходящихъ пріемовъ производства операцій по досрочному выкупу рельсовыхъ путей въ распоряженіе казны, подобно тому, какъ въ свое время однимъ изъ первыхъ шаговъ въ этомъ направленіи было введеніе въ выкупныя условія правила о вызовѣ въ теченіе опредѣленнаго срока всѣхъ кредиторовъ упраздняемаго общества, для предъявленія ими своихъ претензій компаніи *). Съ цѣлью закрѣпленія разсмотрѣннаго порядка производства расчетовъ съ желѣзнодорожными компаніями, онъ позднѣе получилъ силу закона: въ Высочайше утвержденномъ 20 Мая 1892 г. мнѣніи Государственнаго Совѣта о способѣ ликвидаціи дѣлъ желѣзнодорожныхъ обществъ при переходѣ принадлежащихъ имъ дорогъ въ казну безъ объявленія несостоятельности обществъ, содержится постановленіе, что расчеты съ такими обществами про-

*) Бывали тѣмъ не менѣе случаи, о которыхъ будетъ говорено ниже, когда финансовыя условія перехода частныхъ линій въ казенное управленіе дѣлали примѣненіе подобнаго порядка безцѣльнымъ въ чисто практическомъ отношеніи.

изводятся лишь послѣ обревизованія отчетовъ соотвѣтствующихъ правленій Государственнымъ Контролемъ.

Дороги: Оренбургская и Донецкая.

Съ соблюденіемъ порядка, установленнаго указаннымъ закономъ, были въ теченіе царствованія Императора Александра III выкуплены, до наступленія предусмотрѣнныхъ уставами сроковъ, еще двѣ дороги: *Оренбургская* и *Донецкая*.

Причинами, побудившими Правительство приложить старанія къ возможно безотлагательному переходу ихъ въ завѣдываніе казны, были соображенія преимущественно экономическаго свойства: увѣренность, что при торгово-промышленномъ значеніи обѣихъ линій (Оренбургской—какъ соединительнаго звена съ общею рельсовою сѣтью Имперіи строившейся тогда на казенныя средства Самаро-Златоустовской линіи, а Донецкой—какъ естественнаго продолженія уже открытой къ тому времени казенной Криворогской дороги) эксплоатація этихъ линій распоряженіемъ Правительства будетъ предпочтительнѣе по сравненію съ оставленіемъ ихъ въ рукахъ частныхъ компаній. Къ тому же оба общества находились въ весьма неудовлетворительномъ финансовомъ положеніи, которое Правительство надѣялось упорядочить съ принятіемъ ихъ дорогъ въ казну. Удаленіе отъ дѣлъ частныхъ предпринимателей, завѣдывавшихъ Оренбургскою и Донецкою линіями, было признано настолько настоятельнымъ, что Правительство сочло возможнымъ, для достиженія соглашенія съ компаніями, оказать акціонерамъ значительныя льготы: при обмѣнѣ ихъ акцій, по принятому къ тому времени порядку, на 4% правительственныя облигаціи, въ пользу акціонеровъ было предположено предоставить не только суммы, соотвѣтствующія гарантированному Правительствомъ доходу по акціямъ обществъ (какъ дѣлалось при досрочномъ выкупѣ всякой гарантированной линіи), но и капитализированную (на срокъ до наступленія формальнаго права казны на выкупъ обѣихъ линій) цифру тѣхъ ежегодныхъ сбереженій, которыхъ Правительство надѣялось достигнуть въ расходахъ эксплоатаціи обѣихъ дорогъ по переходѣ ихъ въ казенное управленіе *). Изъ этой послѣдней

*) Сбереженія эти ожидались, главнымъ образомъ, отъ соединенія въ одно управленіе дорогъ: съ одной стороны Оренбургской съ Самаро-Уфимской, а съ другой—Донецкой съ Екатерининской (Криворогской) и ожидались въ размѣрѣ: для Оренбургской дороги въ 140.000 р., а для Донецкой—въ 200.000 р. ежегодно. Учитывая эти суммы изъ

цифры подлежали, однако, удержанію начеты, которые могли быть сдѣланы на обѣ компаніи по производствѣ контрольной ревизіи ихъ счетовъ. Другая особенность условій выкупа Оренбургской и Донецкой дорогъ заключалась въ томъ, что Правительство согласилось заплатить извѣстную сумму и за дивидендныя свидѣтельства, держателями которыхъ являлись владѣльцы вышедшихъ въ тиражъ акцій, тогда какъ при всѣхъ прежнихъ случаяхъ досрочныхъ выкуповъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ такія свидѣтельства при производствѣ расчета не принимались въ соображеніе *).

Несмотря на льготы, дарованныя акціонерамъ, выкупъ обѣихъ разсматриваемыхъ линій удалось произвести съ помощью такой финансовой комбинаціи, которая не только не была убыточною для казны, но даже доставила нѣкоторыя непосредственныя денежныя выгоды Государственному Казначейству.

Хотя по расчету Управлявшаго тогда Министерствомъ Финансовъ, Тайнаго Совѣтника Витте, подъ руководствомъ котораго велись переговоры съ обѣими компаніями, ежегодный платежъ казны по облигаціямъ, имѣвшимъ замѣнить собою акціи Оренбургской дороги, и превышалъ сумму лежавшаго на отвѣтственности Правительства платежа гарантированнаго дохода по уничтожаемымъ акціямъ на 22.558 р. **), тѣмъ не менѣе такое увеличеніе цифры обязательствъ Правительства

5% на сроки, остававшіеся до времени полученія казною права на выкупъ какъ той, такъ и другой дороги, Министръ Финансовъ выводилъ капитальную цифру сбереженій: для Оренбургской дороги въ 526.120 р. кред., а для Донецкой—въ 709.190 р. кред. (см. предст. Мин. Фин. въ Соед. Присутствіе Ком. Мин. и Деп. Госуд. Эк. Госуд. Сов. отъ 24 Ноября 1892 г. за № 9631 и 21 Мая 1893 г. за № 4327).

*) Особое Совѣщаніе при Министерствѣ Путей Сообщенія, предварительно обсуждавшее вопросы о досрочномъ выкупѣ Оренбургской и Донецкой линій, согласилось на эту послѣднюю льготу только въ виду того, что было рѣшено выдать акціонерамъ обѣихъ дорогъ, кромѣ собственно выкупной суммы, еще нѣкоторое вознагражденіе за согласіе ихъ на досрочную уступку эксплоатируемыхъ ими рельсовыхъ путей Правительству. Въ этомъ вознагражденіи Совѣщаніе считало справедливымъ предоставить участіе всѣмъ вообще владѣльцамъ акцій, какъ непогашенныхъ, такъ и дивидендныхъ—потому что въ постановленіи рѣшенія уступить казнѣ какъ ту, такъ и другую дорогу участвовали, на основаніи уставныхъ правилъ, и тѣ и другіе. Собственно же сумма, составлявшая выкупное вознагражденіе въ тѣсномъ смыслѣ, распредѣлялась, по обычному порядку, только между держателями невышедшихъ въ тиражъ акцій. По расчету Совѣщанія, каждыя 10 дивидендныхъ акцій Оренбургской дороги обмѣнивались на одну облигацію, за каждое же дивидендное свидѣтельство общества Донецкой дороги выплачивалось 11 р. 81 к. наличными деньгами.

**) См. предст. Упр. М. Ф. (Т. С. Витте) въ Соед. Присут. отъ 24 Ноября 1892 г. за № 9631.

не ложилось бременемъ на казну: оно съ избыткомъ покрывалось процентами съ суммы сбереженій на эксплоатаціи, которая ожидалась на Оренбургской линіи послѣ перехода ея въ завѣдываніе Правительства. Отъ досрочнаго же выкупа Донецкой дороги ожидалась прямая выгода для казны, которая заключалась въ слѣдующемъ: при томъ соглашеніи съ акціонерами, котораго удалось достигнуть, Правительство обмѣнивало акціи дороги на 4% облигаціи; между тѣмъ, при выкупѣ Донецкой дороги въ предусмотрѣнный уставомъ ея срокъ, который наступалъ только въ 1897 г., т. е. черезъ четыре года послѣ того времени, о которомъ идетъ рѣчь—акціи на точномъ основаніи постановленій устава пришлось бы замѣнять 5% облигаціями. Какъ объяснялъ Тайный Совѣтникъ Витте, при тогдашнихъ условіяхъ денежнаго рынка и учетнаго процента, установившихся вслѣдствіе произведенныхъ по иниціативѣ бывшаго Министра Финансовъ (Вышнеградскаго) конверсій 5% и 4½% государственныхъ бумагъ, и эти облигаціи пришлось бы конвертировать въ 4%, а до того времени уплачивать гарантію акціонерамъ въ размѣрѣ 5% на капиталъ. При разсматриваемой же теперь комбинаціи Правительство на 4 года ранѣе реализируетъ выгоду отъ конверсіи 5% бумагъ на 4%—выгоду, которую Тайный Совѣтникъ Витте исчислялъ въ суммѣ 13.248 р. 56 к. мет. въ годъ, или—за всѣ четыре года—въ размѣрѣ 52.994 р. 24 к. мет.

На приведенныхъ условіяхъ, перешли въ завѣдываніе Правительства разсматриваемыя двѣ линіи: Оренбургская съ 1 Января, а Донецкая—съ 1 Іюля 1893 г. Оба эти дѣла обсуждались и были окончательно рѣшены въ учрежденномъ на основаніи Высочайшаго повелѣнія 11 Декабря 1891 г. Соединенномъ Присутствіи Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта (см. введеніе къ настоящему тому).

Дороги: Рига-Двинская, Двинско-Витебская и Орловско-Витебская.

Тѣмъ же высшимъ правительственнымъ учрежденіемъ были разрѣшены еще три дѣла о досрочномъ выкупѣ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій, завершающія собою рядъ дѣлъ подобнаго рода, обсуждавшихся за время царствованія Императора Александра III. Дѣла эти касались линій: *Рига-Двинской* (прежней Риго-Динабургской), *Двинско-Витебской* (бывшей Динабургско-Витебской) и *Орловско-*

Витебской. Экономическое значеніе трехъ указанныхъ рельсовыхъ путей, составляющихъ продолженіе одинъ другаго и являющихся, въ совокупности, транзитною линіею изъ внутреннихъ губерній къ Балтійскому морю, едва ли нуждается въ разъясненіи; естественно, поэтому, что Правительство, вступивъ на путь сосредоточенія въ своихъ рукахъ важныхъ въ государственномъ отношеніи желѣзныхъ дорогъ, которыя представлялось возможнымъ изъять изъ завѣдыванія частныхъ лицъ безъ особаго обремененія казны, прилагало немалыя старанія ко включенію этихъ дорогъ въ правительственную рельсовую сѣть. Чисто финансовыя соображенія также приводили къ заключенію о цѣлесообразности скорѣйшаго выкупа разсматриваемыхъ трехъ линій, особенно же двухъ послѣднихъ, отличавшихся низкою доходностью и требовавшихъ отъ казны постоянныхъ приплатъ по гарантіи. Кромѣ того, въ уставѣ общества Риго-Двинской дороги, какъ было указано выше, отсутствовала обычная во всѣхъ другихъ уставахъ оговорка о томъ, что казна, по прошествіи извѣстнаго времени послѣ возникновенія общества, имѣетъ право выкупить линію въ свое распоряженіе; для линій же Двинско-Витебской и Орловско-Витебской подобный срокъ наступалъ значительно позже, чѣмъ для другихъ русскихъ дорогъ; наконецъ, та же Двинско-Витебская дорога была единственною изъ нашихъ желѣзнодорожныхъ линій, которая, какъ въ былыя времена Главное Общество, принадлежала иностранной компаніи, причемъ имѣла за границею дорого стóящее самостоятельное правленіе (въ Лондонѣ), дѣйствовавшее на основаніи англійскихъ законовъ и содержимое на самомъ дѣлѣ, въ виду бездоходности линіи, почти всецѣло на счетъ русскаго Государственнаго Казначейства. Правительство, само собою разумѣется, было заинтересовано въ томъ, чтобы по возможности скорѣе положить конецъ существованію столь ненормальныхъ условій эксплоатаціи рельсовыхъ сообщеній, имѣющихъ первостепенное экономическое значеніе. Министру Финансовъ (Тайному Совѣтнику Витте) удалось въ теченіе весьма непродолжительнаго срока достигнуть такого результата, причемъ предложенная имъ комбинація не только удовлетворила акціонеровъ всѣхъ трехъ компаній, но еще представляла для казны весьма ощутительныя выгоды, настолько очевидныя, что предложеніе Тайнаго Совѣтника Витте было

принято Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта безъ всякихъ преній. Чтобы съ наибольшею наглядностью выяснить эти выгоды, Министръ Финансовъ въ каждомъ изъ трехъ представленій своихъ, касавшихся предназначенныхъ къ выкупу трехъ линій, прежде всего устанавливалъ ту предѣльную выкупную сумму, на которую Правительство, безъ какого либо ущерба для фискальныхъ интересовъ своихъ, могло выпустить облигаціи, имѣвшія замѣнить уничтожаемыя акціи. Указанная сумма составлялась изъ слѣдующихъ слагаемыхъ: 1) капитализированной на время до окончанія срока соотвѣтствующей концессіи суммы гарантированнаго Правительствомъ дохода на акціи каждой компаніи, отъ взноса платежей по которому казна, въ силу принятыхъ на себя обязательствъ, ни въ какомъ случаѣ не могла отказаться, и 2) нѣкотораго вознагражденія акціонеровъ за согласіе на досрочную уступку эксплоатируемой ими дороги казнѣ. Эта послѣдняя сумма опредѣлялась въ зависимости отъ размѣра тѣхъ сбереженій, которыя Правительство было увѣрено сдѣлать на размѣрѣ эксплоатаціонныхъ расходовъ послѣ перехода каждой данной линіи въ казну.

Выведенная съ помощью указаннаго пріема цифра принималась, при переговорахъ съ желѣзнодорожными обществами, какъ крайній предѣлъ выкупной за каждую линію суммы.

Переговоры со всѣми названными выше тремя компаніями кончились тѣмъ, что условленное съ каждой изъ нихъ выкупное вознагражденіе во всѣхъ трехъ случаяхъ оказалось *менѣе* исчисленной Министромъ Финансовъ предѣльной суммы, которую казна, безъ всякаго убытка для себя, могла бы удѣлить на выкупъ каждой данной линіи *).

Другою особенностью перехода въ казну Риго-Двинской, Двинско-Витебской и Орловско-Витебской желѣзныхъ дорогъ являлся отказъ Правительства отъ производства контрольной ревизіи оборотовъ обществъ названныхъ дорогъ до окончательнаго расчета Правительства съ акціонерами ихъ: Ми-

---

*) Размѣръ достигнутыхъ казною выгодъ Т. С. Витте опредѣлялъ: по Риго-Двинской линіи—въ 275.750 р. мет., по Орловско-Витебской дорогѣ—въ 344.625 р. мет. и по Двинско-Витебской—въ 300.000 р. кред. (см. предст. М. Ф. въ Соед. Присут. Ком. Мин. и Деп. Госуд. Эк. отъ 22 Декабря 1893 г. за № 10360, 11 Января 1894 г. за № 200 и 25 Мая 1894 г. за № 4225).

нистръ Финансовъ, мнѣніе котораго раздѣляло и Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи, полагалъ, что такъ какъ контрольные начеты очевидно не могутъ быть обращены на суммы гарантированнаго Правительствомъ дохода на акціи (такъ какъ, по самому существу принятыхъ на себя казною обязательствъ, этотъ доходъ долженъ былъ выплачиваться *полностью* до срока окончанія концессіи на каждую гарантированную линію), другихъ же источниковъ для удовлетворенія такихъ начетовъ у акціонеровъ не имѣлось въ распоряженіи *)—то вопросъ о начетахъ, при указанныхъ условіяхъ, теряетъ свое практическое значеніе и, въ случаѣ его возбужденія, имѣлъ бы слѣдствіемъ либо совершенную невозможность досрочнаго выкупа намѣченныхъ къ переходу въ казенное управленіе линій, либо увеличеніе выговариваемой акціонерами выкупной суммы. Поэтому Тайный Совѣтникъ Витте предложилъ считать однимъ изъ условій соглашенія освобожденіе названныхъ выше желѣзнодорожныхъ компаній отъ всякихъ начетовъ по контрольнымъ ревизіямъ за прежнее время, но съ тѣмъ, чтобы каждая изъ разсматриваемыхъ линій перешла въ казну какъ цѣльное предпріятіе, со всѣми правами и обязательствами, со всѣмъ движимымъ и недвижимымъ имуществомъ, а равно со всѣми наличными средствами и капиталами. Затѣмъ акціи подлежали обмѣну на 4% правительственныя облигаціи равной нарицательной стоимости **).

Общая характеристика условій, на которыхъ состоялся переходъ въ казну перечисленныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Такимъ образомъ, за время царствованія Императора Александра III прекратили свое существованіе — ранѣе наступленія предусмотрѣнныхъ уставами сроковъ выкупа— 15 желѣзнодорожныхъ компаній, передавшія въ эксплоатацію

*) Министру Финансовъ удалось убѣдить акціонеровъ всѣхъ трехъ дорогъ согласиться на выкупное вознагражденіе въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ одному лишь гарантированному по акціямъ доходу; особаго же добавочнаго вознагражденія акціонеры не добивались (въ отличіе отъ акціонеровъ Оренбургской и Донецкой дорогъ; см. выше); этимъ успѣшнымъ результатомъ ведшихся съ акціонерами переговоровъ и были обусловлены непосредственныя выгоды, доставленныя Тайнымъ Совѣтникомъ Витте Государственному Казначейству при совершеніи разсматриваемыхъ операцій.

**) Переходъ въ завѣдываніе Правительства трехъ разсматриваемыхъ линій состоялся съ Высочайшаго соизволенія: Риго-Двинской (вмѣстѣ съ эксплоатировавшейся тѣмъ же обществомъ Риго-Больдерааскою линіею)—1 Января, Орловско-Витебской (съ подъѣзднымъ путемъ къ заводамъ Брянскаго общества, до того времени состоявшаго въ частномъ пользованіи управленія заводами)—1 Февраля и Двинско-Витебской—15 Іюня 1894 г.

казны 6.870 верстъ рельсовыхъ путей. При изученіи главныхъ основаній, принятыхъ нашимъ Правительствомъ при производствѣ операцій по принятію въ свое вѣдѣніе такого рода путей, нельзя не обратить вниманія на крайнее разнообразіе условій, которыми были въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ обставлены соглашенія въ этомъ смыслѣ между казною и частными обществами. Неизмѣннымъ оставалось лишь коренное начало, вытекавшее изъ самой сущности понятія о выкупѣ частной желѣзной дороги въ казну вообще: Правительство пріобрѣтало въ свою собственность акціи выкупаемой компаніи и такимъ путемъ устраняло отъ управленія дѣлами ея прежнихъ хозяевъ предпріятія, становясь на ихъ мѣсто, при чемъ на Правительство переходили, сообразно съ этимъ, всѣ права и обязанности упраздненнаго общества (между прочимъ и обязанности по уплатѣ процентовъ и погашенія на облигаціонные капиталы послѣдняго). Самый же порядокъ осуществленія на практикѣ указаннаго кореннаго начала въ дѣлахъ разсматриваемой категоріи былъ почти въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ иной. Въ этомъ отношеніи можно отмѣтить развѣ только одинъ общій признакъ, присущій всѣмъ дѣламъ данной группы: выдачу, въ уплату за выкупаемыя акціи, правительственныхъ облигацій. Но даже и этотъ признакъ въ строгомъ смыслѣ слова нельзя считать общимъ: какъ извѣстно, для выкупа Муромской и Путиловской линій, правительственныхъ облигацій вовсе не выпускалось, а при взятіи въ казенное управленіе Харьково-Николаевской дороги акціи были замѣнены не облигаціями, но акціями же (см. выше). Впрочемъ, приведенные примѣры являются исключеніями изъ общаго порядка лишь съ чисто формальной стороны, не затрагивая сущности дѣла: Муромская дорога перешла въ казну за долги эксплоатировавшаго ее общества Правительству, и поэтому акціи ея вовсе не подлежали ни оплатѣ, ни замѣнѣ ихъ какими либо правительственными бумагами; для выкупа Путиловской дороги, какъ своевременно было заявлено Министромъ Финансовъ, выпускъ правительственныхъ облигацій не былъ произведенъ только потому, что на столь ничтожную сумму, какъ та, которая причиталась въ вознагражденіе акціонерамъ (менѣе 1 мил. р.), не было сочтено удобнымъ выпускать отъ имени Правительства облигаціонный заемъ и сумму эту рѣшено выплатить наличными деньгами;

наконецъ, акціи общества Юго-Западныхъ дорогъ, на которыя были обмѣнены акціи Харьково-Николаевской дороги, какъ уже было объяснено ранѣе, по существу ничѣмъ не отличались отъ правительственныхъ облигацій, такъ какъ опредѣленный доходъ по нимъ былъ гарантированъ тѣмъ же Правительствомъ. Поэтому отмѣченный выше общій признакъ съ несомнѣннымъ основаніемъ можетъ считаться принципіально остающимся въ силѣ для цѣлаго разряда дѣлъ, о которыхъ до настоящаго времени шла рѣчь.

Что же касается прочихъ условій, на которыхъ, до наступленія уставныхъ сроковъ, были выкупаемы частныя желѣзнодорожныя линіи, то почти въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, какъ видно изъ предшествующаго, соглашенія по этому предмету между Правительствомъ и обществомъ осуществлялись на основаніяхъ, спеціально выработанныхъ для данныхъ обстоятельствъ: какъ въ отношеніи размѣра доходности правительственныхъ бумагъ, которыми оплачивались выкупаемыя акціи, такъ и въ дѣлѣ установленія соотвѣтствія между нарицательною стоимостью выкупаемыхъ акцій и замѣняющихъ ихъ правительственныхъ облигацій, а равно и въ опредѣленіи правъ на выкупное вознагражденіе различныхъ категорій акціонеровъ — основанія эти для различныхъ желѣзнодорожныхъ компаній являлись далеко не сходными между собою *). Равнымъ образомъ и льготы, которыя Правительство нерѣдко оказывало упраздняемымъ обществамъ, не поддаются систематической группировкѣ: въ однихъ случаяхъ акціонерамъ удѣлялись добавочныя суммы на производство расчетовъ съ частными кредиторами обществъ, въ другихъ—къ выкупной за акціи суммѣ присоединялось извѣстное денежное вознагражденіе за досрочную уступку казнѣ той или другой линіи и т. п.

Разнообразіе условій досрочнаго перехода въ казну частныхъ рельсовыхъ путей являлось естественнымъ послѣдствіемъ тѣхъ обстоятельствъ, при которыхъ Правительству пришлось

---

*) Доходность правительственныхъ облигацій, выпускавшихся въ замѣнъ выкупаемыхъ акцій, колебалась между 5% и 3% (лишь послѣ производства Д. Т. С. Вышнеградскимъ конверсіонныхъ операцій правительственныхъ процентныхъ бумагъ, 4% дохода стали считаться нормою для желѣзнодорожныхъ облигацій);при замѣнѣ акцій облигаціями за одну акцію иногда выдавалась полная облигація, иногда же эта пропорція не соблюдалась; въ нѣкоторыхъ случаяхъ выкупное вознагражденіе выдавалось только за непогашенныя акціи, въ другихъ же принимались въ расчетъ и дивидендныя свидѣтельства и т. д.

выполнять свою программу объ урегулированіи финансоваго положенія наиболѣе убыточно эксплоатировавшихся желѣзнодорожныхъ линій. Рѣшившись изъять такія линіи изъ завѣдыванія частныхъ предпринимателей, Правительство относительно многихъ изъ нихъ, какъ извѣстно, должно было считаться съ тѣмъ соображеніемъ, что сроки, съ которыхъ казна получала юридическое право выкупить ихъ отъ частныхъ владѣльцевъ, еще не наступили; поэтому Государству, не желавшему медлить приведеніемъ въ дѣйствіе разъ задуманнаго плана, не оставалось ничего инаго, какъ попытаться вступить съ такими желѣзнодорожными обществами (о которыхъ и шла рѣчь въ настоящемъ отдѣлѣ) въ добровольную сдѣлку. Основанія же, на которыхъ заключаются подобнаго рода сдѣлки, къ какой бы области правоотношеній онѣ ни относились, всегда находятся въ зависимости отъ цѣлаго ряда разнообразнѣйшихъ условій: тутъ играетъ роль прежде всего степень настоятельности для того или другаго контрагента заключенія проектированной сдѣлки, затѣмъ—степень твердости или уступчивости договаривающихся сторонъ и, наконецъ, рядъ другихъ, часто трудно предвидимыхъ, моментовъ, обусловливаемыхъ неминуемою въ подобныхъ дѣлахъ коллизіею взаимно противоположныхъ матеріальныхъ интересовъ. Такъ было и въ дѣлѣ досрочнаго выкупа частныхъ желѣзныхъ дорогъ: Правительство, рѣшившись твердо держаться разъ намѣченнаго образа дѣйствій, вмѣстѣ съ тѣмъ не хотѣло для достиженія соглашеній съ обществами обрекать себя на слишкомъ тяжелыя денежныя траты; въ свою очередь, желѣзнодорожныя компаніи естественно старались выговорить себѣ возможно широкія льготы; результаты переговоровъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ зависѣли отъ настойчивости Правительства съ одной стороны, и отъ сговорчивости акціонеровъ—съ другой.

При оцѣнкѣ этихъ результатовъ, вкратцѣ резюмированныхъ выше, нельзя не отдать справедливости тому искусству, съ которымъ представители казенныхъ интересовъ сумѣли выполнить свою трудную и щекотливую задачу. Предшествующее изложеніе не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что всякаго рода требованія и притязанія, заявлявшіяся акціонерами упразднявшихся компаній, всегда разсматривались Правительствомъ съ полнѣйшею безпристрастностью: казна без-

спорно свободна отъ упрека въ желаніи когда бы то ни было поставить фискальные интересы выше соображеній безусловной справедливости. Болѣе того, Правительство, какъ нагляднѣе всего доказываютъ примѣры соглашеній съ обществами дорогъ: Ряжско-Вяземской, Моршанско-Сызранской, Закавказской и Либаво-Роменской, постоянно было склонно въ предѣлахъ возможности не отказывать обществамъ въ матеріальной поддержкѣ, простирающейся гораздо далѣе формальныхъ обязательствъ его передъ компаніями. Несмотря на такое отношеніе Правительства къ акціонерамъ, расчеты, приводившіеся четырьмя слѣдовавшими другъ за другомъ Министрами Финансовъ (Абазою, Бунге, Вышнеградскимъ и Витте), свидѣтельствуютъ, что предпринятыя казною операціи по выкупу, до наступленія предусмотрѣнныхъ уставами сроковъ, частныхъ желѣзнодорожныхъ путей удалось закончить безъ обремененія Государства значительными новыми обязательствами, а во многихъ случаяхъ даже съ достиженіемъ непосредственныхъ выгодъ для Государственнаго Казначейства.

Общіе финансовые выводы по операціямъ выкупа въ казну частныхъ рельсовыхъ путей будутъ представлены въ концѣ настоящей главы, по разсмотрѣніи всей совокупности дѣлъ подобнаго рода; теперь же достаточно указать на отмѣченные выше благопріятные результаты финансовыхъ сдѣлокъ, заключенныхъ Правительствомъ, за періодъ времени 1881—1894 г.г., съ тѣми желѣзнодорожными обществами, которыя согласились передать содержавшіяся ими линіи въ завѣдываніе казны ранѣе наступленія для послѣдней формальнаго права выкупить ихъ въ свое вѣдѣніе.

II.

Переходъ въ вѣдѣніе Правительства частныхъ желѣзныхъ дорогъ, на выкупъ которыхъ казна уже имѣла формальное право.

Уставныя постановленія относительно правъ казны на выкупъ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій.

Какъ уже было упомянуто въ началѣ настоящей главы, всѣми уставами дѣйствовавшихъ въ Россіи желѣзнодорожныхъ компаній (кромѣ двухъ, о которыхъ была рѣчь выше) предусматривался извѣстный срокъ, съ котораго казна получала право во всякое время выкупить въ свое вѣдѣніе эксплоатировавшуюся каждымъ даннымъ обществомъ желѣзнодорож-

ную линію. Во всѣхъ подобнаго рода уставахъ способъ исчисленія выкупнаго вознагражденія преподавался одинъ и тотъ же *) и сводился къ слѣдующему: изъ суммъ чистыхъ доходовъ каждой выкупаемой дороги за предшествующіе выкупу семь лѣтъ вычитается итогъ чистыхъ доходовъ двухъ наименѣе доходныхъ изъ указанныхъ семи годовъ и затѣмъ средній чистый доходъ остальныхъ пяти лѣтъ принимается за норму чистаго дохода линіи. Къ такому постановленію всегда прибавлялась оговорка, что выведенная указаннымъ путемъ цифра не можетъ быть ни менѣе суммы чистаго дохода послѣдняго изъ принятыхъ для сравненія семи лѣтъ, ни ниже гарантированнаго Правительствомъ на основной капиталъ даннаго общества ежегоднаго дохода; это значило, что для окончательнаго установленія суммы нормальнаго чистаго дохода даннаго предпріятія требовалось сравнить три величины; 1) средній чистый доходъ наиболѣе прибыльныхъ пяти лѣтъ, 2) чистый доходъ за послѣдній передъ выкупомъ годъ и 3) гарантированный Правительствомъ доходъ,—и принять за основаніе послѣдующаго расчета наибольшую изъ упомянутыхъ величинъ.

Приведенныя постановленія могли считаться общими для всѣхъ желѣзнодорожныхъ уставовъ, другія же финансовыя условія выкупа въ различныхъ уставахъ опредѣлялись различно; такъ, напримѣръ, согласно нѣкоторымъ уставамъ нормальный чистый доходъ подлежалъ капитализаціи изъ 5% за неистекшее до срока концессіи время, и полученная сумма выплачивалась бывшимъ держателямъ выкупаемыхъ бумагъ единовременно (обыкновенно прибавлялось, что уплата должна производиться 5% облигаціями **), срокъ погашенія которыхъ предоставлялось установить самому Правительству); въ другихъ же уставахъ говорилось о выплатѣ нормальнаго чистаго дохода въ видѣ ежегодной ренты, въ теченіе всего концессіоннаго срока. Затѣмъ, многіе уставы предусматривали необходимость, при окончательномъ расчетѣ по выкупу, не включать въ выкупную сумму стоимости непогашенныхъ ко вре-

*) Основныя черты этого способа заимствованы были еще Чевкинымъ изъ договоровъ французскихъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей съ французскимъ Правительствомъ (т. н. cahiers de charges; см. т. I, гл. II настоящаго очерка).

**) Большинство нашихъ желѣзнодорожныхъ уставовъ было составлено въ то время, когда типомъ желѣзнодорожныхъ бумагъ могли считаться бумаги пяти-процентныя.

мени выкупа облигацій прекращающей свое существованіе компаніи, предполагая, что обязанность уплачивать проценты и погашеніе по такимъ облигаціямъ переходитъ въ подобныхъ случаяхъ на Правительство; другіе же не содержали такого правила. Наконецъ, въ желѣзнодорожныхъ уставахъ замѣчалось вообще много неясностей въ указаніяхъ, касающихся весьма важныхъ моментовъ для расчетовъ съ упраздняемыми обществами: часто смѣшивались понятія чистаго дохода и чистой прибыли *), отсутствовали руководящія правила для принятія того или инаго курса при переводѣ цифръ металлическихъ платежей въ кредитную валюту и т. д. Нѣкоторымъ объясненіемъ подобнымъ недомолвкамъ можетъ служить то обстоятельство, что большинство нашихъ желѣзнодорожныхъ уставовъ утверждалось во время процвѣтанія концессіонной системы, когда самимъ составителямъ уставовъ могло казаться мало вѣроятнымъ, что Правительство дѣйствительно воспользуется когда либо предоставляемымъ ему правомъ выкупа частныхъ линій въ казну, да и наступленіе сроковъ выкупа предвидѣлось въ болѣе или менѣе отдаленномъ будущемъ. Когда же сроки эти въ дѣйствительности наступили, взгляды заинтересованныхъ вѣдомствъ на отношенія Государства къ желѣзнодорожному дѣлу, какъ извѣстно, успѣли существенно измѣниться, и одной изъ главнѣйшихъ цѣлей Правительства было признано сосредоточеніе въ рукахъ казны важныхъ въ государственномъ отношеніи рельсовыхъ путей, для чего было приступлено къ систематическому изъятію изъ владѣнія частныхъ компаній многихъ желѣзнодорожныхъ линій. При такихъ условіяхъ неясность уставныхъ правилъ о выкупѣ обнаружилась съ полною очевидностью и дала поводъ къ продолжительнымъ пререканіямъ между желѣзнодорожными обществами и Правительствомъ относительно объема принадлежащихъ каждой изъ сторонъ имущественныхъ правъ. Дальнѣйшее изложеніе покажетъ, что Правительство и въ данномъ случаѣ, также какъ и при переговорахъ съ желѣзнодорожными компаніями, уступавшими казнѣ содержавшіяся ими линіи до

---

*) Въ желѣзнодорожныхъ дѣлахъ эти понятія необходимо строго разграничивать. Подъ чистымъ доходомъ разумѣется сумма, получаемая за вычетомъ изъ валового дохода расходовъ по эксплоатаціи; чистая же прибыль есть остатокъ, получаемый за вычетомъ изъ чистаго дохода всѣхъ обязательныхъ для обществъ платежей.

наступленія предусмотрѣнныхъ уставами сроковъ выкупа, всегда относилось съ должнымъ вниманіемъ къ законнымъ требованіямъ обществъ; вполнѣ естественно, однако, что оно, вмѣстѣ съ тѣмъ, вовсе не было склонно переплачивать компаніямъ на выкупномъ вознагражденіи или соглашаться съ распространительнымъ толкованіемъ, которое акціонеры въ большинствѣ случаевъ давали своимъ правамъ, указаннымъ въ подлежащихъ уставахъ. Для того, чтобы избѣжать позднѣйшихъ нареканій, Комитетъ Министровъ, а потомъ и Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта нерѣдко категорически оговаривали въ своихъ журналахъ, что если общества считаютъ свои права въ чемъ либо нарушенными состоявшимся по тому или другому вопросу рѣшеніемъ Правительства, то имъ предоставляется искать возстановленія такихъ правъ обычнымъ судебнымъ порядкомъ. Компаніи, тѣмъ не менѣе, избѣгали пользоваться предоставленнымъ имъ правомъ и въ большинствѣ случаевъ шли на компромиссъ, приводившій къ полюбовному соглашенію; въ нѣкоторыхъ случаяхъ подобный же исходъ дѣла обусловливался не столько неизвѣстностью результатовъ судебнаго разбирательства, сколько простымъ желаніемъ покончить скорѣе расчеты съ казною, не дожидаясь завершенія контрольной ревизіи отчетовъ, неизбѣжно требующей сравнительно продолжительнаго времени. Скорѣйшее окончаніе взаимныхъ расчетовъ по выкупу представлялось желательнымъ (по причинамъ, объясненнымъ ниже) и съ точки зрѣнія Правительства, которое поэтому, съ своей стороны, охотно шло навстрѣчу обществамъ.

Такимъ образомъ, переходъ въ казну и тѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя были выкуплены по наступленіи предусмотрѣнныхъ въ уставахъ сроковъ, состоялся, строго говоря, не на основаніи уставныхъ правилъ о выкупѣ, но по добровольнымъ соглашеніямъ Правительства съ представителями желѣзнодорожныхъ компаній (исключая трехъ случаевъ, о которыхъ будетъ упомянуто ниже). Уставныя правила служили лишь точкою отправленія для составленія каждою изъ заинтересованныхъ сторонъ своего отдѣльнаго расчета суммы выкупнаго вознагражденія за линію, передаваемую казнѣ, причемъ обычныя въ такихъ случаяхъ разногласія, послѣ болѣе или менѣе продолжительныхъ переговоровъ, ула-

живались путемъ взаимныхъ уступокъ, расчищавшихъ путь для соглашенія.

На основаніи такихъ соглашеній были приняты въ казну, за время царствованія Императора Александра III, семь желѣзнодорожныхъ линій, сроки для выкупа которыхъ Правительствомъ къ тому времени уже наступили. Линіи эти были слѣдующія: 1) Ряжско-Моршанская, 2) Курско-Харьково-Азовская, 3) Варшаво-Тереспольская, 4) Московско-Курская, 5) Балтійская, 6) дороги, эксплоатировавшіяся Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (линіи Николаевская, С.-Петербурго-Варшавская и Нижегородская) и 7) Митавская дорога *).

Причины, побудившія Государство изъять перечисленныя желѣзнодорожныя сообщенія изъ вѣдѣнія частныхъ лицъ, коренились по преимуществу въ соображеніяхъ обще-государственнаго характера, которыми обусловливались и другія, разсмотрѣнныя ранѣе, правительственныя мѣропріятія той же категоріи; поэтому большинство сужденій высшихъ государственныхъ установленій относительно желательности перехода въ вѣдѣніе казны названныхъ выше линій однородны съ тѣми, которыя уже неоднократно были разобраны въ настоящей главѣ. Въ этомъ отношеніи необходимо отмѣтить только одинъ аргументъ въ пользу скорѣйшаго перехода въ завѣдываніе Правительства нѣкоторыхъ частныхъ рельсовыхъ путей,—аргументъ, который представлялся новостью, такъ какъ онъ, по самому существу своему, могъ примѣняться лишь къ такимъ дѣламъ, которыя еще не были разсмотрѣны въ первомъ отдѣлѣ настоящей главы, т. е. къ дѣламъ о выкупѣ желѣзнодорожныхъ линій, принять которыя въ свое распоряженіе казна уже получила юридическое право. Аргументъ этотъ вступалъ въ силу въ тѣхъ случаяхъ, когда на той или иной дорогѣ ко

---

*) Названныя линіи расположены по порядку перехода ихъ въ вѣдѣніе казны; расчеты съ акціонерами заканчивались лишь нѣсколько лѣтъ спустя, по нѣкоторымъ дѣламъ уже въ первые года нынѣшняго царствованія; несмотря на это, такіе расчеты необходимо разсмотрѣть въ ихъ совокупности въ настоящемъ отдѣлѣ, такъ какъ выработка главнѣйшихъ основаній подобныхъ расчетовъ относится еще къ царствованію Императора Александра III. Операція выкупа въ казну общества Юго-Западныхъ дорогъ не разсмотрѣна въ этомъ отдѣлѣ потому, что хотя дѣло это и обсуждалось предварительно во время царствованія въ Бозѣ почившаго Государя Александра III (весною 1894 г.), тѣмъ не менѣе уже тогда было рѣшено принять въ казну линіи этого общества только съ 1 Января 1895 г., что и было исполнено.

времени наступленія выкупнаго срока начинало замѣчаться увеличеніе вырабатываемаго линіею чистаго дохода. Въ такихъ случаяхъ Правительство опасалось, какъ бы при дальнѣйшемъ возвышеніи доходности, могущей привести къ выручкѣ данною дорогою извѣстной суммы, превышающей гарантированный казною доходъ по линіи, операція по выкупу такой линіи, если бы Правительство почему либо отсрочило ея осуществленіе, не вызвала увеличенія суммы выкупнаго вознагражденія (такъ какъ при подобномъ положеніи дѣла, въ виду изложенныхъ выше постановленій, содержавшихся во всѣхъ желѣзнодорожныхъ уставахъ, выкупную сумму пришлось бы исчислять не на основаніи цифры гарантированнаго Правительствомъ дохода, а въ соразмѣрности съ чистымъ доходомъ линіи за послѣдній передъ выкупомъ годъ, превысившимъ норму Правительственной гарантіи). Поэтому Правительство всегда склонялось къ производству выкупа подобнаго рода линій по возможности безъ лишней потери времени. Указанное соображеніе было, между прочимъ, одною изъ главныхъ побудительныхъ причинъ для выкупа въ казну желѣзнодорожныхъ линій, состоявшихъ въ эксплоатаціи Главнаго Общества, выкупа, который въ свое время явился для акціонеровъ компаніи полною неожиданностью и возбудилъ не мало толковъ, несмотря на то, что казна имѣла на производство такой операціи неотъемлемое законное право (см. ниже).

Что же касается финансовыхъ условій перехода въ казну перечисленныхъ выше желѣзнодорожныхъ линій, то, въ виду разнообразія положенныхъ въ ихъ основаніе цифровыхъ расчетовъ, ихъ необходимо разсмотрѣть по каждой дорогѣ отдѣльно.

Ряжско-Моршанская дорога.

Внося въ Комитетъ Министровъ, въ 1887 г., представленіе объ условіяхъ выкупа *Ряжско-Моршанской* дороги, Министръ Финансовъ (Вышнеградскій)—во вниманіе къ тому, что этотъ выкупъ являлся первымъ случаемъ пріобрѣтенія частной желѣзнодорожной линіи казною, по наступившему для послѣдней *праву* *)—счелъ долгомъ установить нѣкоторыя общія основанія финансовыхъ условій подобнаго пріобрѣтенія, могущія имѣть значеніе и для послѣдующихъ случаевъ совершенія

*) Право на выкупъ Ряжско-Моршанской дороги наступило для Правительства 17 Октября 1886 г.

однородныхъ операцій. Онъ разъяснилъ, что Правительство можетъ вступить во владѣніе выкупаемою имъ дорогою, не ожидая производства окончательнаго расчета съ упраздняемымъ обществомъ, при условіи сохраненія къ обществу тѣхъ же договорныхъ отношеній, которыя существовали между компаніею и казною до того времени; затѣмъ окончательный расчетъ долженъ быть произведенъ лишь послѣ завершенія контрольной ревизіи отчетовъ каждой компаніи, на основаніи результатовъ которой только и можетъ опредѣлиться размѣръ выкупнаго вознагражденія, выводимаго, какъ извѣстно, сообразно съ цифрами чистыхъ доходовъ каждой данной линіи за предшествовавшее выкупу семилѣтіе. Далѣе, Министръ Финансовъ проводилъ мысль, что замѣчающійся въ нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ уставахъ (и, между прочимъ, въ уставѣ общества Ряжско-Моршанской дороги) пробѣлъ—отсутствіе упоминанія о необходимости вычитать изъ выкупной цѣны, при расчетѣ съ обществами, стоимость непогашенныхъ облигацій—не можетъ быть истолкованъ въ смыслѣ обязанности Правительства выдавать акціонерамъ, въ составѣ выкупнаго вознагражденія, сумму облигаціоннаго капитала; изъ самаго существа понятія объ облигаціонномъ капиталѣ явствуетъ, что капиталъ этотъ, какъ ипотечный долгъ, обезпечиваемый имуществомъ дороги, переходитъ на ея новаго владѣльца, который не обязанъ произвести единовременное погашеніе этого капитала, а лишь принимаетъ на себя всѣ лежавшія на прежнемъ владѣльцѣ обязанности по уплатѣ процентовъ и погашенія на него. Поэтому, писалъ Министръ Финансовъ, для пополненія указаннаго пробѣла слѣдуетъ принять за правило, что, при выкупѣ каждой желѣзной дороги, изъ опредѣленной на основаніи ея устава выкупной цѣны, должна быть удержана стоимость оставшагося непогашеннымъ облигаціоннаго капитала. Такимъ образомъ, при выкупѣ той или другой линіи по доходу, не превышающему цифры правительственной гарантіи, выкупная цѣна, составляющая вознагражденіе акціонеровъ, опредѣлится капитализаціею гарантіи лишь на *акціонерный* капиталъ, или же капитализаціею гарантированнаго на *весь* основной (акціонерный и облигаціонный) капиталъ дохода, но *съ вычетомъ* стоимости непогашенныхъ ко времени выкупа облигацій *).

*) См. представленіе М-ра Фин. въ Ком. Мин. отъ 23 Февраля 1887 г. за № 1975.

Комитетъ Министровъ присоединился къ высказаннымъ Министромъ Финансовъ взглядамъ, которые съ этихъ поръ послужили руководящимъ началомъ во всѣхъ послѣдующихъ расчетахъ по принятію въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій. Относительно же самаго выкупа Ряжско-Моршанской дороги, Комитетъ, Высочайше утвержденнымъ 26 Марта 1887 г. положеніемъ своимъ, рѣшилъ изъять ее изъ вѣдѣнія общества, замѣнивъ оставшіяся непогашенными акціи компаніи, на точномъ основаніи устава, правительственными облигаціями, приносящими 5% дохода.

По вопросу о способѣ уплаты выкупнаго вознагражденія за Ряжско-Моршанскую дорогу Комитету пришлось разсмотрѣть споръ, возникшій между Правительствомъ и акціонерами при самомъ началѣ переговоровъ о переходѣ упомянутой дороги въ казну. Разногласіе по этому поводу сводилось къ слѣдующему. Акціонеры ссылались на постановленіе устава, которымъ предусматривалось, что выкупное вознагражденіе будетъ выдано въ фунтахъ стерлинговъ или металлическихъ рубляхъ, и требовали точнаго исполненія такого постановленія, которое они толковали въ смыслѣ исчисленія причитающейся имъ за акціи суммы въ металлической валютѣ. Министръ же Финансовъ объяснялъ, что при данныхъ условіяхъ приводимое акціонерами постановленіе устава не можетъ имѣть практическаго значенія: оно объясняется тѣмъ, что первоначально, при учрежденіи общества Ряжско-Моршанской дороги, акціонерный капиталъ его былъ опредѣленъ въ металлической валютѣ; въ то время, слѣдовательно, разсматриваемое постановленіе устава находилось въ полномъ соотвѣтствіи съ валютою акціонернаго капитала и правительственной гарантіи по нему. Въ виду же послѣдовавшаго, въ 1877 г., переложенія акціонернаго капитала Ряжско-Моршанской дороги изъ металлической валюты въ кредитную *),—причемъ въ такую же валюту была переложена и дарованная этому капиталу гарантія,—исчисленіе въ металлической валютѣ выкупной суммы, выводимой именно по рас-

*) Эта операція была произведена на основаніи Выс. утв. 27 Августа 1877 г. положенія Комитета Министровъ съ цѣлью освобожденія казны отъ излишнихъ тягостей, вызываемыхъ уплатою, при низкомъ вексельномъ курсѣ, гарантированнаго по желѣзнодорожнымъ бумагамъ дохода въ звонкой монетѣ. Соглашеніе на такую мѣру состоялось съ обществами Ряжско-Моршанской, Оренбургской, Фастовской, Привислянской и Уральской жел. дор. (См. томъ II, гл. VI настоящаго очерка.)

чету размѣра этой гарантіи, не можетъ имѣть никакого основанія. Тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе сохраненія въ уставѣ оговорки о выдачѣ выкупной суммы въ металлической валютѣ, представлялось бы необходимымъ, на случай ходатайства акціонеровъ объ уплатѣ имъ этой суммы (предстоящей къ исчисленію въ кредитныхъ рубляхъ) въ фунтахъ стерлинговъ или въ металлическихъ рубляхъ, опредѣлить курсъ, по которому должна будетъ состояться такая уплата. Въ виду отсутствія какихъ либо указаній по этому поводу въ уставѣ общества, Министръ Финансовъ полагалъ, что было бы наиболѣе справедливымъ принять для производства подобныхъ платежей курсъ перваго, послѣ перехода дороги въ казну, срока оплаты купоновъ отъ акцій общества. Доводы Министра Финансовъ были признаны Комитетомъ Министровъ уважительными, но акціонеры, подчинившись рѣшенію Правительства относительно способа уплаты выкупнаго вознагражденія, тѣмъ не менѣе продолжали настаивать на исчисленіи самой цифры такого вознагражденія въ металлической валютѣ. По ихъ словамъ, въ противномъ случаѣ, будутъ существенно нарушены права держателей акцій, такъ какъ выкупная сумма, опредѣляемая по капитализаціи чистаго дохода за извѣстное предшествующее выкупу число лѣтъ, при исчисленіи выкупной цѣны въ кредитной валютѣ, значительно уменьшится вслѣдствіе паденія за послѣднее время вексельнаго курса, весьма вредно отразившагося на доходности Ряжско-Моршанской дороги *). Ссылаясь на ущербъ, который причинитъ имъ такой расчетъ, акціонеры просили Правительство оказать имъ снисхожденіе и отсрочить проектированный выкупъ въ казну эксплоатируемой ими линіи. Комитетъ Министровъ отклонилъ, однако, такое ходатайство по существу, находя, что отмѣна уже состоявшагося по этой дорогѣ рѣшенія могла бы служить крайне нежелательнымъ примѣромъ колебанія Правительства въ вопросахъ объ осуществленіи предоставленныхъ ему Высочайше утвержденными уставами правъ и несомнѣнно возбудило бы различныя домогательства со стороны акціонеровъ другихъ дорогъ, также предназначенныхъ къ выкупу. Въ частности же, по вопросу о способѣ исчисле-

*) Вексельный курсъ въ теченіе семилѣтія 1881—1887 г., которое имѣло быть принято за основаніе расчета выкупной суммы, постепенно понижался: въ 1881 г. средній курсъ на Парижъ составлялъ 266 фр. за 100 р. кред., а въ 1887 г.—всего 226 фр.

нія суммы выкупнаго вознагражденія, въ журналѣ Комитета содержатся слѣдующія сужденія:

«Переложеніе на кредитные рубли въ 1877 г. акціонернаго капитала общества Ряжско-Моршанской дороги, первоначально опредѣленнаго въ металлической валютѣ, состоялось по почину самого общества, которое, конечно, дѣйствовало вполнѣ сознательно, находя въ такомъ переложеніи извѣстную для себя выгоду. Сообразно сему измѣнены были нѣкоторые параграфы устава общества, въ которыхъ опредѣлялся размѣръ какъ означеннаго капитала, такъ и дарованной по нему гарантіи, причемъ всѣ суммы исчислены въ рубляхъ кредитныхъ. Производимая съ того времени уплата процентовъ и погашенія по акціямъ, вслѣдствіе такого переложенія, кредитными рублями, никогда не вызывала какихъ либо нареканій. Самый же выкупъ дороги обусловливаетъ уплату акціонерамъ основнаго капитала, а какъ таковой, по уставу, выраженъ въ кредитныхъ рубляхъ, то само собою разумѣется, что и уплата онаго должна быть произведена въ той же валютѣ. Такимъ образомъ не можетъ, по убѣжденію Комитета, подлежать ни малѣйшему сомнѣнію, что оставшееся въ 1877 г. безъ измѣненія постановленіе устава о выдачѣ выкупной суммы въ фунтахъ стерлинговъ или въ металлическихъ рубляхъ можетъ, въ настоящее время, относиться лишь къ *способу уплаты* выкупной суммы, а не къ *опредѣленію ея размѣра,* который исчисляется по соображенію съ чистымъ доходомъ дороги и съ размѣромъ гарантіи по акціямъ, выраженной въ кредитныхъ рубляхъ, и, слѣдовательно, долженъ будетъ выразиться въ той же валютѣ. Что касается указанія правленія на потери акціонеровъ, обусловленныя паденіемъ за послѣднее время вексельнаго курса, то въ семъ отношеніи нельзя не замѣтить, что заявленіе это лишено всякаго основанія, такъ какъ по уставу Ряжско-Моршанской желѣзной дороги, какъ и по уставамъ всѣхъ прочихъ дорогъ, право Правительства на выкупъ не поставлено въ зависимость отъ состоянія вексельнаго курса. Да и было бы весьма опасно для Государственнаго Казначейства, если бы Правительство, приступая къ выкупу той или иной желѣзнодорожной линіи, соображалось съ тѣмъ, выгоденъ или невыгоденъ для акціонеровъ предположенный переходъ въ казну дороги вслѣдствіе низкаго въ тотъ моментъ уровня вексельнаго курса».

Оставаясь, по приведеннымъ соображеніямъ, при своей прежней точкѣ зрѣнія на вопросъ о принятіи въ казну Ряжско-Моршанской дороги, Комитетъ полагалъ: передать эту линію въ вѣдѣніе Правительства съ 1 Января 1888 г., окончательное же опредѣленіе цифры выкупнаго вознагражденія предоставить, по обще-принятому порядку, Департаменту Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, который своевременно поднесетъ свое заключеніе на усмотрѣніе Государя Императора *).

Контрольная ревизія обнаружила, что правленіе общества въ отчетахъ своихъ значительно преувеличивало цифру доходности дороги за послѣдніе передъ выкупомъ года. По надлежащемъ сокращеніи размѣра показанной доходности, Государственный Контроль, а затѣмъ и особая коммисія, состоявшая изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, пришли къ убѣжденію, что по сравненіи трехъ величинъ, изъ которыхъ наибольшая должна была, по ея капитализаціи, считаться, согласно уставу, за выкупную цѣну Ряжско-Моршанской дороги:— 1) средняго чистаго дохода наиболѣе прибыльныхъ пяти лѣтъ изъ предшествовавшаго выкупу семилѣтія; 2) чистаго дохода за послѣдній передъ выкупомъ годъ, и 3) гарантированнаго Правительствомъ дохода на основной капиталъ компаніи—самою крупною является цифра гарантированнаго дохода. Въ виду этого Министръ Финансовъ объявилъ обществу, что, за переходомъ на Правительство, по принятіи дороги въ казну, обязанности уплачивать проценты и погашеніе по облигаціямъ бывшаго общества Ряжско-Моршанской дороги, выкупъ линіи состоится путемъ замѣны непогашенныхъ акцій общества правительственными облигаціями на нарицательную сумму акціонернаго капитала безъ какой либо доплаты акціонерамъ со стороны Правительства **). Въ виду

*) См. Журн. Ком. Мин. 2 Іюня 1887 г. Высочайшее утвержденіе послѣдовало 14 Іюня.

**) Особой коммисіи изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, какъ выше было указано, предварительно разсматривавшей этотъ вопросъ, предстояло, между прочимъ, рѣшить вопросъ, какой курсъ принимать за основаніе при сравненіи тѣхъ трехъ цифровыхъ величинъ, которыми обусловливался тотъ или иной размѣръ выкупнаго вознагражденія (см. выше). Затрудненіе заключалось въ томъ, что по Ряжско-Моршанской дорогѣ чистый доходъ выражался въ кредитной валютѣ, а гарантированный доходъ—частью въ кредитной (по акціямъ), частью въ металлической (по облигаціямъ). Коммисія пришла къ заключенію, что за отсутствіемъ въ уставѣ какихъ либо по этому предмету указаній принятіе какого либо опредѣленнаго вексель-

новыхъ возраженій акціонеровъ, касавшихся преимущественно вопроса о томъ, должна ли въ выдаваемое акціонерамъ на руки выкупное вознагражденіе входить стоимость непогашенныхъ ко времени выкупа облигацій компаній—вопроса, уже ранѣе рѣшеннаго Правительствомъ въ отрицательномъ смыслѣ,— Министръ Финансовъ счелъ своимъ долгомъ вновь представить этотъ вопросъ на разсмотрѣніе Комитета Министровъ, который, Высочайше утвержденнымъ 26 Января 1891 г. положеніемъ своимъ, остался при прежней точкѣ зрѣнія на указанный предметъ и положилъ, согласно заключенію Вышнеградскаго, замѣнить акціи Ряжско - Моршанской дороги облигаціями, приносящими равный съ акціями доходъ (5%). При этомъ Комитетъ разъяснилъ обществу, что если оно считаетъ свои интересы нарушенными производствомъ съ ними расчета на указанныхъ началахъ, то оно не лишено права искать защиты своихъ интересовъ по суду, на общемъ основаніи.

Правленіе общества предпочло, однако, предложить Правительству полюбовную сдѣлку: оно ходатайствовало, чтобы Правительство согласилось на выдачу выкупнаго вознагражденія за Ряжско-Моршанскую дорогу не 5% облигаціями, какъ опредѣлено уставомъ компаніи и постановлено Комитетомъ Министровъ, а 4% облигаціями по расчету 130 р. номинальныхъ въ облигаціяхъ за 100 р. номинальныхъ въ акціяхъ. Министръ Финансовъ не призналъ это ходатайство заслуживающимъ удовлетворенія, такъ какъ предлагаемая обществомъ комбинація вызвала бы, по его расчету, увеличеніе платежей по испрашиваемымъ обществомъ облигаціямъ, въ сравненіи съ облигаціями пяти-процентными, на 13.118 р. 64 к. въ годъ. Тѣмъ не менѣе, въ виду скорѣйшаго прекращенія препирательствъ съ акціонерами, Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій призналъ возможнымъ согласиться на выдачу

наго курса для перевода всѣхъ цифръ въ кредитные рубли было бы произвольно и могло бы быть оспариваемо обществомъ. Такія же точно затрудненія встрѣтились бы, если бы указанныя данныя переводить полностью въ валюту металлическую. Напротивъ, затрудненія вполнѣ устраняются, если чистый доходъ послѣднихъ семи лѣтъ, принимаемыхъ за основаніе для расчета выкупной суммы, выразить такъ, какъ обязано было *въ соотвѣтствующіе года* сдѣлать само правленіе общества, чтобъ произвести обязательные для него въ данномъ году платежи; тогда суммы чистаго дохода окажутся вполнѣ сравнимыми съ суммами дохода гарантированнаго (см. предст. Министра Финансовъ въ Комитетъ Министровъ отъ 11 Декабря 1890 г. за № 9902).

обществу 4% облигацій, но по расчету лишь 120 р. номинальныхъ за каждую акцію, т. е. черезъ замѣну каждыхъ пяти акцій, въ 100 р. кред. каждая, шестью правительственными облигаціями, той же нарицательной цѣны. При такихъ условіяхъ, какъ объяснялъ Министръ Финансовъ, 5% непогашенный акціонерный капиталъ общества обратился бы въ 4% капиталъ въ 3.464.200 р., ежегодный платежъ по которому процентовъ и погашенія (въ теченіе 61 года—срока окончанія концессіи) составитъ 152.507 р. 94 к. кред., всего на 413 р. 13 к. кред. болѣе платежа по 5% капиталу *). Это незначительное пожертвованіе Министръ Финансовъ считалъ маловажнымъ въ сравненіи съ тѣми сбереженіями, которыя казна реализуетъ отъ перехода Ряжско-Моршанской дороги въ завѣдываніе Правительства и отъ соединенія ея въ одномъ управленіи съ дорогами Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской, не говоря уже о тѣхъ общихъ выгодахъ, съ которыми сопряжено прекращеніе прежней тарифной политики Ряжско-Моршанской дороги, не соотвѣтствовавшей интересамъ отечественной торговли **).

Предположенія Министра Финансовъ были одобрены Государственнымъ Совѣтомъ, который при этомъ потребовалъ отъ общества, чтобы оно, при расчетѣ съ акціонерами, передало Правительству всѣ принадлежащія дорогѣ денежныя суммы. На приведенныхъ основаніяхъ, утвержденныхъ Государемъ 18 Іюня 1892 г., и состоялся окончательный расчетъ по выкупу въ казну Ряжско-Моршанской желѣзной дороги.

Курско-Харьково-Азовская дорога.

Продолжительность переговоровъ съ акціонерами Ряжско-Моршанской дороги, какъ видно изъ предшествовавшаго изложенія, была обусловлена, главнымъ образомъ, споромъ о курсѣ, по которому надлежало сравнивать между собою цифры, выраженныя частью въ металлической, частью въ кредитной валютѣ.

---

*) См. предст. Мин. Фин. въ Госуд. Совѣтъ отъ 6 Мая 1892 г. за № 3917 (дѣло Госуд. Сов. по Деп. Экономіи за № 211).

**) Какъ уже было указано въ первомъ отдѣлѣ настоящей главы, тирифная политика общества Ряжско-Моршанской дороги шла въ разрѣзъ съ обще-государственными интересами: находясь по составу своихъ акціонеровъ въ тѣсной связи съ обществами дорогъ Рязанско-Козловской и Московско-Рязанской, общество всегда стремилось, путемъ тарификаціи, искусственно направлять на эти двѣ дороги грузы, идущіе изъ Моршанска, въ прямой ущербъ дорогѣ Ряжско-Вяземской, остававшейся, въ виду этого, почти безъ всякаго транзитнаго движенія, при однихъ лишь мѣстныхъ грузахъ.

Тотъ же вопросъ возникъ и по расчету съ акціонерами *Курско-Харьково-Азовской* желѣзной дороги, принятой въ казну съ 1 Февраля 1891 г. *). Согласно уставу общества выкупное вознагражденіе должно было выплачиваться акціонерамъ въ видѣ ежегодной ренты до истеченія срока концессіи. Правительство, согласно съ мнѣніемъ правленія общества, признало, что ренту въ данномъ случаѣ предстоитъ исчислять соотвѣтственно размѣру чистаго дохода за послѣдній передъ выкупомъ годъ (1890), доходъ этотъ оказался наибольшимъ за все предшествовавшее выкупу семилѣтіе, и изъ него общество не только могло покрыть всѣ обязательные платежи, но и очистило въ свою пользу нѣкоторую чистую прибыль (супердивидендъ). Сообразно этому выкупная рента опредѣлялась путемъ сложенія гарантированнаго Правительствомъ дохода на акціи съ цифрою выработаннаго за 1890 г. супердивиденда **). Но здѣсь то и представилось затрудненіе: чтобы получить точную сумму супердивиденда, надо было изъ общей суммы чистаго дохода, выражавшейся въ кредитныхъ рубляхъ, вычесть общую цифру обязательныхъ платежей, изъ которыхъ нѣкоторые значились въ металлической валютѣ. Особое совѣщаніе при Министерствѣ Финансовъ не пришло по этому вопросу къ единогласному заключенію, и дѣло перешло на разсмотрѣніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта. Этому послѣднему пришлось считаться, кромѣ чисто право-

---

*) Срокъ выкупа этой дороги наступилъ 23 Декабря 1889 г. Министръ Путей Сообщенія, Статсъ-Секретарь Гюббенетъ, уже въ то время признавалъ полезнымъ выкупить линію въ казну, такъ какъ валовые сборы ея изъ года въ годъ возростали и въ близкомъ будущемъ дорога должна была начать вырабатывать чистую прибыль сверхъ гарантированнаго дохода, что повысило бы размѣръ выкупной ренты. Дѣло пріостановилось однако по просьбѣ Министра Финансовъ, Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Вышнеградскаго, который объяснилъ, что въ 1889 г. было приступлено къ конверсіи капиталовъ общества Курско-Харьково-Азовской дороги и что возбужденіе слуховъ о выкупѣ дороги до завершенія конверсіи могло бы повредить успѣху послѣдней. Въ концѣ 1890 г. вопросъ этотъ былъ поднятъ вновь, въ виду окончанія конверсіи, и Высочайше утвержденнымъ 24 Декабря упомянутаго года положеніемъ Комитета Министровъ было рѣшено принять названную линію въ казну въ началѣ 1891 года.

**) Вопроса о включеніи въ выкупное вознагражденіе суммы дохода, гарантированнаго по облигаціямъ, болѣе не возбуждалось, за окончательнымъ постановленіемъ, принятымъ разъ навсегда по дѣлу Ряжско-Моршанской дороги и сводившимся къ тому, что уплата процентовъ и погашенія по облигаціямъ выкупленныхъ компаній переходитъ на обязанность Правительства, какъ новаго владѣльца дороги, въ виду чего ни стоимость облигацій, ни цифры гарантированнаго по нимъ дохода не должны вліять на сумму причитающагося акціонерамъ къ выдачѣ на руки выкупнаго вознагражденія.

вой стороны возбужденнаго вопроса, еще и съ соображеніями политическаго свойства, представленными на усмотрѣніе Присутствія Министромъ Финансовъ, Тайнымъ Совѣтникомъ Витте. Дѣло заключалось въ томъ, что значительная часть акцій бывшаго общества Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги находилась въ разсматриваемое время въ рукахъ иностранцевъ. Такой переходъ акцій въ иностранныя руки явился послѣдствіемъ комбинаціи главнаго акціонера названной дороги, Полякова, который, умѣло воспользовавшись благопріятною минутою для сбыта русскихъ бумагъ, успѣлъ помѣстить немалое количество акцій упомянутой дороги во Франціи, Бельгіи и Голландіи, и при томъ не только акцій непогашенныхъ, но и дивидендныхъ, т. е. такихъ, по которымъ основной капиталъ уже былъ выданъ ихъ владѣльцамъ и по которымъ держатели ихъ не имѣютъ права на полученіе дохода изъ гарантированныхъ Правительствомъ платежей, а получаютъ извѣстный процентъ лишь въ томъ случаѣ, когда причитающійся на долю акціонеровъ дивидендъ превышаетъ гарантированную Правительствомъ норму. Ведя свое дѣло весьма искусно, Поляковъ поднялъ цѣну дивидендныхъ акцій Курско-Харьково-Азовской линіи за границею до 150 франковъ и болѣе. Русское Правительство путемъ печати предостерегало иностранныхъ покупателей отъ излишняго довѣрія къ такимъ бумагамъ, но мѣра это не оказала ощутительнаго воздѣйствія и, по свѣдѣніямъ Министерства Финансовъ, въ началѣ 1893 г. въ рукахъ мелкихъ капиталистовъ за границею имѣлось около 74.000 акцій названной дороги.

Это послѣднее обстоятельство заставляло Министерство Финансовъ дѣйствовать съ крайнею осторожностью. Извѣстно, насколько важное значеніе для нашего кредита имѣли рынки французскій, бельгійскій и голландскій. Поддержаніе по мѣрѣ возможности благопріятнаго по отношенію къ русскимъ цѣнностямъ настроенія этихъ рынковъ всегда являлось одною изъ главныхъ заботъ нашего финансоваго вѣдомства; между тѣмъ, въ данномъ дѣлѣ, лишеніе держателей дивидендныхъ акцій дохода, на который они расчитывали, и признаніе находящихся въ ихъ владѣніи бумагъ неимѣющими никакой цѣны дало бы оружіе противъ насъ въ руки враждебной намъ части заграничной прессы, которая въ такомъ случаѣ несо-

мнѣнно постаралась бы подорвать нашъ кредитъ и стала бы утверждать, что кредитоспособность русскаго Правительства не заслуживаетъ безусловнаго довѣрія.

При обсужденіи созданнаго такими обстоятельствами положенія дѣлъ, Соединенное Присутствіе всецѣло примкнуло къ мнѣнію одного изъ своихъ Членовъ, Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Маркуса, который находилъ, что если въ разсматриваемомъ вопросѣ Правительство будетъ возможно ближе держаться точнаго смысла устава, устраняя всѣ невытекающія изъ прямаго смысла его постороннія соображенія, то едва ли можно будетъ опасаться возникновенія сколько нибудь основательныхъ жалобъ со стороны иностранныхъ держателей акцій Курско-Харьково-Азовской дороги. Что же касается упомянутаго устава, то употребляемый въ немъ терминъ «прибыли» очевидно не допускаетъ двоякаго толкованія: для опредѣленія прибыли слѣдуетъ изъ дѣйствительнаго валоваго дохода исключить всѣ дѣйствительно произведенные расходы въ томъ самомъ видѣ, въ какомъ они произведены (разумѣется по надлежащемъ обревизованіи тѣхъ и другихъ), если въ самомъ уставѣ, какъ въ данномъ случаѣ, не имѣется противныхъ указаній. То обстоятельство, говорится въ журналѣ, что доходы поступали исключительно въ бумажной валютѣ, тогда какъ часть расходовъ (уплата по металлическимъ акціямъ и облигаціямъ) производилась въ валютѣ металлической, не можетъ служить поводомъ къ возбужденію вопроса о курсѣ ни по расчетамъ за прежнее время, ни въ дѣлѣ исчисленія выкупной ренты. Опредѣленіе прибылей за прежнее время должно быть основано на дѣйствительно поступившихъ доходахъ и дѣйствительно произведенныхъ расходахъ, что исключаетъ всякое отношеніе къ вопросу о курсѣ. То же самое слѣдуетъ замѣтить и относительно расчета по выкупу. По даннымъ, имѣвшимся въ виду Соединеннаго Присутствія, расчетъ этотъ долженъ быть произведенъ на основаніи оборотовъ общества за 1890—послѣдній передъ выкупомъ—годъ. Для опредѣленія прибыли за сказанный годъ, изъ валоваго дохода подлежатъ исключенію всѣ произведенные расходы, какъ по дѣйствительнымъ расходамъ эксплоатаціи, такъ и по платежамъ по акціямъ и облигаціямъ, и притомъ въ отношеніи къ бумагамъ, писаннымъ въ металлической валютѣ,

по тѣмъ именно курсамъ, по которымъ произведены по нимъ платежи въ дѣйствительности *).

На приведенныхъ основаніяхъ, однородныхъ по существу съ тѣми, которыхъ Правительство признало цѣлесообразнымъ держаться при переговорахъ съ акціонерами Ряжско-Моршанской дороги, съ Высочайшаго соизволенія было рѣшено вывести цифру выкупной ренты за Курско-Харьково-Азовскую линію.

Контрольная повѣрка отчетовъ правленія, произведенная на основаніи указаній, которыя были преподаны Соединеннымъ Присутствіемъ, установила цифру супердивиденда 1890 г. въ размѣрѣ 397.693 р. 22 к. кред.; эта цифра съ присоединеніемъ къ ней суммы гарантированнаго по акціямъ дохода (100.755 р. 91 к. мет.) и составляла, по расчету Правительства, доходъ акціонеровъ за 1890 г., слѣдовательно, выкупная рента ни въ какомъ случаѣ не должна была превышать этой послѣдней цифры.

Пока заинтересованныя вѣдомства работали надъ полученіемъ такого вывода, Министръ Финансовъ вступилъ въ переговоры съ представителями акціонеровъ, которые предложили ему безотлагательно произвести расчетъ съ обществомъ, при условіи принятія Правительствомъ пассива и актива всего предпріятія сполна и признанія затѣмъ всѣхъ взаимныхъ счетовъ оконченными. Основанія соглашенія намѣчены были слѣдующія: за каждыя 10 непогашенныхъ акцій общества выдается 15 правительственныхъ 4% облигацій по 125 р. зол. каждая; по 19 такихъ же бумагъ выдается за каждыя 50 дивидендныхъ акцій, и кромѣ того за каждую акцію выплачивается еще наличными деньгами: за непогашенную по 8 р. 55 к. кред., а за дивидендную—по 8 р. кред.; всѣ причитающіяся акціонерамъ по такому расчету суммы выдаются сполна, безъ всякихъ вычетовъ и удержаній за время принадлежности дороги обществу; всѣ относящіяся къ обществу претензіи Правительства и третьихъ лицъ, какія могутъ возникнуть въ будущемъ, должны быть отнесены на средства эксплоатаціи выкупаемой линіи.

Взвѣшивая выгоды такой сдѣлки съ точки зрѣнія финан-

---

*) См. Журн. Соед. Присут. Ком. Мин. и Деп. Гос. Эк. 18 и 25 Мая и 5 Іюня 1893 года.

совыхъ интересовъ Правительства, Министръ Финансовъ пришелъ къ выводу, что въ случаѣ, если на этой почвѣ состоится соглашеніе, придется выпустить 4% правительственныхъ облигацій на 7.070.875 р. мет. нар. и выплатить наличными деньгами 838.558 р. кред. Эти цифры представляли бы собою размѣръ окончательнаго вознагражденія общества; но для опредѣленія *дѣйствительнаго* расхода казны при такихъ условіяхъ, слѣдовало къ капиталу въ 7.070.875 р. мет. нар. присоединить такую нарицательную сумму (въ 4% же облигаціяхъ), которая соотвѣтствовала бы цифрѣ обращенныхъ на общество послѣ производства контрольной ревизіи начетовъ (выведенной въ размѣрѣ 1.455.739 р. 76 к. кред.), такъ какъ при заключеніи проектированной сдѣлки Правительство принуждено было бы отказаться отъ возмѣщенія этихъ денегъ казнѣ. По расчету Тайнаго Совѣтника Витте, съ этою цѣлью пришлось бы выпустить облигацій еще на 1.054.875 р. мет. (принимая тогдашній курсъ 1 р. мет.=1 р. 50 к. кред. и стоимость облигаціи въ 92%). Общая сумма облигаціоннаго капитала равнялась бы, такимъ образомъ, 8.125.750 р. мет. нар., ежегодный же платежъ процентовъ и погашенія по нему—357.728 р. 02 к. мет. Эта послѣдняя сумма и представила бы собою размѣръ ежегодныхъ обязательствъ, принимаемыхъ на себя Правительствомъ въ замѣнъ уплаты ежегодной ренты, которая, какъ извѣстно, была установлена особою коммисіею въ 100.755 р. 91 к. мет.+397.693 р. 22 к. кред. При сопоставленіи приведенныхъ величинъ (съ переводомъ металлической валюты въ кредитную по курсу 1 р. мет.=1 р. 50 к. кред.), оказывалось, что ежегодный платежъ по облигаціямъ будетъ на 12.235 р. 6 к. *менѣе,* чѣмъ платежъ по рентѣ на прежде установленныхъ основаніяхъ *).

Затѣмъ, уплата наличными деньгами 838.558 р. 45 к. кред., по объясненію Министра Финансовъ, должна была возмѣстить акціонерамъ ожидавшіяся ими суммы супердивиденда, которыя они могли бы получить за тѣ три года (1891, 1892 и 1893 г.г.), въ теченіе которыхъ производилась контрольная ревизія и тянулись переговоры съ компаніею. По этому поводу Тайный Совѣтникъ Витте свидѣтельствовалъ, что показанная сумма также является ниже той, которую Правитель-

*) По расчету: $100.755{,}91 \times 1{,}5 + 397.693{,}22 - 357.728{,}02 \times 1{,}5 = 12.235{,}06$.

ству пришлось бы выплатить на удовлетвореніе указанной претензіи, при ранѣе проектированномъ порядкѣ расчета; единовременное сбереженіе казны въ данномъ случаѣ исчислялось Министромъ въ суммѣ около 53.000 р. кред. *).

Достигавшіяся предположеннымъ соглашеніемъ выгоды были такъ ясны и ощутительны, что Соединенное Присутствіе, Высочайше утвержденнымъ 3 Іюля 1894 г. положеніемъ своимъ, единогласно одобрило главныя основанія сдѣлки.

Для полноты изложенія здѣсь не лишнее будетъ упомянуть объ одномъ частномъ вопросѣ, возникшемъ въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія по только что разсмотрѣнному дѣлу. Въ средѣ Присутствія было высказано сомнѣніе, вполнѣ ли согласнымъ съ уставомъ Курско-Харьково-Азовской дороги является примѣненный въ представленіи Министра Финансовъ способъ опредѣленія того размѣра ежегодной ренты, на который общество было въ правѣ расчитывать при выкупѣ линіи на основаніи уставныхъ условій. Цифра эта получалась, какъ видно изъ предшествующаго изложенія, путемъ сложенія суммы чистой прибыли за 1890 г. съ гарантированнымъ доходомъ на акціи компаніи. Между тѣмъ, по уставу компаніи, въ случаѣ полученія обществомъ чистой прибыли, половина этой послѣдней предназначалась на возмѣщеніе Правительству производившихся имъ за прежніе годы приплатъ по гарантіи; а такъ какъ за Курско-Харьково-Азовскою дорогою числился весьма крупный долгъ по этой статьѣ (свыше 60 мил. р. кред.), то въ случаѣ, если бы общество продолжало существовать, акціонеры его въ 1890 г. несомнѣнно не получили бы всей

---

*) Цифра эта выводилась слѣдующимъ образомъ: нормальный супердивидендъ, какъ указано выше, былъ опредѣленъ въ 397.693 р. 22 к. кред., но изъ этой суммы должна была ежегодно удерживаться падающая на нее часть контрольнаго начета, которую Министръ принималъ въ 69.659 р. 73 к. кред. въ годъ. Такимъ образомъ при расчетѣ по уставнымъ условіямъ, акціонеры за три года получили бы за счетъ ожидавшихся супердивидендовъ (397.693 р. 22 к.—69.659 р. 73 к.)×3=984.100 р. 47 к. кред., но изъ этой цифры подлежали бы удержанію 5% купонный налогъ и сумма, излишне полученная акціонерами по дивиденднымъ акціямъ (по апрѣльскому купону за 1894 г.), которую съ нихъ слѣдовало взыскать, въ виду того, что по замѣняющимъ акціи правительственнымъ облигаціямъ было рѣшено начать выплату процентовъ и погашенія уже съ 1 Января 1894 г. За такими вычетами приведенная выше сумма обращалась въ цифру 891.867 р. 1 к. кред., которая была болѣе достигнутой добровольнымъ соглашеніемъ цифры доплаты наличными деньгами (838.558 р. 45 к. кред.) на указанную Министромъ сумму (см. пред. М. Ф. въ Соед. Присут. К. М. и Деп. Гос. Эк. отъ 18 Мая 1894 г. за № 23970).

суммы чистой прибыли, а лишь половину ея, оставшуюся за производствомъ платежей на возмѣщеніе части долга по гарантіи. Въ виду этого возникъ вопросъ, не правильнѣе ли, при выводѣ цифры выкупной ренты, принимать сумму чистой прибыли за 1890 г. въ половинномъ ея размѣрѣ; при подобномъ же расчетѣ исчисленная Министромъ Финансовъ выгода отъ принятія предложеній общества представлялась менѣе значительною.

По этому поводу представитель финансоваго вѣдомства (Т. С. Иващенковъ) въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія не отрицалъ, что по точному смыслу устава общества казна имѣетъ право на половину чистой прибыли отъ эксплоатаціи дороги, но это право обусловлено продолженіемъ дѣятельности общества, причемъ Правительство вовсе не обезпечено въ возвратѣ всей совокупности должныхъ ему суммъ, такъ какъ въ случаѣ отсутствія чистой прибыли долги эти могутъ въ концѣ концессіоннаго срока оказаться невозмѣщенными. Напротивъ того, въ силу постановленія другаго параграфа того же устава, въ основаніе расчетовъ по опредѣленію выкупной цѣны дороги положена «совокупность чистыхъ прибылей». Изъ буквальнаго смысла приведеннаго постановленія явствуетъ, что здѣсь имѣлась въ виду чистая прибыль въ полномъ ея объемѣ, а не половина ея, такъ какъ на производство какихъ либо удержаній изъ упомянутыхъ прибылей не имѣется никакихъ указаній *).

Соединенное Присутствіе признало такой взглядъ основательнымъ и приняло его въ руководство для послѣдующихъ случаевъ выкупа желѣзнодорожныхъ линій, въ уставахъ которыхъ содержалось однородное постановленіе въ этомъ смыслѣ.

Варшаво-Терес-польская дорога.

Не менѣе выгодно для казны кончились и расчеты по выкупу *Варшаво-Тереспольской* желѣзной дороги, предпринятому по соображеніямъ не только экономическимъ, но и политическимъ, а отчасти и военнымъ. Первоначальныя условія выкупа были опредѣлены Высочайше утвержденнымъ 18 Апрѣля 1892 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія на точномъ основаніи заключеннаго въ 1864 г. договора Прави-

*) См. Журн. Соед. Присут. 24 Мая и 4 Іюня 1894 года.

тельства съ обществомъ *); по производствѣ обычной контрольной ревизіи отчетовъ компаніи обнаружилось, что чистый доходъ въ теченіе послѣдняго передъ выкупомъ семилѣтія не покрывалъ обязательныхъ платежей по капиталамъ линіи; слѣдовательно, согласно общепринятымъ условіямъ желѣзнодорожныхъ выкуповъ, расчетъ выкупнаго вознагражденія предстояло произвести на основаніи цифры гарантированнаго по акціямъ дохода, какъ наибольшей изъ суммъ, принимавшихся въ такихъ случаяхъ за мѣрило. Сумма эта равнялась 266.872 р. 37 к. золотомъ и должна была, такимъ образомъ, почитаться за размѣръ ежегодной ренты, на полученіе которой за выкупленную дорогу общество по уставу имѣло право. Общество ничего не нашло возразить противъ такого расчета по существу, но заявило претензію на полученіе, сверхъ выкупнаго вознагражденія, еще нѣкоторыхъ суммъ (свободнаго остатка запаснаго капитала къ 1 Іюня 1892 г.— дню перехода линіи въ казну, суммы, образовавшейся вслѣдствіе ускореннаго погашенія основнаго капитала и т. п.), на которыя оно предъявляло свои права; общая сумма претензій компаніи достигала 47.218 р. мет. и около 100.000 р. кред. Правительство не признало такихъ притязаній уважительными, такъ какъ они не вытекали изъ прямаго смысла договора съ обществомъ на эксплоатацію Варшаво-Тереспольской дороги, и въ свою очередь предъявило компаніи начетъ, въ общей цифрѣ 11.000 р. кред. и 138.000 р. мет., за неправильно присвоенныя себѣ обществомъ въ разное время денежныя суммы. Переговоры грозили затянуться на весьма продолжительное время, къ обоюдной невыгодѣ какъ Правительства, такъ и общества; поэтому обѣ стороны рѣшили покончить дѣло миролюбивымъ соглашеніемъ, которое, въ своей окончательной формѣ, выразилось въ замѣнѣ каждыхъ четырехъ непогашенныхъ акцій общества семью сторублевыми свидѣтельствами государственной 4% ренты **), съ уплатою, кромѣ того, на каждую акцію наличными деньгами по 1 р. кред., для покрытія расходовъ по

*) Право на выкупъ дороги принадлежало казнѣ съ 6 Октября 1887 года.

**) Этотъ типъ государственной бумаги былъ установленъ Высочайшимъ указомъ 8 Августа 1894 г., которымъ было повелѣно приступить къ конверсіи нѣкоторыхъ 5% внутреннихъ государственныхъ займовъ путемъ предоставленія держателямъ такихъ бумагъ обмѣнять ихъ на бумаги новаго образца; выпуски ренты должны были производиться по серіямъ, не менѣе 10 мил. руб. каждая.

ликвидаціи компаніи, падавшихъ на отвѣтственность акціонеровъ *).

Эта сдѣлка обращаетъ на себя вниманіе потому, что здѣсь достигались результаты, благопріятные для обѣихъ договаривающихся сторонъ. Дѣйствительно, согласно уставу общества Варшаво-Терспольской дороги, акціи общества при выкупѣ дороги въ казну предстояло замѣнить такими процентными бумагами, по которымъ должна была выплачиваться до срока окончанія концессіи (1942 г.) ежегодная рента въ извѣстномъ постоянномъ размѣрѣ. Въ виду такого условія, въ которомъ вовсе не упоминалось о ежегодномъ погашеніи подобныхъ бумагъ, цѣнность послѣднихъ должна была постепенно понижаться по мѣрѣ приближенія 1942 г., къ моменту же послѣдней выплаты ренты онѣ должны были потерять всякую стоимость. Это неудобство, при вновь выработанномъ соглашеніи, устранялось тѣмъ, что свидѣтельства 4% государственной ренты обезпечивали держателямъ ихъ устойчивую стоимость имѣющей замѣнить ихъ акціи государственной бумаги, которая, хотя и выпускалась въ видѣ безсрочнаго займа, тѣмъ не менѣе, на основаніи самыхъ условій ея выпуска, рано или поздно имѣла быть погашена (полностью—единовременно или частично). Правительство же реализовало при указанной комбинаціи слѣдующія выгоды: по расчету Министра Финансовъ для ежегодныхъ платежей по тому количеству свидѣтельствъ государственной 4% ренты, которое будетъ необходимо для расчета съ обществами, понадобится ежегодно въ теченіе 46½ лѣтъ сумма въ 387.725 р. 45 к. кред., въ томъ же случаѣ, если бы Варшаво - Терспольская дорога была выкуплена на точномъ основаніи уставныхъ правилъ, причитавшаяся къ выплатѣ акціонерамъ рента, какъ указано выше, равнялась бы 266.872 р. 37 к. мет. или, при курсѣ 1 р. мет.=1 р. 50 к. кред.—400.308 р. 56 к. въ бумажной валютѣ; слѣдовательно, сбереженіе казны, при осуществленіи плана Министра Финансовъ, достигало 15.583 р. 11 к. въ годъ. Это сбереженіе, какъ удостовѣрялъ Статсъ-Секретарь Витте, въ теченіе 46½ лѣтъ съ избыткомъ покроетъ всѣ начеты на общество и переборы по гарантіи, которые были заявлены

*) Основанія соглашенія были безъ возраженій приняты Соединеннымъ Присутствіемъ и удостоились одобренія нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора 13 Мая 1896 г.

Государственнымъ Контролемъ, но которыхъ при выкупѣ линіи на первоначально предположенныхъ основаніяхъ не представлялось бы возможнымъ удержать съ акціонеровъ, въ виду неимѣнія въ ихъ распоряженіи иныхъ суммъ, кромѣ гарантированнаго имъ Правительствомъ ежегоднаго дохода, по самому существу своему неприкосновеннаго *).

Московско-Курская дорога.

Слѣдующею, по времени перехода въ вѣдѣніе казны линіею, была дорога *Московско-Курская*. Вопросъ о сосредоточеніи въ рукахъ Правительства всей магистрали отъ Москвы до Чернаго моря путемъ выкупа въ казну сѣвернаго участка ея (Московско-Курскаго) былъ поднятъ еще въ началѣ 1891 г. **) (въ это время Курско-Харьково-Азовская и Харьково-Николаевская дороги уже эксплоатировались казною). Московско-Курская дорога принадлежала къ числу тѣхъ немногихъ линій, которыя давали своимъ акціонерамъ чистую прибыль сверхъ гарантированнаго дохода, причемъ общая доходность дороги возрастала изъ года въ годъ. Бывшій Министръ Финансовъ заранѣе предвидѣлъ, что выкупная сумма за разсматриваемую дорогу достигнетъ весьма крупнаго размѣра и дѣйствительно, когда дѣло это дошло (въ 1892 г.) до Соединеннаго Присутствія, то выручка Московско-Курской дороги превысила собою прибыли всѣхъ послѣднихъ лѣтъ. Причиною такого роста доходности, помимо нормальнаго развитія перевозочной дѣятельности линіи, было обстоятельство случайное, заключавшееся въ томъ, что, вслѣдствіе неурожая 1891 г. въ восточныхъ губерніяхъ, Московско-Курская дорога получила значительно бо́льшее, противъ обыкновеннаго, количество хлѣбныхъ грузовъ: не только снабженіе хлѣбомъ Москвы и лежащаго на сѣверъ отъ нея раіона произведено было почти исключительно хлѣбомъ, слѣдовавшимъ съ юга, и притомъ преимущественно по названной дорогѣ, но линія эта еще приняла къ перевозкѣ весьма крупные транспорты хлѣба, отправлявшіеся по льготнымъ тарифамъ въ постигнутыя неурожаемъ губерніи. Поэтому являлось несомнѣннымъ, что, въ случаѣ безотлагатель-

*) См. предст. Мин. Фин.въ Соед. Присут. отъ 15/19 Апрѣля 1896 г. за № 3220. Съ выкупомъ Варшаво-Тереспольской дороги перешли въ эксплоатацію Правительства и линіи Брестъ-Холмская и Сѣдлецъ-Малкинская, отстроенныя казною и переданныя въ эксплоатацію обществу Варшаво-Тереспольской дороги въ 1887 г.

**) Въ этомъ же году (1 Августа) наступилъ срокъ выкупа линіи,

наго выкупа дороги, выкупную цѣну придется выводить на основаніи доходности линіи за 1892 г., какъ послѣдній годъ передъ принятіемъ дороги въ казну, который, вмѣстѣ съ тѣмъ, являлся наиболѣе прибыльнымъ изъ всего предшествовавшаго семилѣтія. При такомъ положеніи дѣла естественно возникалъ вопросъ, не представляется ли предпочтительнымъ, съ точки зрѣнія соблюденія интересовъ фиска, отсрочить выкупъ Московско-Курской дороги до такого времени, когда устранятся случайныя условія, вліяющія на чрезмѣрное повышеніе выручки линіи. По этому вопросу Тайный Совѣтникъ Витте въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія высказался въ томъ смыслѣ, что расчеты о сравнительныхъ барышахъ казны или акціонеровъ въ зависимости отъ срока выкупа Московско-Курской желѣзной дороги могли бы имѣть извѣстное значеніе, если бы намѣреніе Правительства изъять изъ рукъ частнаго общества линію, о которой идетъ рѣчь, возникло только въ послѣднее время (это говорилось въ Ноябрѣ 1892 г.); между тѣмъ, какъ отмѣчено выше, предположенія по этому предмету возникли почти за два года до того, когда трудно было предвидѣть такой рѣзкій подъемъ доходности дороги. Въ виду подобныхъ условій Тайный Совѣтникъ Витте заявилъ, что, по его мнѣнію, «отсрочка выполненія ясно сознанной Правительствомъ цѣли въ видахъ доставленія нѣкоторыхъ выгодъ казнѣ и, согласно этому, убытка противной сторонѣ, едва ли соотвѣтствовала бы достоинству Правительства. Подобное отношеніе къ акціонерамъ общества Московско-Курской дороги оправдывалось бы тѣмъ менѣе, что владѣльцы этой линіи принадлежатъ къ числу московскихъ капиталистовъ, заслуживающихъ довѣрія, и, съ своей стороны, всегда содержали дорогу въ исправности» *).

Кромѣ этого аргумента, Тайный Совѣтникъ Витте привелъ въ пользу своего мнѣнія нѣкоторыя финансовыя соображенія. Не подлежитъ сомнѣнію, говорилъ онъ, что количество перевозокъ по линіи, соединяющей съ Москвою богатѣйшія южныя губерніи и два моря, будетъ и впредь увеличиваться; отсюда слѣдуетъ заключить, что Правительство извлечетъ тѣмъ большія выгоды изъ естественнаго роста доходно-

*) См. Журн. Соед. Присут. 20 и 27 Октября 1892 г. Журналъ этотъ утвержденъ былъ Государемъ 31 того же Октября.

сти Московско-Курской дороги, чѣмъ ранѣе оно приметъ дорогу въ свое распоряженіе. Далѣе Управляющій Министерствомъ Финансовъ упомянулъ о томъ, что на Московско-Курской дорогѣ, согласно уставу ея, взимаются все еще тѣ же провозныя платы, которыя были установлены въ моментъ передачи ея частному обществу въ 1871 г. Тарифы эти ниже, чѣмъ провозныя платы на другихъ линіяхъ русской рельсовой сѣти, что съ обще-государственной точки зрѣнія является неудобнымъ и по существу неправильнымъ; между тѣмъ исправить этотъ недостатокъ до выкупа дороги не представляется цѣлесообразнымъ, такъ какъ принятіе подобной мѣры доставило бы обществу крупные барыши и соотвѣтственно увеличило бы размѣръ выкупнаго вознагражденія. Напротивъ того, съ переходомъ Московско-Курской линіи въ казну окажется возможнымъ объединить тарифъ ея съ провозными платами другихъ казенныхъ линій и тѣмъ существенно повысить доходъ выкупленной дороги.

Къ этимъ доводамъ, которые Соединенное Присутствіе признало уважительными, присоединялось еще и то, обычное въ дѣлахъ о выкупѣ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, соображеніе, что казна, принявъ Московско-Курскую дорогу въ свое вѣдѣніе, имѣетъ полное основаніе расчитывать на ощутительныя сбереженія въ эксплоатаціонныхъ расходахъ, въ сравненіи съ затратами на этотъ предметъ упраздняемой компаніи. Поэтому было рѣшено принять Московско-Курскую дорогу въ казну съ 1 Января 1893 г., окончательный же расчетъ съ акціонерами отложить, по обыкновенію, до выясненія точныхъ результатовъ эксплоатаціи линіи ея бывшими заправителями.

Выводы Государственнаго Контроля по ревизіи отчетовъ общества оказались, однако, настолько несогласными съ представленными обществомъ цифрами, что не оставалось никакой надежды придти къ соглашенію иначе, какъ путемъ взаимныхъ уступокъ. Министръ Финансовъ назначилъ для разсмотрѣнія сдѣланныхъ обществомъ въ этомъ смыслѣ предложеній особую коммисію изъ представителей Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, а также Государственнаго Контроля. Коммисія, провѣривъ всѣ сдѣланные Контролемъ начеты на компанію и подробно разсмотрѣвъ всѣ вообще обстоятельства, имѣвшія отношеніе къ вопросу объ опредѣленіи выкупнаго вознагра-

жденія за Московско-Курскую дорогу, пришла къ убѣжденію, что полученный акціонерами въ 1892 г. доходъ, въ виду указанныхъ выше исключительныхъ условій эксплоатаціи линіи за это время, не можетъ служить показателемъ нормальной доходности дороги. Поэтому, по мнѣнію коммисіи, наиболѣе справедливымъ путемъ для опредѣленія суммы выкупнаго вознагражденія являлось бы установленіе извѣстной цифры выкупной стоимости каждой акціи путемъ капитализаціи того средняго дохода, который можетъ быть выведенъ изъ сравненія получавшихся акціонерами за послѣдніе года дивидендовъ. Согласно такому расчету коммисія опредѣлила нормальную стоимость каждой акціи въ 259 р. кред., причемъ признала возможнымъ выдать эту сумму съ процентами за время съ 1 Января 1893 г. (момента принятія дороги въ казну) по 1 Іюля 1895 г. (срока ожидаемаго окончанія расчетовъ съ бывшимъ обществомъ); способъ уплаты былъ принятъ тотъ же, какъ и для Варшаво-Тереспольской дороги—выкупное вознагражденіе предполагалось выдать свидѣтельствами 4% государственной ренты, по курсу 97% *). Съ своей стороны представители акціонеровъ признали выведенную коммисіею цифру слишкомъ низкою и сначала просили увеличить ее до 270 р., но затѣмъ, въ видѣ примирительнаго предложенія, заявили цѣну въ 265 р. за акцію непогашенную и въ 165 р.—за дивидендную **). Тайный Совѣтникъ Витте нашелъ возможнымъ согласиться на эту послѣднюю цѣну, не считая ее преувеличенною. Въ своемъ представленіи по этому поводу въ Соединенное Присутствіе онъ объяснялъ, что осуществленіе предложенной обществомъ комбинаціи обѣщаетъ безспорныя выгоды казнѣ. По свидѣтельству Министра Финансовъ, вся выкупная сумма въ 4% бумагахъ, по курсу 97%, выразится въ такомъ случаѣ въ цифрѣ 49.202.200 р. кред. нар.; годовой платежъ по этой

*) Биржевая цѣна 4% ренты въ то время (1895 г.) была выше 97% (около 99%), но согласно взгляду финансоваго вѣдомства, въ томъ случаѣ, когда Правительство выплачиваетъ выкупное вознагражденіе за переходящую въ его вѣдѣніе желѣзную дорогу не наличными деньгами, а государственными бумагами, представляется правильнымъ считать эти бумаги имѣющими такую цѣнность, по какой само Правительство имѣло бы возможность немедленно реализовать ихъ, т. е. примѣрно на 1½ или 2% ниже современной биржевой цѣны.

**) Цѣна дивидендной акціи выводилась путемъ вычета номинальнаго капитала каждой акціи Московско-Курской дороги (100 р.) изъ нормальной стоимости ея, принятой акціонерами (265 р.).

суммѣ опредѣлится въ 2.179.657 р. 46 к.; сумма же эта менѣе какъ того нормальнаго, исчисленнаго особою коммисіею, дохода акціонеровъ (2.398.595 р. 38 к.), путемъ капитализаціи котораго и опредѣлилась первоначально установленная цѣна акціи въ 259 р., такъ и дохода общества за послѣдній передъ выкупомъ годъ (2.373.485 р. 55 к.) *).

Проектъ Тайнаго Совѣтника Витте прошелъ въ Соединенномъ Присутствіи безъ всякихъ возраженій и по утвержденіи его Высочайшею властью былъ приведенъ въ исполненіе, причемъ для производства окончательнаго расчета съ выдачею процентовъ по акціямъ за время, ушедшее на переговоры, и со всѣми накладными расходами пришлось выдать, въ свидѣтельствахъ 4% государственной ренты, 54.850.200 р. нар.

Балтійская дорога.

Въ томъ же году, какъ Московско-Курская линія, была принята въ казну и *Балтійская* дорога.

Незадолго до наступленія срока, съ котораго казна получала право во всякое время выкупить линію (11 Февраля 1893 г.), правленіе общества представило ходатайство объ отсрочкѣ осуществленія такой мѣры еще на 20 лѣтъ, приводя въ подкрѣпленіе своей просьбы преимущественно мотивы нравственнаго свойства. Общество свидѣтельствовало, что за послѣдніе года дѣла его постепенно улучшаются и что, по всей вѣроятности, не далеко время, когда компанія будетъ въ состояніи покрывать изъ избытка своего чистаго дохода всѣ обязательные платежи. Придя къ такому положенію, общество, по заявленію Правленія, не можетъ примириться съ мыслью о скоромъ выкупѣ дороги казною, тѣмъ болѣе, что акціонеры, въ расчетѣ на прибыли отъ предпріятія, когда оно разовьется и окрѣпнетъ, вложили въ дѣло свои деньги изъ 3% въ такое время, когда не было и рѣчи о помѣщеніи капиталовъ менѣе, какъ изъ 5—6% **). Поэтому правленіе признавало за акціонерами извѣстное нравственное право на дальнѣйшее сохраненіе въ своемъ распоряженіи эксплоатируемой ими линіи и предлагало Правительству,

---

*) См. предст. М. Ф. въ Соед. Присутствіе отъ 27 Мая 1895 г. за № 3650.

**) При первоначальномъ образованіи общества Балтійской желѣзной дороги въ 1868 г., акціямъ компаніи не было присвоено правительственной гарантіи; только позднѣе, въ 1870 г., по всеподданнѣйшему докладу Ст. Секр. Рейтерна, состоялось Высочайшее повелѣніе о принятіи на себя Правительствомъ ручательства за ежегодный доходъ акціонеровъ въ размѣрѣ 791.700 р. мет., что составляло 3% на сумму акціонернаго капитала (см. т. I настоящаго очерка, гл. VI).

не производя выкупа Балтійской дороги въ казну, оставить ее въ рукахъ общества, предоставивъ послѣднему также и содержаніе отстроенной къ тому времени на казенныя средства Псково-Рижской линіи (см. слѣд. главу). Правительство не пошло, однако, на такое предложеніе; по мнѣнію особаго совѣщанія, учрежденнаго при Министерствѣ Финансовъ для веденія переговоровъ съ обществомъ, заявленіе правленія о принадлежащемъ компаніи нравственномъ правѣ сохранить дорогу въ своемъ вѣдѣніи еще на продолжительное время въ виду тѣхъ потерь, которыя будто бы понесли держатели акцій отъ помѣщенія своихъ капиталовъ изъ 3%, не могло быть признано заслуживающимъ уваженія, такъ какъ, при реализаціонной цѣнѣ акцій общества, не превышавшей 65 р. за 100, акціонеры получали, въ сущности, на дѣйствительно затраченныя ими суммы не 3%, а около 5%; слѣдовательно о потеряхъ въ данномъ случаѣ не можетъ быть и рѣчи. Затѣмъ, предположенія правленія о возможности для общества въ близкомъ будущемъ покрывать всѣ свои обязательные платежи безъ содѣйствія Правительства, совѣщаніе признало несоотвѣтствующими практическимъ результатамъ эксплоатаціи линіи за послѣднее время и, слѣдовательно, не имѣющими твердыхъ основаній; предложенныя же обществомъ условія аренды казенной Псково-Рижской дороги, по мнѣнію совѣщанія, не представляли выгодъ для Правительства, такъ какъ, на основаніи ихъ, казна не освобождалась отъ обязанности оказывать денежную поддержку этой дорогѣ даже и послѣ передачи ея въ частныя руки. Наконецъ, совѣщаніе обратило вниманіе на систематическое возрастаніе эксплоатаціонныхъ расходовъ по Балтійской дорогѣ (въ особенности расходовъ на управленіе), несмотря на постоянное, параллельное увеличеніе валовой выручки, и отмѣтило крупную цифру задолженности дороги казнѣ (около 49 мил. р.). Эта совокупность фактовъ привела совѣщаніе къ убѣжденію, что хозяйство дороги ведется неудовлетворительно и что нѣтъ основаній расчитывать на улучшеніе его въ ближайшемъ будущемъ, въ случаѣ оставленія линіи въ завѣдываніи частной компаніи *).

Заключеніе совѣщанія, представленное Министромъ Путей Сообщенія (Гофмейстеромъ Кривошеинымъ) на разсмотрѣніе

---

*) См. предст. Мин. Пут. Сооб. въ Соед. Прис. Ком. Мин. и Деп. Экон. отъ 27 Февраля 1893 г. за № 2495.

Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, было одобрено Высочайше утвержденнымъ 13 Марта 1893 г. положеніемъ Присутствія, и Балтійская дорога съ 1 Апрѣля того же года перешла въ вѣдѣніе казны; окончательный же расчетъ съ акціонерами, по обыкновенію, былъ отложенъ, до выясненія, путемъ контрольной ревизіи, дѣйствительныхъ результатовъ эксплоатаціи дороги за предшествовавшіе выкупу семь лѣтъ.

Прежде чѣмъ перейти къ изложенію основаній этого расчета, необходимо остановиться на одной особенности устава общества Балтійской дороги, которая въ значителной степени повліяла на исходъ разсматриваемаго дѣла. Въ 1872 г. обществу, какъ извѣстно (см. томъ II, гл. III настоящаго очерка), было разрѣшено пріобрѣсти въ свою собственность Петергофскую линію (съ вѣтвями) и выпустить, для покрытія сопряженныхъ съ такою покупкою расходовъ, облигаціонный заемъ въ 4.500.000 р. мет. нар. Займу этому не было присвоено правительственной гарантіи, но, согласно утвержденному въ томъ же 1872 г. новому уставу компаніи, уплату процентовъ и погашенія по разрѣшеннымъ облигаціямъ было опредѣлено относить на чистый доходъ общества, прежде уплаты по акціямъ гарантированнаго дохода, причемъ, въ случаѣ недостатка чистаго дохода на платежи по облигаціямъ, недостающая сумма должна была уплачиваться изъ гарантированнаго по акціямъ дохода. Въ случаѣ же выкупа дороги въ казну, по буквальному смыслу устава, изъ выкупной за линію суммы, опредѣляемой посредствомъ капитализаціи, при учетѣ изъ 5%, наименьшаго гарантированнаго по акціямъ дохода за неистекшее до прекращенія дѣйствія концессіи время, удерживалась полностью нарицательная стоимость упомянутыхъ облигацій, или, другими словами, съ переходомъ дороги въ казну уплата процентовъ и погашенія по облигаціямъ общества ложилась цѣликомъ на сумму гарантированнаго Правительствомъ по акціямъ дохода, и акціонеры должны были получить при расчетѣ, на точномъ основаніи устава, доходъ по принадлежавшимъ имъ бумагамъ въ размѣрѣ значительно меньшемъ, чѣмъ онъ былъ гарантированъ имъ казною.

Въ виду такого постановленія устава Министръ Финансовъ немедленно по переходѣ Балтійской дороги въ казенное упра-

вленіе счелъ необходимымъ принять мѣры къ тому, чтобы подобное уменьшеніе доходности акцій общества при предстоявшемъ расчетѣ было распредѣлено равномѣрно между всѣми акціями, оставшимися въ обращеніи къ моменту выкупа линіи. Единственнымъ средствомъ для достиженія такой цѣли было прекращеніе производства тиражей акцій общества, такъ какъ въ противномъ случаѣ владѣльцы акцій, вышедшихъ въ тиражъ во время переговоровъ между Правительствомъ и обществомъ, получивъ номинальный капиталъ по 125 р. зол. на акцію, совершенно устранились бы отъ указанныхъ выше послѣдствій расчета Правительства съ обществомъ по выкупу дороги въ казну, что было бы явною несправедливостью. Мѣра эта съ Высочайшаго соизволенія была введена въ дѣйствіе по положенію того же Соединеннаго Присутствія, которое, однако, оставило открытымъ, до производства окончательнаго расчета съ обществомъ, вопросъ объ удержаніи изъ выкупной суммы стоимости непогашенныхъ облигацій.

Контрольная ревизія установила, что за предшествовавшее выкупу семилѣтіе чистые доходы общества ни разу не были достаточны для покрытія всѣхъ обязательныхъ платежей; поэтому выкупная сумма была выведена путемъ капитализаціи гарантированнаго дохода по акціямъ и выразилась въ цифрѣ 16.710.428 р. мет. или 2.673.668,$_{52}$ фунтовъ стерлинговъ *). Такой расчетъ вызвалъ горячія возраженія со стороны общества; продолжительныя пререканія между представителями акціонеровъ и правительственными учрежденіями не могли быть окончены инымъ путемъ, какъ обычнымъ въ подобныхъ дѣлахъ соглашеніемъ, основаннымъ на взаимныхъ уступкахъ.

*) Выс. утв. 27 Августа 1882 г. положеніемъ Комитета Министровъ акціямъ Балтійской дороги, сверхъ гарантіи 3% интереса (см. выше), была дарована еще гарантія погашенія, въ виду чего общая цифра ручательства казны возрасла съ 791.700 р. мет. до 869.058 р. 08 к. мет. Этой суммы было бы достаточно для уплаты 3% по акціямъ и для погашенія, по нарицательной цѣнѣ, въ теченіе концессіоннаго срока, остававшейся къ моменту выкупа дороги непогашенной части акціонернаго капитала общества, а именно 24.335.000 р. мет. Но такъ какъ со второй половины 1893 г., какъ указано выше (въ текстѣ), тиражей погашенія вовсе не производилось, а по акціямъ выплачивались лишь проценты въ размѣрѣ 3%, то приведенная сумма оказалась недостаточною для уплаты 3% по акціямъ и для погашенія этихъ акцій въ теченіе срока съ 1 Января 1897 г. (времени, когда должны были закончиться расчеты съ обществомъ) до 1955 г. (срока окончанія концессіи). Для этой цѣли требовалась сумма, составляющая 3% съ капитала 24.335.000 р. мет., и погашеніе, соотвѣтствующее остающемуся сроку концессіи (0,6399%)—а всего, по расчету Министра Финансовъ—885.769 р. 67 к. мет. Эта цифра и была капитализирована для полученія выкупной суммы (см. предст. М. Ф. въ Соед. Присут. отъ 13 Февраля 1897 г. за № 1320).

При оцѣнкѣ предложенныхъ обществомъ условій добровольнаго соглашенія, Министру Финансовъ естественно приходилось сравнивать эти условія съ тѣми, на которыхъ Балтійская дорога была бы выкуплена Правительствомъ, если бы дѣло не удалось окончить миролюбивою сдѣлкою; а въ виду этого необходимо было считаться съ вопросомъ, признало ли бы Правительство въ такомъ случаѣ справедливымъ, пользуясь буквальнымъ смысломъ устава, вычесть изъ выкупной суммы за акціи стоимость непогашенныхъ облигацій, выпущенныхъ обществомъ для пріобрѣтенія Петергофскаго участка *). Съ своей стороны Статсъ-Секретарь Витте отвѣчалъ на этотъ вопросъ отрицательно. Выше уже было указано, что буквальное исполненіе разсматриваемаго требованія устава имѣло бы послѣдствіемъ нѣкоторое умаленіе правъ бывшихъ акціонеровъ компаніи. Министръ Финансовъ, держась того же взгляда, относилъ упомянутую оговорку устава къ тѣмъ неточностямъ, которыя вообще нерѣдко попадались въ сравнительно раннихъ по времени заключенія договорахъ Правительства съ желѣзнодорожными обществами (см. выше); воспользоваться при расчетѣ съ акціонерами явнымъ недоразумѣніемъ **), допущеннымъ при составленіи устава, по мнѣнію Министра Финансовъ, едва ли было бы справедливымъ и во всякомъ случаѣ не отвѣчало бы тому представленію о гарантіи русскаго Правительства, которое сложилось у владѣльцевъ русскихъ фондовъ и которымъ держится нашъ государственный кредитъ.

Таковъ былъ взглядъ, послужившій точкою отправленія при разсмотрѣніи проекта соглашенія, представленнаго ликвидаціонною коммисіею общества Балтійской желѣзной дороги. Основанія этого расчета заключались въ ходатайствѣ о признаніи всѣхъ взаимныхъ счетовъ между Правительствомъ и обще-

---

*) Облигаціи, на выручку отъ реализаціи которыхъ былъ построенъ обществомъ рельсовый путь Тапсъ-Юрьевъ (см. т. II гл. IV настоящаго очерка), вошли въ составъ консолидированныхъ облигацій.

**) Что такое постановленіе было слѣдствіемъ очевиднаго недоразумѣнія, Ст.-Секр. Витте доказывалъ тѣмъ, что постановленіе это введено было въ уставъ со времени разрѣшенія обществу Балтійской дороги купить и эксплоатировать Петергофскую линію. «Самый же фактъ разрѣшенія обществу выпуска облигацій, за счетъ которыхъ общество пріобрѣло Петергофскій участокъ, не могъ служить основаніемъ для уменьшенія вознагражденія акціонеровъ въ случаѣ выкупа въ казну Балтійской дороги, увеличенной присоединеніемъ указаннаго участка: нельзя было назначить за дорогу увеличеннаго протяженія сумму меньше той, которая была назначена за дорогу до присоединенія Петергофской линіи» (См. тамъ же).

ствомъ законченными, подъ условіемъ обмѣна каждыхъ четырехъ непогашенныхъ акцій общества (по 125 р. мет. штука) на пять сторублевыхъ свидѣтельствъ государственной 4% ренты, съ доплатой извѣстной суммы (2 р. 68 к. на акцію) для покрытія расходовъ по ликвидаціи компаніи, по уплатѣ коммисіоннаго вознагражденія и т. п. По заключенію Министра Финансовъ выкупная цѣна каждой акціи (принимая цѣну государственной ренты въ 97%) при такомъ расчетѣ равнялась 124 р. 34 к. кред. дѣйствительныхъ. При сопоставленіи съ этою стоимостью той цѣны, которую пришлось бы заплатить за каждую акцію, если бы для расчета была принята цифра выкупнаго вознагражденія, выведенная контрольной ревизіей (2.673.668,52 фунт. стерл.), безъ вычета изъ нея стоимости непогашенныхъ облигацій, оказывалось, что стоимость каждой акціи, установленная по добровольному соглашенію, ниже стоимости той же акціи, выведенной по уставнымъ условіямъ, на 5 р. 54 к. кред. дѣйств. *).

Соединенное Присутствіе признало безусловную выгодность такой сдѣлки и единогласно присоединилось къ заключенію Министра. Санкцію Высочайшей власти это положеніе получило 21 Мая 1897 г.—уже въ нынѣшнее царствованіе.

При изученіи дѣла о выкупѣ Балтійской дороги съ перваго взгляда можетъ показаться, что Министръ Финансовъ, въ своемъ толкованіи устава общества, отступилъ отъ основнаго правила, выработаннаго для практическаго разрѣшенія дѣлъ разсматриваемой категоріи его предшественникомъ И. А. Вышнеградскимъ. Послѣдній, какъ извѣстно, держался мнѣнія, принятаго въ свое время и Комитетомъ Министровъ (а позднѣе и Соединеннымъ Присутствіемъ), что, при выкупѣ Правительствомъ какой либо частной желѣзной дороги, облигаціи эксплоатировавшаго ее общества переходятъ, въ качествѣ ипотечнаго долга компаніи, на новаго владѣльца линіи, т. е. на казну, и поэтому стоимость ихъ не должна быть введена въ расчетъ выкупнаго вознагражденія (см. выше). Съ этою цѣлью бывшій Министръ Финансовъ признавалъ нужнымъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда въ текстѣ желѣзнодорожныхъ уста-

*) Непогашенныхъ акцій Балтійской дороги къ моменту выкупа ея въ казну оставалось въ обращеніи 194.680 штукъ; слѣд. изъ опредѣленной контрольною ревизіею выкупной суммы въ 2.673.668,52 фунт. стерл., на каждую акцію пришлось бы 13,738,658 фунтовъ, или, по тогдашнему курсу, 129 р. 88 к. кред. (см. тамъ же).

вовъ не содержалось постановленія о вычетѣ изъ выкупнаго вознагражденія стоимости непогашенныхъ облигацій, дополнять уставныя условія выкупа подобною оговоркою. Въ настоящемъ же случаѣ, С. Ю. Витте дѣйствовалъ какъ разъ обратно: онъ *не считалъ* возможнымъ удерживать изъ причитающейся акціонерамъ суммы стоимость непогашенныхъ облигацій, *несмотря* на то, что такое удержаніе *прямо требовалось* уставомъ. Здѣсь Министръ какъ будто шелъ наперекоръ принципу, уже укоренившемуся въ нашей желѣзнодорожной практикѣ за время царствованія Императора Александра III.

На самомъ дѣлѣ, это было не такъ: принципъ оставался въ силѣ, доказательствомъ чему служатъ всѣ послѣдующія дѣла о выкупахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ руки Правительства; было лишь признано необходимымъ подвергнуть критикѣ по существу и признать недопустимымъ одно постановленіе устава, оказавшееся, при ближайшемъ разсмотрѣніи его, плодомъ недосмотра или недоразумѣнія. Сущность вопроса заключалась въ томъ, что Балтійская дорога представляла собою рѣдкій въ нашей желѣзнодорожной практикѣ примѣръ компаніи, въ которой гарантіею Правительства пользовались только акціи, облигаціи же (выпущенныя самимъ обществомъ) оставались не гарантированными. Такимъ образомъ, когда, при обсужденіи условій выкупа этой дороги, за основаніе расчета выкупнаго вознагражденія, въ виду отсутствія супердивидендовъ въ балансѣ общества, былъ принятъ гарантированный Правительствомъ доходъ, то онъ представлялъ собою доходъ только на акціи, а не на акціи и облигаціи, какъ въ большинствѣ другихъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Что же касается недопустимости при производствѣ выкупа какихъ либо удержаній изъ гарантированнаго казною дохода на акціи (которыя, по прекращеніи существованія того или инаго общества, подлежатъ уничтоженію, а не остаются, подобно облигаціямъ, на отвѣтственности Правительства*), то по этому предмету въ средѣ Министерства Финансовъ за послѣднее время никогда не было двухъ взглядовъ, что подтверждаетъ вся наша желѣзнодорожная политика восьмидесятыхъ и девятидесятыхъ годовъ.

*) Облигаціи Балтійской дороги не составляли въ этомъ отношеніи исключенія, и послѣ выкупа линіи въ казну Правительство приняло на себя уплату по нимъ процентовъ и погашенія.

Линіи, эксплоатировавшіяся Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ слѣдующемъ послѣ выкупа Балтійской дороги году—1894—было въ принципѣ рѣшено одно дѣло, которое какъ по сложности сопряженныхъ съ нимъ расчетовъ, такъ и по впечатлѣнію, произведенному самымъ его возникновеніемъ, занимаетъ выдающееся положеніе среди вопросовъ, разсматриваемыхъ въ настоящей главѣ. Рѣчь идетъ о выкупѣ въ казну *линій, эксплоатировавшихся Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ*,—Николаевской, С.-Петербурго-Варшавской и Нижегородской. Двѣ послѣднія изъ нихъ, какъ извѣстно, были отстроены на собственныя средства Общества, возникшаго въ 1857 г., первая же, сооруженная распоряженіемъ и на счетъ Правительства еще въ царствованіе Императора Николая Павловича, поступила съ 1 Сентября 1868 г. въ завѣдываніе Главнаго Общества. Право казны на выкупъ С.-Петербурго-Варшавской и Нижегородской линій, согласно уставу Главнаго Общества, утвержденному въ 1861 г., наступало 1 Января 1887 г.; Николаевская же дорога, въ силу условій ея уступки въ частныя руки, могла быть обратно принята въ завѣдываніе Правительства черезъ 20 лѣтъ послѣ ея отдачи въ аренду, т. е. 1 Сентября 1888 г.

Способъ и пріемы эксплоатаціи Николаевской дороги Главнымъ Обществомъ неоднократно подавали поводъ къ серьезнымъ нареканіямъ со стороны представителей промышленности и торговли, обвинявшихъ администрацію линіи въ недостаточно внимательномъ отношеніи къ ихъ нуждамъ *). Съ теченіемъ времени дѣятельность Общества по содержанію упомянутой дороги возбудила нѣкоторыя сомнѣнія относительно ея закономѣрности и въ глазахъ правительственныхъ органовъ, смотрѣвшихъ на вопросъ съ точки зрѣнія интересовъ казны. Это привело къ учрежденію, по Высочайшему повелѣнію, въ 1885 г., Особой Коммисіи (подъ предсѣдатель-

*) Представители московскаго купечества, съ приближеніемъ срока окончанія аренды Николаевской дороги Главнымъ Обществомъ, пытались склонить Правительство къ передачѣ дороги въ ихъ руки на 20 же лѣтъ. Комитетъ Министровъ отклонилъ однако это предложеніе—и не только потому, что нашелъ условія аренды невыгодными для казны, но главнымъ образомъ въ виду того соображенія, «что обратное въ свое время принятіе казною Николаевской дороги изъ содержанія Главнаго Общества слѣдуетъ произвести не для передачи другому частному обществу, а для сохраненія дороги въ непосредственномъ распоряженіи казны, избравъ для сего время, когда, по соображеніямъ финансовымъ, представится возможнымъ взять дорогу обратно въ казну на наиболѣе выгодныхъ для Государственнаго Казначейства основаніяхъ» (см. Журн. Ком. Мин. 19 и 26 Мая 1887 г. Выс. утв. 30 того же Мая).

ствомъ Члена Государственнаго Совѣта Старицкаго), на которую была возложена ревизія дѣйствій Главнаго Общества по эксплоатаціи Николаевской дороги за 1868—1882 г.г. *). Коммисія обнаружила въ дѣйствіяхъ компаніи весьма крупныя неправильности, заключавшіяся, главнымъ образомъ, въ отнесеніи расходовъ по новымъ работамъ на линіи и по расширенію предпріятія на такія суммы, которыя, по толкованію большинства Коммисіи, составляли, въ силу условій передачи Николаевской дороги въ частныя руки, собственность Правительства, какъ участника въ прибыляхъ линіи. Въ виду этого большинство Коммисіи считало необходимымъ взыскать съ Общества неправильно израсходованныя имъ суммы и опредѣлило размѣръ начета въ цифрѣ 13.749.001 р. 69¾ к. **).

Комитетъ Министровъ, на разсмотрѣніе котораго было, по Высочайшему повелѣнію, передано заключеніе Коммисіи Старицкаго, посвятилъ этому дѣлу нѣсколько засѣданій; пренія затянулись не только по причинѣ сложности подлежавшихъ обсужденію расчетовъ, но еще и въ виду внесенія въ Комитетъ, согласно волѣ Государя, всеподданнѣйшей записки Статсъ-Секретаря Петрова (Управлявшаго Кабинетомъ Его Величества), въ которой возбуждались по разсматриваемому дѣлу нѣкоторые принципіальные вопросы. Главнѣйшіе изъ нихъ заключались въ томъ, подлежатъ ли обсужденію Комитета самыя основанія расчета Коммисіи и какой способъ будетъ принятъ для приведенія въ исполненіе рѣшенія Комитета, имѣющаго послѣдовать по разсматриваемому дѣлу. Подробно изучивъ всѣ имѣвшіяся въ его распоряженіи данныя, Комитетъ остановился на слѣдующихъ главныхъ выводахъ:

1) журналы Коммисіи Старицкаго наглядно доказываютъ, что большинство Коммисіи, при постановленіи своего заклю-

---

*) Предварительная повѣрка книгъ и счетовъ Николаевской дороги была произведена другою коммисіею, подъ предсѣдательствомъ Инженеръ-Ген.-Лейт. Серебрякова, которая передала затѣмъ свои работы на разсмотрѣніе Особой Коммисіи Старицкаго, сдѣлавшей въ нихъ, по вторичномъ, всестороннемъ изученіи всѣхъ относящихся до дѣла матеріаловъ, весьма существенныя исправленія (см. Журн. Ком. Мин. 6 и 16 Іюня 1887 г. по дѣлу о ревизіи дѣйствій Главнаго Общества по эксплоатаціи Николаевской дороги).

**) Одинъ изъ Членовъ Коммисіи (Членъ Госуд. Совѣта Фонъ-Дервизъ) остался при особомъ мнѣніи. Находя, что соотвѣтствующія постановленія условій передачи Николаевской дороги въ частныя руки допускаютъ и иное, болѣе благопріятное для Общества, толкованіе, онъ признавалъ безспорнымъ начетъ на Общество лишь въ суммѣ 1.289.527 р. (см. тамъ же).

ченія, руководствовалось отнюдь не одною только формальною стороною дѣла, «но и самою сущностью разсмотрѣнныхъ предметовъ и требованіями строгой справедливости»;

2) Министръ Юстиціи, Управлявшій Министерствомъ Финансовъ и Государственный Контролеръ признали расчеты большинства Коммисіи правильными *);

3) новая повѣрка произведенныхъ расчетовъ по существу безъ сомнѣнія затруднитъ дальнѣйшій ходъ дѣла, которое, напротивъ того, желательно привести къ скорѣйшему окончанію.

Поэтому Комитетъ единогласно постановилъ, что исчисленный большинствомъ Коммисіи начетъ на Главное Общество предстоитъ безотлагательно обратить къ исполненію, причемъ самое исполненіе это слѣдуетъ поручить Министру Путей Сообщенія, съ сохраненіемъ за Обществомъ права, въ случаѣ если бы оно считало свои интересы нарушенными состоявшимся рѣшеніемъ Правительства, искать возстановленія ихъ судебнымъ или административнымъ порядкомъ (т. е. предъявить искъ казнѣ, или подать на дѣйствія Министра Путей Сообщенія жалобу, которая подлежала бы въ такомъ случаѣ разсмотрѣнію въ Комитетѣ Министровъ).—Положеніе Комитета удостоилось утвержденія Государя 18 Іюня 1887 г.

Пока работала Коммисія Старицкаго, въ составѣ Государственнаго Контроля былъ образованъ особый органъ, Коммисія для разсмотрѣнія отчетовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ (см. предшествующую главу). Коммисія, приступивъ къ исполненію своихъ обязанностей, произвела, между прочимъ, и ревизію отчетовъ всего предпріятія Главнаго Общества за 1884 и 1885 г. г., причемъ пришла къ выводу, что въ теченіе этихъ двухъ лѣтъ Общество исчисляло свой чистый доходъ по С.-Петербурго-Варшавской и Нижегородскимъ дорогамъ неправильно, слѣдствіемъ чего явились излишнія переплаты со стороны Правительства по гарантіи. Отмѣтивъ рядъ другихъ неправильностей Общества въ веденіи его финансоваго хозяйства, Коммисія опредѣлила сумму, которую надлежитъ взыскать съ Общества, въ 2.486.851 р. 37 к.

---

*) Министръ Путей Сообщенія (Посьетъ), не отвергая безусловно правильности выводовъ большинства Коммисіи, признавалъ однако, что редакція финансовыхъ и общихъ условій передачи Николаевской дороги въ завѣдываніе частнаго общества можетъ дать нѣкоторое основаніе къ толкованію текста этихъ условій не въ томъ смыслѣ, въ которомъ понимало его большинство Коммисіи (см. тамъ же).

Такимъ образомъ, вся сумма начета, предъявленная къ Главному Обществу, возросла до 16.235.835 р. 6 ¾ к. (13.749.001 р. 69 ¾ к.+2.486.851 р. 37 к.).

Общество первоначально отказалось признать начетъ, утвержденный Комитетомъ Министровъ, и въ Августѣ 1887 г. воспользовалось предоставленнымъ ему правомъ обращенія къ суду; но уже въ Октябрѣ того же года общее собраніе акціонеровъ компаніи уполномочило Совѣтъ Управленія войти съ Правительствомъ въ переговоры о миролюбивомъ окончаніи дѣла.

Сущность предложенія Главнаго Общества заключалась въ томъ, что Общество соглашалось добровольно уплатить казнѣ, въ возмѣщеніе всѣхъ предъявленныхъ ему начетовъ (на 16.235.835 р. 6¾ к.), 15 милліоновъ рублей, путемъ выпуска на эту сумму облигацій, уплату процентовъ по которымъ брали на себя акціонеры. Кромѣ того, Общество соглашалось принимать также на счетъ акціонеровъ ⅔ платежей по облигаціямъ, выпускаемымъ на производство новыхъ работъ по Николаевской дорогѣ. Въ замѣнъ этого Общество ходатайствовало объ отсрочкѣ права казны на обратное принятіе въ свое завѣдываніе упомянутой линіи до 1 Января 1900 года.

Это предложеніе было предварительно разсмотрѣно въ учрежденномъ по Высочайшему повелѣнію Совѣщаніи изъ Государственнаго Контролера (Статсъ-Секретаря Сольскаго), Министра Путей Сообщенія (Посьета) и Управлявшаго Министерствомъ Финансовъ (Вышнеградскаго). Для повѣрки степени выгодности для казны предложенныхъ Главнымъ Обществомъ условій оставленія Николаевской дороги въ его рукахъ еще на 11 лѣтъ (до 1900 г.), Совѣщаніе составило два расчета, которые показывали размѣръ пожертвованій казны: первый—въ случаѣ обратнаго принятія Николаевской дороги въ вѣдѣніе Правительства 1 Сентября 1888 г., по старымъ условіямъ, а второй—при производствѣ той же операціи 1 Января 1900 г., на новыхъ основаніяхъ, предлагавшихся Обществомъ. Изъ этихъ расчетовъ оказывалось, что если бы Николаевская дорога была выкуплена по прежнимъ условіямъ, то, принимая за основаніе результаты эксплоатаціи 1880—1886 г., ежегодная рента, которую казнѣ пришлось бы выплачивать акціонерамъ компаніи по 1952 г. (срокъ окончанія концессіи Главнаго

Общества), составила бы не менѣе 1.850.000 р. *), между тѣмъ какъ, при предложенныхъ Главнымъ Обществомъ измѣненныхъ условіяхъ выкупа, эта рента будетъ на 810.000 р. менѣе. Въ виду такого расчета и высказаннаго Совѣщаніемъ пожеланія окончить миромъ начатое Обществомъ судебное дѣло, въ исходѣ котораго не могло быть твердой увѣренности, предложеніе Главнаго Общества объ оставленіи въ его владѣніи Николаевской дороги на новыхъ условіяхъ было признано Совѣщаніемъ выгоднымъ для казны.

Однако, для лучшаго обезпеченія существенныхъ интересовъ, связанныхъ съ продолженіемъ эксплоатаціи Николаевской желѣзной дороги Главнымъ Обществомъ, Совѣщаніе признало полезнымъ предусмотрѣть случай, когда особыя соображенія государственной необходимости могутъ побудить Правительство принять въ казну Николаевскую дорогу и ранѣе 1900 г. Въ этихъ видахъ Совѣщаніе сочло необходимымъ оговорить условія выкупа въ распоряженіе Правительства Николаевской дороги и до наступленія отмѣченнаго срока.

Вырабатывая эти условія, Совѣщаніе поставило себѣ задачею держаться строгой справедливости и выразить ихъ такимъ образомъ, чтобы положеніе Главнаго Общества, въ случаѣ отобранія у него Николаевской дороги ранѣе 1900 г., не оказалось хуже, чѣмъ при принятіи этой дороги въ казну 1 Сентября 1888 г., на старыхъ основаніяхъ. Для достиженія такой цѣли было принято въ соображеніе, что выкупная рента, при переходѣ Николаевской дороги въ завѣдываніе Правительства на прежнихъ условіяхъ (съ 1 Сентября 1888 г.), не могла быть по расчету самого же Совѣщанія менѣе 1.850.000 р., не подверженныхъ никакому налогу, и что, слѣдовательно, подлежавшая въ такомъ случаѣ выдачѣ Обществу ежегодно сумма близко подошла бы къ цифрѣ 2.000.000 р., обложенныхъ сборомъ съ доходовъ отъ денежныхъ капиталовъ. Поэтому Совѣщаніе признало справедливымъ обезпечить эту послѣднюю сумму Главному Обществу въ качествѣ минимальной выкупной ренты на случай обратнаго перехода Николаевской дороги въ казну ранѣе 1 Января 1900 года.

---

*) Этотъ размѣръ ренты былъ исчисленъ въ предположеніи, что Общество проиграетъ искъ къ казнѣ; въ противномъ же случаѣ рента была бы приблизительно на 780.000 р. болѣе.

Заключеніе Совѣщанія было одобрено и Комитетомъ Министровъ, который однако дополнилъ его весьма существенными добавленіями: не возражая противъ нѣкотораго отдаленія времени обратнаго принятія въ казну Николаевской дороги, Комитетъ нашелъ, что нѣтъ достаточныхъ основаній для отсрочки, согласно домогательству Главнаго Общества, права казны на выкупъ С.-Петербурго-Варшавской и Нижегородской линій—права, которымъ какъ извѣстно, казна могла воспользоваться на основаніи дѣйствовавшаго устава Общества, съ 1 Января 1887 г. Кромѣ того, Комитетъ, по почину Государственнаго Контролера, Статсъ-Секретаря Сольскаго, счелъ необходимымъ разъяснить, что обратное поступленіе въ казну Николаевской дороги не обязываетъ Правительство къ одновременному выкупу линій Варшавской и Нижегородской, но что, въ случаѣ желанія Правительства выкупить эти двѣ линіи, должна быть въ то же время взята въ казну и Николаевская дорога, такъ какъ, за переходомъ къ Правительству линій Варшавской и Нижегородской, прекращается и самое существованіе Главнаго Общества *).

На приведенныхъ главныхъ основаніяхъ состоялось соглашеніе Правительства съ Главнымъ Обществомъ, впослѣдствіи, въ 1891 г., облеченное въ формальный договоръ, получившій санкцію Верховной власти по установленіи редакціи его Комитетомъ Министровъ **).

Между тѣмъ новый руководитель Министерства Финансовъ, Т. С. Витте, возбудилъ вопросъ о безотлагательномъ выкупѣ всѣхъ эксплоатировавшихся Главнымъ Обществомъ линій въ казну. Въ виду весьма крупныхъ личныхъ и имущественныхъ интересовъ третьихъ лицъ, причастныхъ къ этому дѣлу и заинтересованныхъ въ его исходѣ, предположенія Министра Финансовъ, для избѣжанія тревожныхъ или превратныхъ толковъ на биржѣ, хранились въ глубокой

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 11 и 15 Декабря 1887 г., Выс. утв. 21 того же Декабря. Доводъ этотъ, какъ будетъ видно изъ послѣдующаго изложенія, послужилъ основаніемъ для осуществленія въ будущемъ операціи выкупа въ казну линій Главнаго Общества.

**) Государь утвердилъ проектъ договора 7 Іюля 1891 г. Къ тому времени Общество уже выпустило облигаціонный заемъ въ 11.800.000 р. мет. нар. для реализаціи суммы въ 15 мил. р. кред. дѣйствительныхъ; сумма эта была передана Правительству въ Январѣ 1888 г., о чемъ упомянуто въ § 31 договора.

тайнѣ и сдѣлались извѣстны всего за нѣсколько дней до обсужденія ихъ въ Соединенномъ Присутствіи Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

Въ своемъ представленіи по этому предмету, а затѣмъ и въ дополнительныхъ объясненіяхъ, данныхъ въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія, Т. С. Витте твердо установилъ основную точку зрѣнія, изъ которой онъ исходилъ въ своихъ дальнѣйшихъ заключеніяхъ по разсматриваемому вопросу; при данныхъ условіяхъ такой образъ дѣйствій былъ безусловно необходимъ, чтобы разсѣять всякія сомнѣнія относительно закономѣрности проектированной мѣры и показать, насколько существенныя выгоды въ чисто финансовомъ отношеніи она обѣщала въ глазахъ ея иниціатора.

По мнѣнію Т. С. Витте, первый вопросъ, на которомъ слѣдовало остановиться въ этомъ дѣлѣ, составлялъ вопросъ о томъ, какими соображеніями руководствуется Правительство въ данномъ случаѣ и на какомъ основаніи предполагается произвести изъятіе изъ вѣдѣнія Главнаго Общества эксплоатируемыхъ имъ линій. По этому поводу Министръ Финансовъ вкратцѣ изложилъ тѣ отношенія, въ которыхъ Общество находилось къ Правительству на основаніи своего устава и договора съ нимъ на содержаніе Николаевской дороги. Объяснивъ, что казна имѣетъ, на точномъ основаніи устава, безспорное право на выкупъ въ свое вѣдѣніе, во всякое время, начиная съ 1 Января 1887 г., Варшавской и Нижегородской линій, Т. С. Витте напомнилъ Соединенному Присутствію, что въ силу упомянутаго уже договора, заключеннаго въ 1891 г., Правительство, въ случаѣ перехода въ казну этихъ двухъ линій, одновременно принимаетъ въ свое вѣдѣніе и Николаевскую дорогу (§ 52 договора). Поэтому Министръ Финансовъ считалъ достаточнымъ засвидѣтельствовать, что онъ пришелъ къ убѣжденію о возможности съ выгодою для казны воспользоваться принадлежавшимъ уже Правительству съ 1887 г. правомъ на выкупъ Варшавской и Нижегородской линій; принятіе въ казну Николаевской дороги, на основаніи изложеннаго, есть не болѣе какъ обязанность, отъ которой Правительство не можетъ уклониться и которая является прямымъ слѣдствіемъ рѣшенія, принятаго Министерствомъ Финансовъ относительно двухъ другихъ рельсовыхъ путей Общества.

Хотя въ Соединенномъ Присутствіи и было высказано мнѣніе, что Правительство не обязано давать кому либо отчетъ, по какимъ соображеніямъ оно признаетъ въ каждомъ данномъ случаѣ наличность государственной необходимости, побуждающей его принять въ свое вѣдѣніе ту или другую частную линію, тѣмъ не менѣе Т. С. Витте заявилъ, что онъ не затруднился бы привести цѣлый рядъ доводовъ, уясняющихъ побудительныя причины, которыми въ разсматриваемомъ дѣлѣ руководствовалось Министерство Финансовъ: достаточно указать на случаи путешествія по линіямъ Главнаго Общества Особъ Царствующаго дома, на торговую и промышленную важность дорогъ, обслуживающихъ обѣ столицы и на первостепенное стратегическое значеніе Варшавской дороги. Но все же, по свидѣтельству Министра Финансовъ, рѣшающимъ аргументомъ въ этомъ дѣлѣ являются тѣ финансовыя выгоды, которыхъ Министерство ожидаетъ отъ осуществленія проектированной операціи.

Особое Совѣщаніе, которое въ 1887 г. выработало новыя условія соглашенія съ Главнымъ Обществомъ, какъ извѣстно, признало выгоднымъ отсрочить выкупъ Николаевской дороги до 1900 г., но сочло болѣе осторожнымъ предусмотрѣть случай обратнаго перехода въ казну этой линіи и до наступленія указаннаго срока, причемъ въ этомъ послѣднемъ случаѣ Обществу было предоставлено право требовать уплаты выкупной ренты за Николаевскую дорогу въ размѣрѣ не менѣе 2.000.000 р. въ годъ. На случай же выкупа названной дороги въ 1900 г. не было предусмотрѣно никакого минимальнаго размѣра такой ренты и она должна была опредѣляться на основаніи чистаго дохода линіи за предшествующее выкупу семилѣтіе. Если допустить, что доходъ за это семилѣтіе не превысилъ бы доходности за семилѣтіе 1886—1892 г.г., то основанный на подобномъ расчетѣ выводъ выразился бы, по свидѣтельству Министра Финансовъ, въ цифрѣ, на 600.000 р. меньшей противъ 2.000.000 р. Въ виду этого, говорилъ Т. С. Витте въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія 2 Ноября 1893 г., съ перваго взгляда можетъ показаться, что заключеніе Совѣщанія 1887 г., сводившееся къ признанію желательности отсрочить обратный переходъ въ казну Николаевской дороги до 1900 г., не теряетъ своей убѣдительности и до сихъ поръ. Если, однако, ближе присмотрѣться къ современнымъ

обстоятельствамъ дѣла, то ошибочность такого мнѣнія станетъ вполнѣ ясною. Не останавливаясь на вопросѣ о томъ, дѣйствительно ли можно предполагать, что доходность Николаевской дороги достигла крайняго доступнаго для нея предѣла (а при всякомъ возвышеніи ея выкупная рента за линію, при выкупѣ дороги даже и въ 1900 г., все приближалась бы къ цифрѣ 2.000.000 р.), Т. С. Витте объяснилъ, что въ то время, когда происходили засѣданія упомянутаго выше Совѣщанія, все вниманіе Правительства было сосредоточено на Николаевской дорогѣ, такъ какъ дороги Варшавская и Нижегородская не выходили еще изъ гарантіи и казнѣ ежегодно приходилось приплачивать въ счетъ послѣдней значительныя суммы. За истекшіе же три года (1890—1892 г.г.) эти двѣ дороги получили возможность производить изъ своихъ доходовъ всѣ обязательные платежи и, кромѣ того, давать извѣстный дивидендъ акціонерамъ. Это обстоятельство обусловливалось правильнымъ за послѣднія восемь лѣтъ ростомъ чистыхъ доходовъ упомянутыхъ линій, причемъ средній размѣръ такого увеличенія можно принять по 300.000 р. въ годъ. Подобное увеличеніе доходности замѣчалось несмотря на капитальныя работы, произведенныя на обѣихъ линіяхъ съ цѣлью ихъ лучшаго обустройства. Такимъ образомъ вполнѣ естественно предположить, что въ предстоящіе года, когда по линіямъ этимъ уже не потребуется производить столь значительныхъ расходовъ, чистый доходъ ихъ возрастетъ въ еще болѣе сильной степени *). Для соблюденія, однако, возможной осторожности въ вычисленіяхъ, и для избѣжанія всякихъ упрековъ въ преувеличеніи будущихъ выгодъ казны, Министръ Финансовъ въ своихъ расчетахъ принималъ среднюю норму ежегоднаго возвышенія доходности разсматриваемыхъ двухъ линій лишь въ 150.000 р., т. е. въ размѣрѣ, на половину меньшемъ противъ дѣйствительнаго роста

*) На это утвержденіе Т. С. Витте предвидѣлъ возраженіе, что, въ частности, доходности Нижегородской дороги угрожаетъ конкуренція сѣти новыхъ рельсовыхъ путей, разрѣшенныхъ Правительствомъ къ тому времени на нашей восточной окраинѣ (предпріятія обществъ Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ), а также будущаго Великаго Сибирскаго пути. Но изъ практики послѣдняго времени, отвѣчалъ Министръ Финансовъ, достовѣрно извѣстно, что большая часть грузовъ, идущихъ съ востока по направленію къ Москвѣ, дойдя до Волги, передвигаются далѣе воднымъ путемъ, а не слѣдуютъ вплоть до Москвы по желѣзнымъ дорогамъ, тарифныя ставки которыхъ не могутъ конкурировать съ дешевизною перевозки товаровъ по водѣ. Поэтому можно съ достовѣрностью ожидать, что и въ будущемъ восточные грузы, направляемые во внутрь Имперіи, не минуютъ Нижняго-Новгорода.

чистыхъ ихъ доходовъ за послѣдніе года. При такомъ расчетѣ оказывалось, что чистый доходъ по обѣимъ линіямъ къ 1900 г., т. е. по прошествіи шести лѣтъ, возросъ на 900.000 р. А такъ какъ по уставу Главнаго Общества выкупная рента должна была вычисляться на основаніи чистаго дохода послѣдняго передъ выкупомъ года, то въ случаѣ отсрочки перехода въ завѣдываніе Правительства Варшавской и Нижегородской линій до 1900 г., казнѣ пришлось бы платить акціонерамъ ренту, на 900.000 р. превышающую ту, на которую эти послѣдніе имѣли бы право при безотлагательномъ выкупѣ названныхъ линій. Слѣдовательно, убытокъ, допускавшійся Министромъ Финансовъ въ случаѣ возврата въ казну Николаевской дороги въ 1894 г.—переплата акціонерамъ 600.000 р.—съ избыткомъ покрывался бы тою выгодою, которую получило бы Правительство отъ немедленнаго выкупа Варшавской и Нижегородской линій въ сравненіи съ условіями такого же выкупа въ 1900 г. *).

Доводы Министра Финансовъ убѣдили Соединенное Присутствіе въ томъ, что о формальномъ правѣ казны на выкупъ всѣхъ эксплоатировавшихся Главнымъ Обществомъ линій 1 Января 1894 г. съ юридической точки зрѣнія не можетъ быть спора; съ точки же зрѣнія обще-государственныхъ интересовъ Соединенное Присутствіе признало приведеніе въ исполненіе проектированной мѣры не только желательнымъ, но даже необходимымъ. Русское Правительство, какъ говорилось въ журналѣ Присутствія, начавшее съ выкупа въ казну дорогъ малодоходныхъ и не имѣвшихъ особаго значенія, въ послѣдніе года рѣшилось на пріобрѣтеніе отъ частныхъ обществъ нѣсколькихъ капитальныхъ рельсовыхъ сообщеній; вполнѣ послѣдовательнымъ шагомъ на этомъ пути было бы изъятіе изъ владѣнія Главнаго Общества трехъ содержащихся имъ линій. «Хотя Общество вело дѣло эксплоатаціи довѣренныхъ ему дорогъ—особенно въ послѣднее время—сравнительно

---

*) См. Журн. Соед. Присут. 2, 9 и 15 Ноября 1893 г. Въ окончательномъ выводѣ расчетъ Министра Финансовъ представлялся въ слѣдующей схемѣ:

Рента, подлежавшая уплатѣ акціонерамъ за переходъ дорогъ въ казну:

	Въ 1894 г.	Въ 1900 г.
За Николаевскую дорогу	2.000.000 р.	1.400.000 р.
За Варшавскую и Нижегородскую дороги	900.000 —	1.800.000 —
Итого	2.900.000 р.	3.200.000 р.

исправно, но, какъ частное общество, оно не могло не дѣйствовать, прежде всего, въ интересахъ своихъ акціонеровъ, задачи же обще-государственныя естественно отодвигались, при такомъ положеніи дѣла, на второй планъ. При томъ несомнѣнномъ, подтвержденномъ Министромъ Финансовъ и никѣмъ неоспариваемомъ, значеніи, которое имѣютъ для Государства принадлежащіе Главному Обществу пути, нѣтъ сомнѣнія въ томъ, что Правительство, не имѣющее другаго интереса, кромѣ заботъ о благѣ страны и народа, явится болѣе соотвѣтствующимъ государственной пользѣ хозяиномъ этихъ дорогъ, чѣмъ частное общество, какъ бы удовлетворительно, въ своихъ выгодахъ, это послѣднее ни вело дѣло эксплоатаціи линій». Поэтому Соединенное Присутствіе признало, что поводомъ къ изъятію разсматриваемыхъ дорогъ изъ вѣдѣнія частной компаніи является «государственная необходимость, давно сознававшаяся Правительствомъ».

Что же касалось финансовыхъ результатовъ предположенной комбинаціи, т. е. выгодности выкупа дорогъ Главнаго Общества въ 1894 г. сравнительно съ 1900 г., то Соединенное Присутствіе, отдавая должную справедливость осторожности, съ которою произведены Министромъ Финансовъ расчеты будущихъ прибылей казны, все же высказало мнѣніе, что выгодность эта, зависящая отъ многихъ обстоятельствъ, которыхъ предугадать нельзя, едва ли поддается точному исчисленію. Тѣмъ не менѣе, по заключенію Присутствія, имѣвшіяся въ его распоряженіи данныя позволяютъ питать основательную надежду, что если въ этомъ дѣлѣ казна и не реализуетъ въ полномъ объемѣ тѣхъ выгодъ, которыя предвидитъ Т. С. Витте, то она, во всякомъ случаѣ не подвергнется опасности понести какіе либо убытки.

Послѣ такихъ сужденій, разсмотрѣнныхъ и одобренныхъ Государемъ 14 Ноября 1893 г., мѣра, предложенная Министромъ Финансовъ, могла считаться въ принципѣ принятою и для практическаго осуществленія ея оставалось только произвести обычную контрольную ревизію съ цѣлью опредѣленія точнаго размѣра причитающейся акціонерамъ Главнаго Общества выкупной ренты.

Окончательнаго завершенія этой сложной ревизіи, особенно если принять въ расчетъ неизбѣжныя возраженія со стороны Общества, нельзя было ожидать ранѣе конца 1895 г.,

причемъ не трудно было предвидѣть, что, въ теченіе всего времени производства ревизіонныхъ расчетовъ, акціи Главнаго Общества будутъ представлять собою цѣнность вполнѣ неопредѣленную, подверженную рѣзкимъ колебаніямъ биржевой цѣны, въ зависимости отъ слуховъ о ходѣ ревизіи и многихъ другихъ обстоятельствъ. Само собою разумѣется, что такое положеніе дѣлъ не могло быть выгоднымъ лицамъ, помѣстившимъ свои капиталы въ бумаги Главнаго Общества; съ другой стороны и Правительство должно было готовиться къ тому, что оставленіе весьма значительнаго капитала на продолжительное время въ столь неопредѣленномъ положеніи будетъ имѣть слѣдствіемъ перемѣщеніе этихъ бумагъ изъ твердыхъ рукъ, въ которыхъ онѣ до того времени находились, въ руки спекулянтовъ и сопровождаться передвиженіемъ акцій Главнаго Общества между Россіею и западноевропейскими государствами, вліяющимъ на вексельные курсы то въ ту, то въ другую сторону. Въ виду такихъ обстоятельствъ само собою напрашивалось заключеніе миролюбивой сдѣлки, съ отмѣною контрольной ревизіи; и дѣйствительно, акціонеры не замедлили (уже въ концѣ 1893 г.) предложить такой исходъ Министру Финансовъ, который пошелъ навстрѣчу этому желанію. Послѣ продолжительныхъ переговоровъ главныя основанія соглашенія были установлены. Правительство было готово обмѣнить акціи Главнаго Общества на 4% государственныя облигаціи (въ 125 р. мет. каждая) по расчету: три облигаціи за каждыя двѣ непогашенныя и каждыя десять дивидендныхъ акцій; кромѣ того, на каждую акцію какъ погашенную, такъ и не погашенную выдавалось по 5 р. кред. добавочныхъ наличными деньгами. Далѣе, за каждый изъ 10.000 учредительскихъ паевъ Главнаго Общества уплачивалось по 150 р. мет. тѣми же государственными облигаціями, которыя замѣняли акціи, и по 20 р. кред. наличными деньгами. Наконецъ, акціонерами были выговорены опредѣленныя суммы на уплату: вознагражденія правленію, ревизіонной коммисіи и членамъ управленія, коммисіонныхъ синдикату банкировъ за обмѣнъ акцій и т. п. Въ замѣнъ того, все имущество Общества переходило къ Правительству, которому причитался и дивидендъ за 1893 г. На этомъ заканчивались всѣ расчеты Общества съ казною и Общество прекращало свое существованіе; всѣ обязательства его переходили

на Правительство и всѣ оставшіяся претензіи къ Обществу предстояло удовлетворить изъ средствъ эксплоатаціи выкупленныхъ линій, или же изъ средствъ Государственнаго Казначейства.

Согласно приведеннымъ условіямъ, акціонерамъ предстояло получить, какъ исчислялъ Министръ Финансовъ, сумму въ 110.048.250 р. мет. нар. правительственными облигаціями за акціи и учредительскіе паи и 5.000.000 р. кред. дополнительныхъ приплатъ наличными деньгами. Выражая эту послѣднюю цифру въ такихъ же 4% облигаціяхъ, Тайный Совѣтникъ Витте получалъ нарицательную сумму въ 3.518.625 р. мет. Такимъ образомъ для окончательнаго расчета съ Главнымъ Обществомъ требовалось выпустить нарицательный капиталъ въ (110.048.250+3.518.625) 113.566.875 р. мет. Ежегодный платежъ по этому капиталу процентовъ и погашенія—иными словами: рента, которую Правительство обязывалось выплачивать акціонерамъ въ теченіе 58 лѣтъ (остававшихся до окончанія срока концессіи)—опредѣлялся Министромъ Финансовъ въ 5.050.500 р. мет.

При расчетѣ же съ Обществомъ по уставнымъ условіямъ, т. е. на основаніи дохода, полученнаго акціонерами за 1893 г. (послѣдній передъ выкупомъ), для опредѣленія размѣра выкупной ренты слѣдовало бы сложить слѣдующія суммы:

1) цифру гарантированнаго Правительствомъ на акціи Общества дохода . . . . 3.810.237 р. мет.

2) излишекъ чистой прибыли (супердивидендъ) за 1893 г. по Варшавской и Нижегородской линіямъ, который на основаніи имѣвшихся въ Министерствѣ Финансовъ данныхъ не могъ быть менѣе. . . . 900.000 р. кред.

и 3) ренту за Николаевскую дорогу—2.000.000 р. кред. (см. выше), а за вычетомъ купоннаго сбора, которому она подлежала на общемъ основаніи . . . . . 1.940.000 р. кред.

Итогъ, при переводѣ кредитныхъ рублей въ металлическіе по курсу 1 р. мет.=1 р. 50 к. кред. получался въ суммѣ 5.703.570 р. мет. Слѣдовательно, расчитываясь съ Обществомъ по добровольному соглашенію, казна сберегала бы ежегодно въ теченіе 58 лѣтъ (5.703.570—5.050.500) 653.070 р. мет. или 979.605 р. кред. Капитализированную дѣйствительную стои-

мость такого сбереженія, Министръ Финансовъ опредѣлялъ въ 21.972.115 р. кред. Къ этому сбереженію слѣдовало еще прибавить: поступавшій въ пользу казны дивидендъ за 1893 г. (около 2.300.000 р. кред.) и стоимость передаваемыхъ Обществомъ Правительству матеріаловъ (4.400.000 р. кред.); съ этими добавками вся сумма сбереженій равнялась 28.648.077 р. кред.

Это сбереженіе представлялось настолько существеннымъ, что съ избыткомъ покрывало весь рискъ отъ освобожденія Общества, въ силу одного изъ условій соглашенія, отъ какихъ бы то ни было начетовъ по ревизіи и по различнымъ взысканіямъ или претензіямъ.

Указанное сбереженіе являлось дѣйствительною выгодою, получаемою Государственнымъ Казначействомъ отъ соглашенія съ Главнымъ Обществомъ; но проектированною комбинаціею достигалось еще и сбереженіе бюджетное. Дѣло въ томъ, что для облигацій, имѣющихъ быть выпущенными для расчета съ Обществомъ, Министръ Финансовъ предполагалъ принять типъ государственныхъ 4% золотыхъ займовъ, пять выпусковъ которыхъ, реализованные въ 1889—1893 г.г., были съ успѣхомъ размѣщены въ Россіи и за границею. Срокъ погашенія такихъ займовъ принимался 81-лѣтній; тотъ же срокъ былъ проектированъ и для новаго шестаго выпуска. Нарицательный размѣръ капитальной суммы займа долженъ былъ составить 113.566.875 р. мет. (см. выше) или, съ округленіемъ, 113.600.000 р.; ежегодный же платежъ процентовъ и погашенія, по расчету Министра Финансовъ, равнялся 4.735.486 р. 39 к. мет. Этотъ платежъ оказывался, несмотря на нѣкоторое увеличеніе нарицательнаго капитала (допущенное для округленія цифры его), менѣе того ежегоднаго взноса, который пришлось бы выплачивать въ случаѣ выпуска облигацій на срокъ концессіи (58 лѣтъ); сумма такого бюджетнаго сбереженія была показана Министромъ Финансовъ въ (5.050.500—4.735.486) 315.014 р. мет. *).

Излагая свой планъ о выпускѣ новаго займа на 81-лѣтній срокъ, Тайный Совѣтникъ Витте, не касаясь принципіальнаго вопроса о выгодности или невыгодности для Государства разсрочки займовъ на отдаленные сроки, высказался въ томъ смыслѣ, что въ данномъ случаѣ можно усмотрѣть полное основаніе для подобной разсрочки въ томъ, что послѣ исте-

*) См. предст. М. Ф. въ Соед. Присут. отъ 26 Января 1894 г. за № 735.

ченія срока концессіи (58 лѣтъ) желѣзныя дороги, для пріобрѣтенія которыхъ выпускается заемъ, не уничтожатся, а сохранятся и будутъ приносить казнѣ во всякомъ случаѣ не меньшій, чѣмъ прежде, доходъ, который и останется такимъ же источникомъ для погашенія займа, какимъ былъ до истеченія срока концессіи. «Съ развитіемъ экономическаго оборота въ странѣ, значится въ представленіи Министра Финансовъ, доходность дорогъ не уменьшается, а растетъ; поэтому не вызываемое необходимостью усиленное въ короткіе сроки погашеніе желѣзнодорожныхъ займовъ представляется, вообще говоря, едва ли правильнымъ и справедливымъ обремененіемъ бюджета настоящаго времени за счетъ болѣе отдаленнаго будущаго. Съ этой точки зрѣнія, оказывающаяся, благодаря разсрочкѣ проектированнаго займа на 81 годъ, возможность уменьшить теперь же платежи казны за пріобрѣтенныя ею дороги съ быстро растущею доходностью представляетъ для Государства весьма значительныя преимущества» *).

Таковы были выгоды, которыя при осуществленіи предположенной операціи получала казна; съ другой стороны, миролюбивое окончаніе дѣла обѣщало немалыя преимущества и акціонерамъ Главнаго Общества. Принимая дѣйствительную стоимость облигацій будущаго 4% займа въ 98% (изъ осторожности—нѣсколько низшую противъ биржевой цѣны предшествовавшихъ пяти выпусковъ), Тайный Совѣтникъ Витте опредѣлялъ выкупную цѣну каждой непогашенной акціи Главнаго Общества при обмѣнѣ ея на облигацію съ соблюденіемъ приведенныхъ выше условій (по три облигаціи за двѣ акціи съ доплатою на каждую акцію по 5 р. кред.)—въ 275 р. 11 к. кред. **). Въ моментъ же возбужденія Министромъ Финансовъ вопроса о выкупѣ въ казну дорогъ Главнаго Общества, биржевая цѣна акцій компаніи не превышала 243 р.; такимъ образомъ, отъ заключенія добровольной сдѣлки съ Правительствомъ, акціонеры выигрывали до 32 р. на каждую

---

*) См. тамъ же.

**) Расчетъ производился по современному курсу 1 р. мет.=1 р. 47 к. кред. и выводился изъ слѣдующей формулы:

$$1)\quad \frac{125\times 98\times 1{,}47\times 3}{100\times 2} = 270 \text{ р. } 11 \text{ к.}$$

2) доплата по 5 р. кред. 5 » — »

Итого . . . 275 р. 11 к.

непогашенную акцію. Этотъ фактъ былъ отмѣченъ и Соединеннымъ Присутствіемъ, въ засѣданіи котораго, посвященномъ вопросу о соглашеніи съ Главнымъ Обществомъ, Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта (Ст. Секретарь Сольскій) высказался въ томъ смыслѣ, что если при предварительномъ обсужденіи дѣла о принятіи въ завѣдываніе Правительства линій Главнаго Общества и могли возникнуть сомнѣнія относительно размѣра чисто финансовыхъ выгодъ, обусловленныхъ такою мѣрою, то при достигнутыхъ теперь Министромъ Финансовъ результатахъ всякія такого рода сомнѣнія должны уступить мѣсто твердой увѣренности въ безусловной выгодности для казны предположенной сдѣлки. Конечный результатъ соглашенія, т. е. то обстоятельство, что въ данномъ случаѣ обѣ стороны являются удовлетворенными, представляется явленіемъ весьма рѣдко достижимымъ и доказываетъ, что комбинація Тайнаго Совѣтника Витте превосходно задумана и можетъ быть выполнена съ несомнѣннымъ успѣхомъ *).

Раздѣляя взглядъ Статсъ-Секретаря Сольскаго и признавъ доведеніе до благополучнаго результата столь сложныхъ переговоровъ важною государственною заслугою Министра Финансовъ, Соединенное Присутствіе всецѣло одобрило проектированныя главныя основанія соглашенія съ Обществомъ.

9 Февраля 1894 г. положеніе Присутствія удостоилось Высочайшаго утвержденія; въ тотъ же день Государемъ былъ подписанъ Указъ Министру Финансовъ о выпускѣ 4% облигацій на 113.600.000 р. мет. со внесеніемъ этого займа въ государственную долговую книгу подъ наименованіемъ «Россійскій 4% золотой заемъ, 6-ой выпускъ 1894 года».

Митавская дорога.

Такимъ образомъ линіи Главнаго Общества перешли въ завѣдываніе казны безъ производства контрольной ревизіи отчетности компаніи за предшествовавшіе выкупу года. Аналогичный случай повторился и съ *Митавскою* дорогою. Срокъ, съ котораго Правительство получило право ее выкупить, наступилъ въ 1888 г. Правительство, оставивъ линію нѣкоторое время въ частномъ владѣніи, въ концѣ концовъ убѣдилось въ совершенно безнадежномъ финансовомъ положеніи

*) См. Журн. Соед. Присут. 1 Февраля 1894 года.

эксплоатировавшаго дорогу общества и рѣшило выкупить линію въ казну въ 1894 г., съ соблюденіемъ принятаго для такихъ случаевъ порядка, т. е. по производствѣ контрольной ревизіи отчетовъ правленія и по вызовѣ кредиторовъ компаніи. Но общество, немедленно послѣ утвержденія такого рѣшенія Высочайшею властью (1 Декабря 1893 г.), стало ходатайствовать о безотлагательномъ расчетѣ съ нимъ по обоюдному соглашенію, подъ условіемъ перехода на казну всѣхъ правъ и обязательствъ общества и безъ предварительнаго производства контрольной ревизіи. Министръ Финансовъ, который, какъ видно изъ дѣла Главнаго Общества и другихъ случаевъ выкупа желѣзныхъ дорогъ, разсмотрѣнныхъ выше, не разъ соглашался на упрощенный порядокъ расчета съ желѣзнодорожными компаніями, и на этотъ разъ призналъ ходатайство общества заслуживающимъ вниманія. Въ виду бездоходности Митавской дороги выкупная рента за нее не могла превысить гарантированнаго по акціямъ дохода, установленнаго въ опредѣленной цифрѣ 76.250 р. мет. ежегодно; согласно же правилу, выработанному практикою Комитета Министровъ, а позднѣе—Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи— на гарантированный доходъ не могли быть обращаемы ни начеты, обнаруженные при производствѣ контрольной ревизіи, ни какія либо другія взысканія. Поэтому Тайный Совѣтникъ Витте, какъ и при выкупѣ Риго-Двинской, Двинско-Витебской и Орловско-Витебской дорогъ (см. I отдѣлъ настоящей главы), считалъ въ данномъ случаѣ подобную ревизію излишнею и предполагалъ выкупить акціи Митавской дороги по ихъ нарицательной цѣнѣ. Въ виду незначительности потребнаго для этой цѣли капитала—1.440.500 р. мет. (всего на эту сумму имѣлось непогашенныхъ акцій)—Министръ Финансовъ счелъ неудобнымъ реализовать его выпускомъ особыхъ облигацій и проектировалъ уплатить это вознагражденіе акціонерамъ деньгами изъ свободной металлической наличности Государственнаго Казначейства, для возмѣщенія же Государственному Казначейству упомянутаго расхода, произвести, когда это будетъ признано своевременнымъ, соотвѣтствующую кредитную операцію *).

*) Долгъ Государственному Казначейству былъ возмѣщенъ изъ остатковъ отъ выпуска государственной 4% ренты на 60.000.000 р., предназначеннаго для расчетовъ съ акціонерами Московско-Курской дороги (см. выше).

Соглашеніе, достигнутое съ обществомъ Митавской дороги, по расчету Министра Финансовъ, должно было доставить казнѣ нѣкоторое ежегодное сбереженіе, такъ какъ размѣръ платежа процентовъ и погашенія по капиталу, опредѣлявшему собою выкупную стоимость акцій въ 4% правительственныхъ облигаціяхъ, равнялся 70.114 р. 14 к. мет. и былъ на 8% менѣе гарантированнаго по акціямъ дохода, который Правительство ежегодно обязано было выплачивать обществу до перехода Митавской линіи въ казну *).

Основанія соглашенія были приняты Соединеннымъ Присутствіемъ безъ возраженій и утверждены Государемъ 25 Марта 1894 года.

Дороги: Орловско-Грязская, Лозово-Севастопольская и Новоторжская.

И такъ, всѣ разсмотрѣнные до сихъ поръ случаи перехода частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну состоялись на основаніи добровольныхъ соглашеній желѣзнодорожныхъ обществъ съ Правительствомъ—наступили ли, или нѣтъ, тѣ сроки, съ которыхъ казна, по уставу каждой данной компаніи, получала формальное право выкупить ту или другую линію. На основаніи точнаго смысла уставныхъ правилъ перешли въ вѣдѣніе Правительства за время царствованія Императора Александра III собственно только три линіи: *Орловско-Грязская, Лозово-Севастопольская и Новоторжская.*

Предшествующее изложеніе показываетъ, что Правительство нерѣдко отказывалось отъ примѣненія уставныхъ правилъ выкупа—даже когда оно имѣло безспорное юридическое право ихъ примѣнять—преимущественно для избѣжанія того неопредѣленнаго, невыгоднаго для нашего государственнаго кредита положенія, которое создавалось для бумагъ каждой выкупаемой компаніи вслѣдствіе продолжительности обыкновенно возникавшихъ между Правительствомъ и акціонерами пререканій по поводу результатовъ контрольныхъ ревизій. Въ тѣхъ трехъ случаяхъ, о которыхъ теперь будетъ идти рѣчь, не было основаній опасаться, что расчеты затянутся: акціонеры первой изъ перечисленныхъ выше линій (Орловско-Грязской) не представили никакихъ возраженій противъ результатовъ контрольной ревизіи и ограничились ходатайствомъ о дарованіи имъ нѣкоторыхъ льготъ (см. ниже), по двумъ же

*) См. предст. Мин. Фин. въ Соед. Присут. отъ 12 Марта 1894 г. за № 1966.

другимъ линіямъ Соединенное Присутствіе, по бывшимъ неоднократно примѣрамъ, не признало необходимымъ производить ревизію, въ виду финансоваго положенія эксплоатировавшихъ ихъ компаній, исключавшаго всякую вѣроятность возмѣщенія этими обществами могущихъ быть предъявленными имъ при выкупѣ начетовъ.

Характернымъ признакомъ перехода въ казну разсматриваемыхъ трехъ дорогъ является незначительность непосредственныхъ затратъ казны на производство операціи по выкупу всѣхъ перечисленныхъ линій. Объяснялось это финансовыми условіями, въ которыя были поставлены компаніи, содержавшія упомянутыя линіи. Въ составѣ основнаго капитала Орловско-Грязской дороги имѣлось ко времени выкупа ея въ казну гарантированныхъ Правительствомъ непогашенныхъ акцій всего на 11.600 р. кред. *); акціонерный же капиталъ Новоторжской дороги состоялъ исключительно изъ акцій негарантированныхъ. Между тѣмъ, въ нашихъ желѣзнодорожныхъ уставахъ обыкновенно проводилось то начало, что Правительство, отстраняя частное общество отъ завѣдыванія желѣзнодорожнымъ предпріятіемъ, обязано было закрѣпить за участниками послѣдняго финансовыя преимущества, за которыя оно приняло передъ ними ручательство на весь концессіонный срокъ; передъ тѣми же участниками, которые вступили въ ту или иную компанію безъ всякаго обезпеченія, на свой страхъ и рискъ, т. е. передъ держателями негарантированныхъ акцій, Правительство считало себя формально свободнымъ отъ какихъ бы то ни было обязательствъ, исключая того случая, когда такія акціи вырабатывали извѣстные дивиденды: тогда Правительство признавало за ними сообразную размѣру приносимаго дохода стоимость. Общество Орловско-Грязской дороги, въ портфелѣ котораго находилось на 3 слишкомъ милліона рублей негарантированныхъ акцій, не приносившихъ

*) Первоначальный гарантированный акціонерный капиталъ общества равнялся 3.021.500 р. кред. нар., но въ 1872 г. большая часть этихъ акцій (на 3.000.000 р.) была депонирована въ Государственномъ Банкѣ въ качествѣ обезпеченія для выпущенныхъ обществомъ негарантированныхъ 5% облигацій на сумму 2.583.000 р. мет. нар. Согласно Высочайше утвержденному 29 Февраля 1888 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта указанныя 5% облигаціи были конвертированы въ 4% и имъ присвоена правительственная гарантія; служившія же имъ обезпеченіемъ гарантированныя акціи уничтожены и замѣнены дивидендными свидѣтельствами. Изъ оставшихся же гарантированныхъ акцій на 21.500 р. часть была къ 1894 г. погашена и къ моменту выкупа дороги непогашенныхъ акцій этого типа осталось на 11.600 р.

никакого дохода, сдѣлало попытку протестовать противъ примѣненія къ нему указаннаго принципа, ссылаясь на образъ дѣйствій самого Правительства при выкупѣ дорогъ Либаво-Роменской, Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской, за негарантированныя акціи которыхъ Правительство въ свое время выдало извѣстное вознагражденіе (см. отдѣлъ I настоящей главы). На это Министръ Финансовъ отвѣчалъ, что выкупъ дорогъ, приведенныхъ въ примѣръ просителями, былъ произведенъ не на основаніи права казны, указаннаго въ уставѣ, а по особому соглашенію, состоявшемуся до истеченія срока, послѣ котораго Правительство могло бы приступить къ обязательному для этихъ дорогъ выкупу. Однимъ изъ условій такого соглашенія и было предоставленіе въ пользу акціонеровъ того вознагражденія, на которое указываетъ общество Орловско-Грязской дороги. Совершенно въ иномъ положеніи находится Правительство по отношенію къ этой послѣдней линіи: срокъ выкупа на условіяхъ, указанныхъ въ концессіи, наступилъ еще въ 1888 г., а такъ какъ въ числѣ этихъ условій не находится обязательства Правительства вознаградить держателей негарантированныхъ акцій въ случаѣ, если чистый доходъ (какъ это было въ дѣйствительности) не покроетъ гарантированныхъ Правительствомъ платежей (по гарантированной части акцій и по облигаціямъ), то и не представляется основаній къ удовлетворенію ходатайства общества о выдачѣ ему такого вознагражденія. Поэтому Тайный Совѣтникъ Витте находилъ, что выкупное вознагражденіе за Орловско-Грязскую дорогу, въ виду перехода отвѣтственности за платежи по облигаціямъ на Правительство, должно быть установлено въ капитальной суммѣ 11.600 р. кред., т. е. въ цифрѣ нарицательной стоимости непогашенныхъ акцій, пользовавшихся гарантіею Правительства *).

Сумму эту, въ виду ея незначительности, рѣшено было, согласно Высочайше утвержденному 7 Мая 1894 г. положенію Соединеннаго Присутствія, выплатить акціонерамъ наличными деньгами изъ кредитовъ, ассигнованныхъ по смѣтѣ Министерства Финансовъ на пособія обществамъ желѣзныхъ дорогъ по гарантіи чистаго дохода.

Тотъ же принципъ, которымъ Правительство руковод-

*) См. пред. М. Ф. въ Соед. Присут. отъ 5 Апрѣля 1894 г. за № 2756.

ствовалось при выкупѣ Орловско-Грязской дороги, былъ примѣненъ и къ дорогѣ Новоторжской; а такъ какъ акціи ея были всѣ не гарантированы, и кромѣ того дорога состояла въ долгу передъ Правительствомъ, то она перешла въ вѣдѣніе Государства съ 1 Іюля 1894 г. безъ всякихъ затратъ казны на вознагражденіе акціонерамъ *). Три съ половиною года спустя, т. е. уже послѣ ликвидаціи дѣлъ общества, нѣкоторые изъ бывшихъ акціонеровъ его просили предоставить имъ право обжаловать рѣшеніе Правительства передъ судомъ. Соединенное Присутствіе, въ засѣданіи 19 Мая 1898 г., разъяснило, что Правительство всегда признавало за желѣзнодорожными обществами право на защиту ихъ интересовъ судебнымъ порядкомъ, но что въ данномъ случаѣ, для обращенія въ судъ необходимо прежде всего возстановить общество Новоторжской дороги, уже не существующее формально со времени производства съ нимъ Правительствомъ расчета по выкупленной у него линіи. Между тѣмъ, возстановленіе компаніи едва ли желательно съ точки зрѣнія интересовъ самихъ акціонеровъ: оно будетъ сопряжено со сложными, хлопотливыми дѣйствіями (созваніе общаго собранія, выборъ правленія) и вызоветъ значительныя затраты на содержаніе правленія и повѣренныхъ. Между тѣмъ исходъ дѣла на судѣ весьма сомнителенъ, такъ

*) Такой исходъ дѣла былъ мотивированъ недопускающимъ инаго толкованія смысломъ устава Новоторжской дороги. Въ силу этого устава нормальный чистый доходъ дороги, выведенный на основаніи результатовъ эксплоатаціи линіи за предшествовавшія выкупу семь лѣтъ, не могъ быть менѣе—ни дохода послѣдняго изъ этихъ лѣтъ, ни гарантированнаго дохода на облигаціи общества. Капитализація такого дохода изъ 5% на срокъ, остающійся до истеченія концессіи, представляла собою цифру выкупнаго вознагражденія. Такъ какъ въ данномъ случаѣ доходъ послѣдняго передъ выкупомъ года, по отчетамъ самого правленія Новоторжской дороги, оказался наименьшимъ изъ всѣхъ взятыхъ для сравненія лѣтъ, то за норму дохода была принята сумма гарантированныхъ по облигаціямъ платежей. Но, за поступленіемъ дороги въ казну, обязанность уплачивать проценты по облигаціонному капиталу всецѣло перешла на Правительство; это было предусмотрѣно уставомъ, которымъ, поэтому, оговаривалось, что при выкупѣ линіи сумма, потребная на уплату процентовъ по облигаціямъ, должна быть вычтена изъ цифры подлежащаго капитализаціи нормальнаго дохода; а такъ какъ для Новоторжской дороги доходъ этотъ былъ выведенъ именно въ цифрѣ ежегоднаго платежа процентовъ на непогашенный облигаціонный капиталъ, то, по расчету Министра Финансовъ, подтвержденному Соединеннымъ Присутствіемъ, на долю акціонернаго капитала никакихъ отчисленій изъ выкупной суммы не могло причитаться.

Окончательныя основанія операціи выкупа Новоторжской дороги были установлены уже въ нынѣшнее царствованіе—Высочайше утвержденнымъ 21 Апрѣля 1895 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія.—Вмѣстѣ съ Новоторжскою дорогою перешла въ завѣдываніе Правительства и Ржево-Вяземская вѣтвь, отстроенная на средства казны и переданная въ эксплоатацію обществу Новоторжской дороги въ 1888 г. (см. слѣд. главу).

какъ Правительство пришло къ высказанному имъ въ 1894 г. заключенію послѣ всесторонняго разсмотрѣнія вопроса. Поэтому Правительство, удовлетворяя ходатайство просителей, легко могло бы содѣйствовать вовлеченію другихъ бывшихъ акціонеровъ Новоторжской дороги въ дѣйствія, явно для нихъ невыгодныя и безрезультатныя. На основаніи приведенныхъ соображеній разсматриваемое ходатайство было оставлено безъ послѣдствій.

Что же касалось Лозово-Севастопольской дороги, то весь акціонерный капиталъ ея былъ гарантированъ, но чистый доходъ линіи ни разу не превысилъ цифры такой гарантіи и поэтому выкупъ, на точномъ основаніи устава, предстояло произвести путемъ замѣны находившихся въ обращеніи акцій правительственными 5% облигаціями на равную нарицательную сумму, съ такимъ погашеніемъ, какое Правительствомъ будетъ избрано. Это послѣднее постановленіе, по объясненію Министра Финансовъ, позволяло Правительству, которое тогда было озабочено обращеніемъ всѣхъ вообще 5% желѣзнодорожныхъ облигацій въ 4% (см. ниже), при выпускѣ указанныхъ облигацій, погасить ихъ всѣ единовременно при первомъ же срочномъ тиражѣ. Но дабы не производить совершенно излишняго на такой короткій срокъ обмѣна акцій на облигаціи, по мнѣнію Тайнаго Совѣтника Витте, представлялось возможнымъ произвести съ обществомъ Лозово-Севастопольской дороги немедленный расчетъ по выкупу эксплоатируемой компаніею линіи, путемъ выплаты владѣльцамъ находящихся въ обращеніи акцій общества нарицательнаго капитала по ихъ бумагамъ. Этотъ расходъ, въ виду его сравнительной незначительности (непогашенныхъ акцій Лозово-Севастопольской дороги оставалось на сумму 1.129.000 р. мет. нар.), Министръ Финансовъ полагалъ отнести на свободную наличность Государственнаго Казначейства *).

Соединенное Присутствіе сочувственно отнеслось къ плану Министра Финансовъ, согласно которому, съ Высочайшаго соизволенія, послѣдовавшаго 6 Іюня 1894 г., и былъ произведенъ расчетъ съ акціонерами Лозово-Севастопольской дороги.

---

*) Расходъ Государственнаго Казначейства по выкупу Лозово-Севастопольской дороги былъ возмѣщенъ, какъ подобный же расходъ по Митавской дорогѣ, изъ остатковъ отъ выпуска свидѣтельствъ 4% государственной ренты, предназначеннаго для выкупа Московско-Курской линіи.

Переходъ же этой линіи въ казну состоялся 1 Ноября того же 1894 г.

Финансовые итоги операцій по выкупу частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну.

Выкупъ въ казну тѣхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій, которыя составляли бремя для Государственнаго Казначейства, или эксплоатировались частными компаніями на основаніяхъ, не согласныхъ съ видами Правительства, составлялъ органическую часть обширнаго плана, приведеніе въ исполненіе котораго поставилъ Себѣ задачею Императоръ Александръ III для упорядоченія нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Собственно говоря, взглядъ на желѣзныя дороги, какъ на достояніе *государственное*, по самому существу значенія ихъ въ экономической и политической жизни страны, укоренился у насъ еще въ царствованіе Императора Николая Павловича, а затѣмъ принципіально продолжалъ существовать и въ послѣдующую эпоху. Въ основѣ отношеній Правительства къ желѣзнодорожнымъ компаніямъ всегда лежало воззрѣніе, что Правительство, разрѣшая частнымъ обществамъ сооружать и эксплоатировать рельсовые пути, только временно предоставляетъ имъ это право, по существу принадлежащее Государству. Такое отношеніе къ разсматриваемому вопросу наглядно проявлялось уже въ постановленіяхъ Комитета для разсмотрѣнія предположеній объ устройствѣ желѣзныхъ дорогъ, дѣятельность котораго относится къ концу сороковыхъ и къ началу пятидесятыхъ годовъ истекшаго столѣтія: Комитетъ всегда держался правила, что дозволять учрежденіе желѣзнодорожныхъ обществъ можно только подъ условіемъ передачи такими обществами организованныхъ ими предпріятій въ вѣдѣніе Правительства по истеченіи извѣстнаго, заранѣе опредѣленнаго, срока, причемъ передача требовалась безвозмездная, знаменовавшая собою обратное поступленіе въ казну по праву принадлежащей ей собственности (см. томъ I, гл. I настоящаго очерка). Императоръ Александръ II съ первыхъ же лѣтъ своего царствованія подтвердилъ особымъ Высочайшимъ повелѣніемъ, состоявшимся по поводу проектированнаго сооруженія распоряженіемъ частной компаніи Риго-Митавской желѣзной дороги, что «*право пользованія желѣзною дорогою можетъ быть предоставлено отнюдь не безсрочно, а лишь на опредѣленный срокъ*» (см. томъ I, гл. II). Подлинный текстъ этого Высочайшаго повелѣнія

доказываетъ, что Государь смотрѣлъ на частное желѣзнодорожное хозяйство, какъ на явленіе, обусловливаемое единственно согласіемъ Правительства временно передать (делегировать) въ частныя руки принадлежащее ему верховное право. Наконецъ и самое слово «концессія», которымъ всегда обозначались въ оффиціальныхъ документахъ договоры Правительства съ желѣзнодорожными обществами на отстройку и эксплоатацію ими новыхъ рельсовыхъ путей, заключаетъ въ себѣ понятіе *уступки,* что характеризуетъ съ той же стороны взглядъ государственной власти на свойство возникающихъ въ такихъ случаяхъ правоотношеній между договаривающимися сторонами.

Такимъ образомъ, теоретически—Правительство, въ своей желѣзнодорожной политикѣ, всегда держалось разъ усвоеннаго имъ принципа, сущность котораго разъяснена выше. Но крайне стѣсненное положеніе Государственнаго Казначейства въ шестидесятыхъ годахъ, при общепризнанной необходимости во что бы то ни стало и какъ можно скорѣе создать сѣть взаимно связанныхъ между собою рельсовыхъ сообщеній, дѣлало примѣненіе такого начала, со всѣми вытекающими изъ него послѣдствіями—иными словами, преимущественное поощреніе казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства—если не прямо невозможнымъ, то, во всякомъ случаѣ, трудно выполнимымъ. Кромѣ того, доктрина laisser faire, laisser passer, получившая у насъ господство около того же времени, практически, какъ бы заслонила собою разсматриваемый принципъ и выдвинула впередъ требованіе полнаго невмѣшательства Государства въ предпріятія, которыя само же Государство предоставило въ эксплоатацію частной иниціативѣ. Этимъ объясняется, почему Правительство до конца семидесятыхъ годовъ сохранило за собою подобающее ему въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ значеніе только номинально и почему участіе Государства въ этомъ дѣлѣ, даже въ качествѣ контролирующаго органа—какимъ оно, въ силу имъ же самимъ признававшейся прерогативы своей, казалось бы, должно было являться—представлялось едва замѣтнымъ и далеко не сопровождалось тѣми результатами, которыхъ въ этомъ отношеніи позволительно было ожидать.

Императору Александру III, вступившему на Престолъ, когда главнѣйшія желѣзнодорожныя магистрали уже давно

были открыты для движенія и рельсовая сѣть наша нуждалась лишь въ дальнѣйшемъ развитіи, Россія обязана возстановленіемъ практическаго значенія упомянутаго кореннаго принципа въ его истинномъ смыслѣ. Съ 1881 г. начинается единодушная работа правительственныхъ органовъ, направленная къ исполненію воли Монарха—сосредоточить въ фактической власти Правительства завѣдываніе государственнымъ достояніемъ, прежній способъ пользованія которымъ, какъ показалъ опытъ концессіонной системы, причинялъ казнѣ многомилліонные убытки. Однимъ изъ важнѣйшихъ моментовъ созидательной дѣятельности Царя-Миротворца на этомъ поприщѣ явилась предпринятая имъ операція изъятія изъ вѣдѣнія желѣзнодорожныхъ компаній цѣлаго ряда рельсовыхъ путей—общимъ протяженіемъ въ 12.457 верстъ,—подробности выкупа которыхъ въ казну разсмотрѣны выше.

Существеннѣйшею составною частью этой операціи можно считать обмѣнъ акцій прекращавшихъ свое существованіе желѣзнодорожныхъ обществъ на правительственныя бумаги, выдававшіяся бывшимъ акціонерамъ въ вознагражденіе за передачу данной линіи въ завѣдываніе казны до истеченія выговореннаго своевременно обществомъ концессіоннаго срока. По свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля, Правительству, на основаніи заключенныхъ имъ условій съ обществами, прекратившими свое существованіе за время царствованія Императора Александра III, предстояло выпустить такихъ бумагъ на общую нарицательную сумму 183.759.068 р. мет. и 114.749.900 р. кред. *).

Такъ какъ принятіе въ распоряженіе Правительства большинства намѣченныхъ къ передачѣ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ состоялось на основаніи добровольныхъ соглашеній съ компаніями, эти же послѣднія по причинамъ, объясненнымъ выше (см. конецъ предшествующей главы), были вообще склонны къ нѣкоторой уступчивости, то Правительству удалось произвести замѣну акцій государственными цѣнностями на усло-

*) Цифры эти выведены на основаніи данныхъ, содержащихся въ Отчетѣ Госуд. Контроля по исполненію росписи за 1898 г., часть вторая, особое приложеніе № 2. Изъ этихъ данныхъ видно также, что по тѣмъ же условіямъ, заключеннымъ обществами съ Правительствомъ, Правительство обязалось доплатить компаніямъ при выкупѣ, наличными деньгами, 2.560.500 р. мет. и 29.831.517 р. кред.

віяхъ, въ достаточной степени льготныхъ для казны: акціи, большинству которыхъ была присвоена при выпускѣ ихъ пяти-процентная гарантія, были обмѣнены на правительственныя облигаціи, которыя налагали на казну обязанность платить по нимъ лишь 4% интереса (а по облигаціямъ двухъ обществъ—Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорогъ—выданнымъ въ замѣнъ акцій, уже утратившихъ право на гарантію—даже 3%). Только акціонеры двухъ дорогъ—Уральской и Закавказской—успѣли выговорить себѣ полученіе, въ замѣнъ уступаемыхъ ими акцій, 5% правительственныхъ облигацій; но и эти послѣднія Министерство Финансовъ нѣсколько лѣтъ спустя нашло возможнымъ пріобщить къ производившейся въ то время операціи по конверсіи и выкупу 5% государственныхъ займовъ и конвертировало 5% облигаціи Закавказской дороги въ 4%, а облигаціи Уральской дороги подвергло досрочному погашенію (выкупу) при помощи суммъ, полученныхъ отъ реализаціи 3½% золотаго займа 1894 г. *). Не слѣдуетъ, тѣмъ не менѣе, думать, что подобный образъ дѣйствій Правительства въ чемъ либо нарушалъ существенныя права акціонеровъ: этимъ послѣднимъ пришлось лишь считаться съ фактомъ общаго пониженія ссуднаго процента въ странѣ, достигнутаго благодаря предпринятымъ финансовымъ вѣдомствомъ спеціальнымъ мѣрамъ; нарицательная же стоимость выпущенныхъ въ замѣнъ желѣзнодорожныхъ акцій правительственныхъ облигацій, какъ показываютъ выводы Государственнаго Контроля, на значительную сумму превышала нарицательную цѣнность выкупленныхъ акцій **).

Акціи, какъ извѣстно, составляли лишь меньшую часть основныхъ капиталовъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ; большая ихъ часть образовалась путемъ выпусковъ облигацій. Эти послѣднія раздѣлялись на двѣ категоріи: 1) выпущенныхъ самими обществами и 2) оставленныхъ Правительствомъ за собою и вошедшихъ въ составъ государственныхъ консолиди-

---

*) См. Приложенія къ Отчету Госуд. Контроля по исполненію госуд. росписи и финансовыхъ смѣтъ за 1900 г. (приложенія №№ 2 и 3).

**) Нарицательная стоимость акцій желѣзныхъ дорогъ, принятыхъ въ эксплоатацію Правительствомъ за время царствованія Императора Александра III, равнялась 172.202.811 р. мет. и 62.187.203 р. кред. Разность между этими цифрами и показанною ранѣе нарицательною цѣною правительственныхъ облигацій, выпущенныхъ въ замѣнъ такихъ акцій, составляетъ 11.556.257 р. мет. и 52.552.697 р. кред.

рованныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ. По условіямъ выпуска первыхъ, платежи процентовъ и погашенія по нимъ возлагались на обязанность обществъ, но Правительство, даровавшее почти всѣмъ имъ гарантію, тѣмъ самымъ брало на себя ручательство за взносъ изъ казенныхъ средствъ недостающихъ суммъ по обязательнымъ платежамъ на случай недостаточности чистаго дохода той или иной компаніи; по консолидированнымъ же облигаціямъ уплата процентовъ и погашенія лежала на отвѣтственности Правительства, но компаніи, между которыми были распредѣлены эти облигаціи, обязывались ежегодно возмѣщать казнѣ такіе платежи изъ своего чистаго дохода. При выкупѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, облигаціи, выпущенныя самими обществами, переходили, какъ разъяснено выше, въ качествѣ ипотечнаго долга выкупаемаго предпріятія, на новаго владѣльца послѣдняго, т. е. на Правительство; поэтому, съ формальной стороны, долговыя обязательства Государственнаго Казначейства въ такомъ случаѣ увеличивались на капитальную сумму оставшихся непогашенными къ моменту выкупа каждой отдѣльной линіи облигацій ея, причемъ и обязательство уплаты по нимъ процентовъ и погашенія всецѣло переходило на обязанность казны *). Облигаціи же второй категоріи продолжали по прежнему числиться въ государственной долговой книгѣ, но обязательства желѣзнодорожныхъ обществъ по возмѣщенію упадающихъ на нихъ платежей прекращались.

Практически, такія перемѣны не могли имѣть особо важнаго значенія: опытъ прошлыхъ лѣтъ показалъ, до какой степени наши желѣзнодорожныя компаніи были неисправны въ исполненіи своихъ денежныхъ обязательствъ. Правительству и прежде приходилось чуть ли не въ полной суммѣ оплачивать проценты и погашеніе по облигаціямъ, выпущеннымъ обществами, по консолидированнымъ же облигаціямъ— нерѣдко вовсе не получать возмѣщенія за произведенныя казною уплаты. По принятіи же наиболѣе задолженныхъ дорогъ въ распоряженіе Правительства, имѣлось полное основаніе на-

*) На основаніи данныхъ, содержащихся въ отчетахъ Госуд. Контроля по исполненію госуд. росписей, увеличеніе государственнаго долга по непогашеннымъ облигаціоннымъ капиталамъ выкупленныхъ въ казну желѣзнодорожныхъ обществъ (за время царствованія Императора Александра III) выражается въ нарицательной цифрѣ 282.066.810 р. мет. и 24.686.300 р. кред. (см. отчетъ за 1898 г. часть вторая, особое приложеніе № 2).

дѣяться, что съ теченіемъ времени, при введеніи на выкупленныхъ линіяхъ пріемовъ раціональнаго и бережливаго хозяйства, съ ожидавшимся общимъ расширеніемъ операцій казны по участію въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ (путемъ постройки новыхъ правительственныхъ дорогъ и обезпеченіемъ Правительству значительнаго участія въ прибыляхъ неупраздненныхъ компаній), наконецъ, при помощи естественнаго развитія раіоновъ сбыта и производства—обязательные платежи по основнымъ капиталамъ желѣзныхъ дорогъ, находящихся въ вѣдѣніи Правительства, будутъ покрываться чистымъ доходомъ всей совокупности эксплоатируемыхъ казною линій.

Такая надежда (впослѣдствіи, какъ будетъ указано ниже, не замедлившая оправдаться) была тѣмъ болѣе основательна, что Правительство своевременно озаботилось облегчить себѣ до возможнаго предѣла тягости по уплатѣ процентовъ и погашенія не только по облигаціямъ, замѣнившимъ собою акціи выкупленныхъ дорогъ (см. выше), но и по всѣмъ вообще выпущеннымъ за прежнее время желѣзнодорожнымъ бумагамъ, сосредоточившимся въ его рукахъ къ концу восьмидесятыхъ и началу девятидесятыхъ годовъ.

Съ 1887—1888 г.г. въ положеніи нашихъ финансовъ стало, какъ извѣстно, замѣчаться ощутительное улучшеніе, которое съ теченіемъ времени обозначалось все яснѣе и яснѣе, несмотря на тяжелыя испытанія, пріуготовленныя Россіи годами недородовъ хлѣба въ различныхъ губерніяхъ. Накопленіе крупнаго золотаго запаса и рядъ удачныхъ мѣръ въ области финансовой политики настолько упрочили нашъ кредитъ за границею, что два слѣдовавшіе другъ за другомъ Министра Финансовъ получили возможность произвести рядъ конверсій государственныхъ займовъ, оплачиваемыхъ высокими процентами, путемъ досрочнаго погашенія ихъ или замѣны новыми обязательствами, платежи по которымъ не превышали 4% интереса ежегодно. Эта мѣра нашла себѣ обширное примѣненіе и къ желѣзнодорожнымъ бумагамъ. Въ теченіе 1889—1898 г.г. были конвертированы или выкуплены всѣ желѣзнодорожныя цѣнности, выпущенныя нѣкогда какъ желѣзнодорожными обществами, линіи которыхъ перешли въ казну, такъ и Правительствомъ (консолидированныя облигаціи, 5% желѣзнодорожная рента 1886 г. и облигаціи, выпу-

щенныя для замѣны акцій выкупленныхъ линій); затѣмъ нѣкоторые срочные желѣзнодорожные займы прошлаго времени обращены въ безсрочные путемъ обмѣна *).

---

*) Общій ходъ предпринятой Правительствомъ въ 1889—1898 г.г. операціи по конверсіи, выкупу, и обмѣну государственныхъ желѣзнодорожныхъ цѣнностей можно прослѣдить по слѣдующей таблицѣ, которая составлена на основаніи данныхъ, содержащихся въ отчетахъ Государственнаго Контроля по исполненію государственныхъ росписей и финансовыхъ смѣтъ (см. Отчетъ Госуд. Контроля за 1898 г. часть вторая особое прил. № 1 и Прилож. № 3 къ Отчету Госуд. Контроля за 1900 г.).

Желѣзнодорожные займы:

А) Займы, подвергнутые конверсіямъ.	*А) Займы, заключенные Правительствомъ для производства такихъ конверсій.*
1) Займы, выпущенные въ прежнее время Правительствомъ:	
5% консолидированныя облигаціи 1, 2, 3, 4 и 7 выпусковъ (1870, 1871, 1872, 1873 и 1884 г.г.).	4% консолидированныя облигаціи 1 и 2 серіи (1889 г.).
4½% консолидированныя облигаціи 5-го выпуска (1875 г.); консолидированныя облигаціи 6-го выпуска—1880 г.— были 4% и не подлежали конверсіи).	4% консолидированныя облигаціи 3 серіи (1890 г.).
5% желѣзнодорожная непрерывнодоходная рента (1886 г.).	4% государственная рента выпуска 1896 г.
2) Бумаги, выпущенныя Правительствомъ для обмѣна акцій выкупаемыхъ дорогъ:	
5% облигаціи Закавказской желѣзной дороги (1889 г.).	4% облигаціи Закавказской дороги (1897 г.).
3) Облигаціи, выпущенныя въ прежнее время бывшими желѣзнодорожными обществами и перешедшія на отвѣтственность Правительства по переходѣ желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніе казны:	
5% облигаціи Харьково - Кременчугскаго участка Харьково-Николаевской желѣзной дороги.	4% золотой заемъ выпуска 1890 г.
4½% облигаціи Главнаго Общества.	4% облигаціи выпуска 1897 г.
Б) Займы, подвергнутые досрочнымъ выкупамъ.	*Б) Правительственные займы, возникшіе для такихъ выкуповъ.*
1) 4½% заемъ 1849 г. для сооруженія Николаевской дороги.	Выкупленъ за счетъ сверхсмѣтнаго кредита, открытаго для этой цѣли по смѣтѣ 1891 г.
2) Облигаціи, выпущенныя для обмѣна акцій выкупленныхъ дорогъ:	
5% — Уральской желѣзной дороги (1887 г.).	Соотвѣтствующая часть золотаго 3½% займа 1894 г.

Значеніе этой мѣры въ смыслѣ облегченія Государственному Казначейству уплаты ежегодныхъ процентовъ на желѣзнодорожные капиталы едва ли нуждается въ поясненіи и, находясь въ прямой связи съ операціею выкупа въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, показываетъ, наряду со свидѣтельствами Министровъ Финансовъ о выгодахъ, достигавшихся почти при каждомъ отдѣльномъ случаѣ принятія линіи того или инаго частнаго общества въ казну (см. выше), что въ фискальномъ отношеніи операція, о которой идетъ рѣчь,

---

4%—Тамбово-Козловской (1890 г.) . . . — —Либаво-Роменской (1891 г.) . . . — —Ряжско-Моршанской (1892 г.) . . — —Оренбургской (1892 г.)	4% государственная рента выпусковъ 1898 и 1899 г.г. (выкупу подлежала лишь часть этихъ облигацій, остальныя подверглись обмѣну на свидѣтельства той же ренты).
3) Облигаціи выкупленныхъ желѣзныхъ дорогъ, лежавшія на отвѣтственности Правительства:	
5%—Поти - Тифлисской жел. дор. . . — —Тамбово-Козловской — — . . — —Варшаво-Тереспольской жел. дор. — —Донецкой — — — —Риго-Митавской — — — —Риго-Двинской — — — —Орловско-Витебской — — — —Лозово-Севастопольской — —	Соотвѣтствующая часть золотаго 3½% займа 1894 г.
4%—Орловско-Грязской жел дор. . . — —Курско-Харьково-Азовской жел. дор.	4% государственная рента выпусковъ 1898 и 1899 г.г.

В) Займы, подвергшіеся обмѣну.	*В) Займы, выпущенные для обмѣновъ.*
1) Облигаціи, выпущенныя для обмѣна акцій выкупленныхъ дорогъ (въ той части ихъ, которая не была погашена досрочными выкупами, см. выше):	
4%—Тамбово-Козловской жел. дор. . . — —Либаво-Роменской — — . . — —Ряжско-Моршанской — — . . — —Оренбургской — — . .	4% государственная рента выпусковъ 1896—1898 г.г.
2) Облигаціи выкупленныхъ желѣзныхъ дорогъ (также въ непогашенной досрочными выкупами части):	
4%—Главнаго Общества . . . . . . — —Орловско-Грязской жел. дор. . . — —Курско-Харьково-Азовской жел. дор.	4% государственная рента выпусковъ 1896—1898 г.г.

Примѣчаніе. Въ таблицѣ этой приняты въ расчетъ только бумаги желѣзнодорожныхъ обществъ, линіи которыхъ поступили въ вѣдѣніе казны въ теченіе царствованія Императора Александра III.

была въ общей ея совокупности выполнена съ несомнѣнною удачею.

Конечною цѣлью всей этой операціи считалось избавленіе казны на будущее время отъ тѣхъ ежегодныхъ жертвъ, которыя являлись слѣдствіемъ ненормальной постановки у насъ дѣла эксплоатаціи рельсовыхъ путей частными желѣзнодорожными компаніями. Выкупъ въ казну желѣзнодорожныхъ предпріятій, наиболѣе задолженныхъ Правительству (въ связи съ измѣненіемъ условій, на которыхъ остались во владѣніи частныхъ обществъ нѣкоторыя желѣзнодорожныя линіи, см. I и III главы настоящаго тома), знаменовалъ собою окончательную ликвидацію прежнихъ концессіонныхъ порядковъ. Но надѣясь ограничить—а со временемъ и совершенно прекратить—жертвы казны на поддержаніе желѣзныхъ дорогъ, Правительство было безсильно единовременно возмѣщать Государству, при выкупѣ частныхъ линій, тѣ потери, которыя имъ были понесены на желѣзнодорожномъ дѣлѣ въ прежніе года и заключались въ неуплаченныхъ долгахъ частныхъ обществъ казнѣ по гарантіи ихъ основныхъ капиталовъ и по ссудамъ, разновременно выданнымъ компаніямъ. При переходѣ въ казну дорогъ, эксплоатировавшихся такими компаніями, долги ихъ казнѣ къ моменту выкупа пришлось почти въ полной ихъ цифрѣ списать со счетовъ, за неимѣніемъ источниковъ для ихъ удовлетворенія: изъ выкупнаго вознагражденія не было возможности произвести какихъ бы то ни было удержаній, такъ какъ большая часть выкупленныхъ линій перешла въ казну по добровольнымъ соглашеніямъ акціонеровъ съ Правительствомъ и выкупная сумма, установленная предварительными переговорами за каждую изъ такихъ линій, являлась обыкновенно крайнимъ предѣломъ уступокъ, на которыя шло общество, но лишь подъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы такое вознагражденіе было выдано акціонерамъ на руки сполна и чтобы затѣмъ всѣ прежніе расчеты Правительства съ компаніею считались поконченными. Въ тѣхъ же немногочисленныхъ случаяхъ, когда выкупъ производился по уставнымъ условіямъ, выкупное вознагражденіе, въ виду невысокой доходности перешедшихъ въ казну такимъ путемъ дорогъ, исчислялось по размѣру гарантированнаго Правительствомъ дохода, который, согласно общему правилу, принятому къ руководству высшими государственными

учрежденіями, не долженъ былъ подвергаться умаленію, несмотря на какіе бы то ни было начеты на компаніи: цифра его, а слѣдовательно и выведенная на основаніи ея капитальная сумма выкупнаго вознагражденія, составляла тотъ минимумъ, за полученіе котораго Правительство, по точному смыслу желѣзнодорожныхъ уставовъ, приняло на себя ручательство передъ обществами. Оставались лишь запасные капиталы обществъ, которые, по нѣкоторымъ уставамъ, могли быть обращены на возмѣщеніе долговъ обществъ казнѣ; но размѣръ этихъ капиталовъ, въ сравненіи съ задолженностью компаній, представлялся настолько ничтожнымъ, что не могъ оказать серьезнаго вліянія на результаты расчетовъ желѣзнодорожныхъ обществъ съ Правительствомъ.

На основаніи данныхъ, издаваемыхъ Государственнымъ Контролемъ, общая сумма долговъ казнѣ по гарантіи и ссудамъ, сложенныхъ съ желѣзныхъ дорогъ, которыя перешли въ казну за время царствованія Императора Александра III, достигала цифры 706.919.314 р. *).

Цифра эта настолько крупна, что не можетъ не остановить на себѣ вниманія. Тѣмъ не менѣе, при оцѣнкѣ значенія ея въ дѣлѣ общаго хода операціи по выкупу частныхъ желѣзныхъ дорогъ, значенія этого не слѣдуетъ преувеличивать. Долги подобнаго рода уже Коммисіею Графа Баранова были признаны въ большинствѣ случаевъ безнадежными, такъ что Правительство, вступая въ переговоры съ обществами о принятіи содержимыхъ ими линій въ казну, конечно предвидѣло невозможность взысканія ихъ и приняло это обстоятельство въ соображеніе при составленіи финансовыхъ условій соглашеній съ такими обществами. Нельзя, кромѣ того, забывать, что долги эти накоплялись въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ и что нѣкоторую часть ихъ (около 18%) составляли не капитальныя суммы, своевременно выданныя Правительствомъ изъ средствъ Государственнаго Казначейства, но начисленные за неплатежъ капитальныхъ суммъ проценты, т. е. суммы, не составлявшія непосредственныхъ пожертвованій изъ наличности казны. Наконецъ, суммы, выданныя изъ казны въ счетъ гарантіи, всегда вводились въ расчетъ при сведеніи балансовъ

*) См. Свѣдѣнія Госуд. Контроля о жел. дорогахъ за 1899 г. Часть первая, Таблица IX.

по исполненію государственныхъ росписей; такимъ образомъ, имѣя свое опредѣленное мѣсто въ общей системѣ государственнаго кредита, онѣ оказывали свою долю вліянія на состояніе счетовъ Государственнаго Казначейства и, слѣдовательно, принимались въ расчетъ при проектированіи мѣропріятій, направленныхъ къ усиленію наличныхъ средствъ казны.

Приведенныя соображенія даютъ достаточныя основанія признать списаніе со счетовъ цифры долговъ упраздненныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ не болѣе, какъ бухгалтерскимъ пріемомъ.

Но даже если отвергать такое толкованіе и считать сложеніе упомянутыхъ долговъ реальнымъ убыткомъ казны, то все же нельзя смотрѣть на этотъ убытокъ, какъ на безвозвратный. При зачисленіи такого убытка въ пассивъ, въ активѣ необходимо помѣстить цифру, суммирующую въ себѣ тѣ ясно обозначившіяся выгоды въ экономическомъ, политическомъ и военномъ отношеніяхъ, которыя принесъ странѣ самый фактъ проложенія рельсовыхъ путей въ различныхъ раіонахъ Имперіи. Поднятіе цѣнъ на землю, оживленіе торговыхъ сношеній, созданіе благопріятныхъ условій для развитія промышленности и сопряженный съ перечисленными явленіями общій экономическій ростъ Государства; затѣмъ, облегченіе административныхъ сношеній центральной власти съ ея органами на окраинахъ, далѣе — усовершенствованіе мобилизаціонной готовности арміи—вотъ тѣ безспорныя и реальныя блага, съ которыми въ данномъ случаѣ приходится считаться, и большинство которыхъ, увеличивая матеріальное благосостояніе населенія, повышаютъ его платежную способность и тѣмъ косвенно содѣйствуютъ цѣлямъ Государственнаго Казначейства. Достигнутыя такимъ путемъ выгоды не поддаются точному учету въ цифрахъ, но едва ли будетъ ошибкою допустить, что онѣ являются вполнѣ достаточнымъ эквивалентомъ для того, чтобы противупоставить ихъ цифрамъ списанныхъ со счетовъ долговъ желѣзнодорожныхъ обществъ казнѣ.

Наконецъ, что касается осуществленія расчетовъ Правительства о будущихъ выгодахъ казны, которыя послѣдняя ожидала получить послѣ выкупа частныхъ желѣзныхъ дорогъ, то онѣ только въ рѣдкихъ случаяхъ могли сказаться въ первые же года

завершенія отдѣльныхъ операцій подобнаго рода *); но выяснившіеся въ послѣднее время результаты эксплоатаціи казенной сѣти, весьма значительная часть которой состоитъ изъ выкупленныхъ линій, показываютъ, что Правительство въ общемъ не ошиблось въ своихъ предположеніяхъ. Начиная съ 1895 г., казенныя желѣзныя дороги, за покрытіемъ всѣхъ обязательныхъ платежей по своимъ основнымъ капиталамъ, даютъ ежегодную *чистую прибыль,* которая за все время отъ 1895 г. до 1899 г. включительно колебалась между 2.156.114 р. (въ 1895 г.) и 13.340.427 р. (въ 1898 г.) **)

Болѣе подробныя свѣдѣнія по этому предмету помѣщены въ слѣдующей главѣ, посвященной казенному и частному желѣзнодорожному строительству за время царствованія Императора Александра III.

*) Выдающимся примѣромъ является Закавказская дорога, получившая, за 5 лѣтъ казенной эксплоатаціи, по свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля, до 17 милліоновъ чистой прибыли, тогда какъ до выкупа дорога была бездоходною

**) См. Свѣдѣнія Госуд. Контроля о жел. дор. за 1899 г. стр. X.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Желѣзнодорожное строительство въ 1881—1894 г.г.

Желѣзныя дороги, разрѣшенныя къ постройкѣ въ 1881 г.

Первый опытъ примѣненія на практикѣ оставленной у насъ съ конца шестидесятыхъ годовъ системы постройки рельсовыхъ путей непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства, какъ извѣстно, относится къ началу 1881 г., когда послѣдовало Высочайшее повелѣніе (данное еще въ Бозѣ почившимъ Императоромъ Александромъ Николаевичемъ) о сооруженіи, на казенныя средства, дорогъ: Криворогской (продолженія на западъ, до Харьково-Николаевской дороги, главной линіи Донецкой дороги) и Баскунчакской солевозной (отъ озера Баскунчакъ до пристани Владимірской на Волгѣ, на 150 верстъ ниже Царицына *). Приступъ къ осуществленію этихъ линій состоялся уже по восшествіи на Престолъ Императора Александра III и открываетъ собою исторію нашего желѣзнодорожнаго строительства за время минувшаго царствованія.

Обѣ дороги были намѣчены къ исполненію еще въ 1875 г. и вошли въ утвержденный въ томъ же году списокъ наиболѣе необходимыхъ для Россіи рельсовыхъ сообщеній. Исполненіе значительной части вошедшихъ въ упомянутый списокъ линій (и въ томъ числѣ Криворогской и Баскунчакской) пришлось, однако, отложить, въ виду наступившей эпохи политическихъ осложненій **); по окончаніи же Турецкой кампаніи, на первый планъ былъ выдвинутъ вопросъ о новыхъ дорогахъ на Кавказѣ и въ Закавказьѣ, неотложность которыхъ обусловливалась, помимо соображеній экономиче-

*) См. томъ II, гл. VI настоящаго очерка.

**) Въ теченіе 1876 г. было разрѣшено приступить къ сооруженію трехъ линій, вошедшихъ въ этотъ списокъ: Донецкой, Старорусской и Сумской; позднѣе, въ 1878 г., поставлено на очередь осуществленіе продолженія Константиновской дороги до Маріуполя, также предусмотрѣнное указаннымъ спискомъ.

скаго свойства, необходимостью закрѣпить за Россіею отошедшія къ ней области, завоеванныя у Турціи. Только въ 1880 г. Правительству представилась возможность обратиться къ другимъ дорогамъ, ожидавшимъ своей очереди съ 1875 г. То обстоятельство, что преимущественное вниманіе было при этомъ обращено на Криворогскую и Баскунчакскую линіи, объясняется неурожаемъ, постигшимъ въ то время нѣкоторыя южныя и восточныя губерніи: было рѣшено придти на помощь нуждающемуся населенію посредствомъ организаціи общественныхъ работъ въ пострадавшихъ мѣстностяхъ, а такъ какъ, почти одновременно съ такимъ предположеніемъ, въ правительственныхъ сферахъ возникла мысль о возвращеніи къ системѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ на счетъ казны, то лучшимъ средствомъ для исполненія намѣченнаго плана было признано осуществленіе указаннымъ способомъ разсматриваемыхъ двухъ линій, пролегавшихъ въ раіонѣ постигнутыхъ неурожаемъ мѣстностей, съ привлеченіемъ къ строительнымъ работамъ пострадавшаго населенія.

Первые же шаги на новомъ для казны поприщѣ показали, что Правительство можетъ выполнить предпринятое имъ дѣло съ несомнѣнною выгодою для себя: Криворогская дорога ко времени окончанія ея сооруженія обошлась приблизительно по 45.576 р. мет. съ версты (считая въ томъ числѣ расходъ по сооруженію большаго двухъ-яруснаго моста черезъ Днѣпръ *); эта цѣна была на 2.254 руб. мет. съ версты ниже той стоимости, за которую была сдана въ 1876 г. частной компаніи постройка примыкающей къ Криворогской линіи Донецкой дороги (см. томъ II, гл. V настоящаго очерка). Затрата же казны на Баскунчакскую дорогу составила всего по 29.214 р. мет. на версту пути (общимъ протяженіемъ въ 72 версты)—

*) См. Статистическій Сборникъ Министерства Путей Сообщенія, выпускъ X, стр. 13.—При окончательномъ установленіи направленія Криворогской дороги (по Выс. утв. 19 Іюня 1881 г. положенію Комитета Министровъ первоначально избранное направленіе ея, въ виду результатовъ дополнительныхъ техническихъ изысканій, было существенно измѣнено: восточный участокъ линіи начинался, вмѣсто ст. Хацепетовки, отъ ст. Ясиноватой, Константиновской дороги (тогда уже вошедшей въ составъ Донецкой); западная же часть линіи примыкала къ Харьково-Николаевской линіи нѣсколько сѣвернѣе, чѣмъ предполагалось ранѣе (у ст. Долинской, вмѣсто ст. Казанки). Въ 1882 г. Криворогская дорога была, по Выс. повелѣнію, переименована въ Екатерининскую, въ честь Императрицы Екатерины II, основательницы Екатеринослава, черезъ который проходитъ линія. Движеніе по этой послѣдней (протяженіе линіи составляетъ около 445 верстъ) было открыто въ Маѣ 1887 г.

сумма, за которую не была отстроена у насъ во время господства концессіонной системы ни одна ширококолейная желѣзная дорога.

Постройкою, а позднѣе и эксплоатаціею обѣихъ дорогъ завѣдывало особое, спеціально учрежденное съ этою цѣлью управленіе изъ представителей заинтересованныхъ въ дѣлѣ вѣдомствъ; впослѣдствіи, съ развитіемъ казенной рельсовой сѣти—какъ сооруженіемъ новыхъ линій на счетъ Правительства, такъ и посредствомъ выкупа въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ—управленію этому были подчинены всѣ вообще правительственныя линіи и оно, постепенно разростаясь, составило одинъ изъ важнѣйшихъ центральныхъ органовъ Министерства Путей Сообщенія, подъ наименованіемъ «Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ», присвоеннымъ ему въ силу Высочайше утвержденнаго 15 Октября 1882 г. положенія Комитета Министровъ.

Вслѣдъ за Криворогскою и Баскунчакскою дорогами была разрѣшена еще одна линія, входившая въ списокъ необходимыхъ въ будущемъ рельсовыхъ путей, утвержденный въ 1875 г.,—дорога *Ивангородо-Домбровская*. На постройку ея являлись соискатели еще въ 1878 г., но въ то время Комитетъ Министровъ, Высочайше утвержденнымъ 7 Апрѣля этого года положеніемъ, призналъ отнюдь несвоевременнымъ для Правительства, въ виду пошатнувшагося послѣ войны состоянія нашихъ финансовъ, принимать на себя какія либо обязательства относительно помощи такого рода предпріятію въ дѣлѣ собранія необходимыхъ капиталовъ; своими же средствами концессіонеры не надѣялись достигнуть этой цѣли. Въ 1881 г. вопросъ объ Ивангородо-Домбровской дорогѣ возникъ вновь, ближайшею причиною чего явилась Высочайшая отмѣтка Императора Александра II на всеподданнѣйшемъ отчетѣ Варшавскаго Генералъ-Губернатора о состояніи ввѣреннаго ему края. Генералъ-Губернаторъ, между прочимъ, коснулся въ этомъ отчетѣ упомянутой дороги и выставлялъ на видъ будущее значеніе линіи для развитія горнопромышленности въ губерніяхъ Царства Польскаго. Противъ такого объясненія Государь написалъ: «**Дать этому дѣлу дальнѣйшее движеніе**». Около того же времени въ Министерство Путей Сообщенія поступило ходатайство Графа Веліопольскаго, банкира Бліоха и К° о предоставленіи имъ права построить Ивангородо-Дом-

бровскую линію на капиталъ, который они предполагали собрать безъ всякаго содѣйствія со стороны Правительства, испрашивая отъ послѣдняго только гарантію опредѣленнаго дохода. Такое предложеніе—особенно со стороны вновь возникающаго общества—являлось рѣдкостью въ тогдашней желѣзнодорожной практикѣ, и Министерство признало проектъ Веліопольскаго заслуживающимъ вниманія. Окончательное разрѣшеніе дѣла относится уже къ царствованію Императора Александра III, а самое дѣло представляетъ собою какъ бы отголосокъ пережитой уже концессіонной системы: это былъ послѣдній случай (за разсматриваемое въ настоящей главѣ время) образованія отдѣльной новой компаніи для постройки самостоятельной, крупной желѣзнодорожной линіи; хотя наше Правительство и впослѣдствіи нерѣдко принимало предложенія частныхъ компаній на отстройку важныхъ въ экономическомъ отношеніи рельсовыхъ сообщеній, тѣмъ не менѣе оно, въ видѣ правила, давало согласіе на устройство такого рода линій только тѣмъ обществамъ, которыя уже дѣйствовали нѣкоторое время и успѣли зарекомендовать себя въ качествѣ опытныхъ распорядителей эксплоатировавшимися ими рельсовыми путями. На этотъ разъ, однако, Комитетомъ Министровъ было обращено вниманіе на первостепенную промышленную важность проектированной дороги, прорѣзывающей раіонъ богатѣйшихъ каменноугольныхъ залежей. Этотъ аргументъ взялъ даже верхъ надъ нѣкоторыми возраженіями со стороны Военнаго Министерства, признававшаго Ивангородо-Домбровскую дорогу не вполнѣ удобною съ точки зрѣнія стратегическихъ видовъ; для удовлетворенія требованіямъ военнаго вѣдомства Министръ Финансовъ далъ согласіе на проложеніе втораго пути по всему протяженію Варшаво-Терespольской дороги (отъ Варшавы до Бреста) и на расширеніе станціонныхъ устройствъ Брестскаго желѣзнодорожнаго вокзала для безпрепятственнаго пропуска поѣздовъ, сходящихся въ указанномъ пунктѣ. Военный Министръ удовлетворился этимъ и Ивангородо-Домбровская дорога, съ вѣтвями: а) къ г. Островцу и б) къ ст. Колюшки Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги была разрѣшена Высочайше утвержденнымъ 10 Іюля 1881 г. положеніемъ Комитета Министровъ. Правительство, признавъ несомнѣннымъ, что обществу, при тогдашнемъ положеніи денежныхъ рынковъ, не удастся собрать потребный ему

капиталъ безъ правительственной гарантіи, не остановилось передъ дарованіемъ такой гарантіи въ размѣрѣ 5% на акціонерный и 4½% на облигаціонный капиталъ (въ общей сложности основной капиталъ компаніи равнялся 24.849.000 р. мет. и состоялъ на ⅓ изъ акцій и на ⅔ изъ облигацій).

Если, такимъ образомъ, приведенными финансовыми условіями уставъ общества Ивангородо-Домбровской дороги приближался къ уставамъ, утвержденнымъ въ предшествовавшее царствованіе, то остальными, включенными въ него Министерствомъ Путей Сообщенія и, главнымъ образомъ, Комитетомъ Министровъ, постановленіями, онъ значительно отличался отъ уставовъ не только шестидесятыхъ, но даже и конца семидесятыхъ годовъ, т. е. даже того времени, когда Правительство уже начало сознавать необходимость болѣе рѣшительнаго заявленія своихъ правъ по отношенію къ желѣзнодорожнымъ компаніямъ. Начать съ того, что концессіонный срокъ владѣнія обществомъ уступаемою ему линіею ограничивался пятьюдесятью годами; тогда какъ въ прежнее время подобные сроки колебались между 75—81 годами; право же выкупа казна получала уже черезъ 15 лѣтъ послѣ открытія дороги для движенія (чему впрочемъ былъ примѣръ и ранѣе при утвержденіи устава общества Донецкой дороги; см. томъ II, гл. V настоящаго очерка). Затѣмъ Правительству было предоставлено право *во всякое время* (а не черезъ пятилѣтніе промежутки, какъ въ уставѣ Донецкой и дополнительныхъ условіяхъ по нѣкоторымъ другимъ дорогамъ) измѣнять предѣльные тарифы по линіи, причемъ было оговорено, что Правительство устанавливаетъ предѣлы не только максимальныхъ, но и минимальныхъ тарифныхъ ставокъ (значеніе этой мѣры уже разъяснено въ гл. I настоящаго тома). Наконецъ, общество обязывалось подчиняться всѣмъ контрольнымъ правиламъ, которыя Правительство сочло бы нужнымъ издать впредь до разработки общихъ постановленій о правительственномъ контролѣ надъ частными желѣзными дорогами. Но наибольшее вниманіе обращаетъ на себя въ разсматриваемомъ уставѣ правило, редактированное непосредственно Комитетомъ Министровъ и заключавшееся въ томъ, что компанія была обязана принять техническія условія сооруженія линіи, выработанныя особою правительственною коммисіею; на основаніи этихъ условій обществу предстояло составить расцѣночную вѣдомость, причемъ пре-

дѣльная цифра строительной стоимости линіи, по предварительной расцѣнкѣ, была установлена въ 26.090.149 р. кред., съ оговоркою, что если итогъ окончательной расцѣночной вѣдомости опредѣлится ниже указанной цѣны, то оказавшаяся разница поступаетъ *въ распоряженіе Правительства* деньгами, изъ суммъ, вырученныхъ отъ реализаціи облигаціоннаго капитала общества (§ 34 устава) *).

Такое постановленіе являлось попыткою предоставленія Правительству непосредственнаго участія въ выгодахъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій; ранѣе правительство выговаривало себѣ такое право лишь въ нѣкоторыхъ исключительныхъ случаяхъ (напр. по Николаевской дорогѣ) и то лишь относительно эксплоатаціонныхъ, а не строительныхъ прибылей; въ царствованіе же Императора Александра III отчисленія въ пользу Государства изъ доходовъ желѣзнодорожныхъ компаній (хотя, какъ будетъ видно изъ послѣдующаго изложенія, въ нѣсколько иной формѣ) сдѣлались обычнымъ правиломъ.

Вообще, въ уставѣ общества Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги, несмотря на его обычную форму, принятую для желѣзнодорожныхъ уставовъ еще со времени управленія Министерствомъ Путей Сообщенія Графомъ А. П. Бобринскимъ (см. томъ II, гл. IV настоящаго очерка), чувствуется новый духъ, уже характеризующій въ общихъ чертахъ ту эпоху, къ которой относился разсматриваемый правительственный актъ: перечисленныя выше правила устава даютъ достаточное тому доказательство.

Въ томъ же 1881 г. состоялся приступъ къ сооруженію сѣти стратегическихъ дорогъ, впослѣдствіи получившихъ общее названіе «Полѣсскихъ». Въ этомъ дѣлѣ принималъ прямое участіе въ Бозѣ почившій Императоръ Александръ III и осуществленіе упомянутой сѣти было результатомъ Его Личнаго

---

*) Такого сбереженія дѣйствительно удалось достигнуть. По Выс. утв. 22 Апрѣля 1882 г. положенію Комитета Министровъ расцѣночная вѣдомость была сокращена до суммы 25.630.483 р. кред. Согласно этой цифрѣ поверстная стоимость Ивангородо-Домбровской линіи опредѣлилась около 56.000 р. кред. на версту. Дорога открывалась для движенія участками, отъ Января 1885 до Ноября 1886 г.г. Впослѣдствіи, въ 1887 г. общество отстроило двѣ вѣтви: къ прусской и австрійской границамъ; сооруженіе ихъ было предоставлено компаніи Выс. утв. 22 Ноября 1885 г. положеніемъ Комитета Министровъ.

почина. Еще въ 1878 г., будучи Наслѣдникомъ Престола, Онъ возбудилъ вопросъ о линіи отъ Жмеринки до Могилева, которая должна была положить начало сооруженію ряда желѣзныхъ дорогъ военнаго значенія въ западной полосѣ Россіи *). Позднѣе, въ 1883 г., Государь удостоилъ своимъ Предсѣдательствомъ Особое Совѣщаніе, посвященное вопросу объ этихъ дорогахъ (см. ниже). Въ разсматриваемомъ теперь году былъ сдѣланъ опытъ постройки на казенный счетъ, распоряженіемъ военнаго вѣдомства, участка отъ ст. Жабинка, Московско-Брестской желѣзной дороги (подъ Брестомъ Литовскимъ), до г. Пинска (протяженіемъ въ 136 верстъ). Работы по проложенію дороги, производившіяся сформированными не за долго до того спеціальными желѣзнодорожными батальонами, были закончены съ замѣчательною быстротою и въ Ноябрѣ 1882 г. уже открыто по линіи правильное движеніе. Стоимость дороги, въ смыслѣ дешевизны, также не оставляла ничего желать; верста пути, съ рельсами и подвижнымъ составомъ, обошлась всего въ 32.134 р. кред. **).

Для полноты изложенія здѣсь слѣдуетъ упомянуть еще объ одной линіи, длиною въ 30 верстъ, разрѣшенной въ 1881 г.—*дороги отъ г. Обояни* (Курской губерніи) на соединеніе съ Курско-Харьково-Азовской желѣзной дорогой. Устроить ее бралось земство Обоянскаго уѣзда, которое указывало на важное мѣстное значеніе упомянутаго пути, проектированнаго для подвоза грузовъ къ указанной магистральной линіи.

Типъ дороги былъ предположенъ узкоколейный, стоимость же—9.500 р. съ версты. Комитетъ Министровъ призналъ весьма желательнымъ поощрить такого рода начинаніе, которое являлось однимъ изъ первыхъ опытовъ постройки столь необходимыхъ, въ интересахъ нашего земледѣлія, подъѣздныхъ путей изъ хлѣбородныхъ мѣстностей къ главнѣйшимъ артеріямъ торговаго движенія, и счелъ возможнымъ выдать зем-

---

*) См. Предст. Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ отъ 8 Апрѣля 1882 г. за № 3080 (о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ).

**) См. Стат. Сбор. Министерства Путей Сообщенія выпускъ X, стр. 13, и Краткій историческій очеркъ начала и распространенія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи (изд. М. П. С.), стр. 300. Дѣло о Жабинско-Пинской дорогѣ велось непосредственно военнымъ вѣдомствомъ и не восходило на разсмотрѣніе Комитета Министровъ. Въ 1883 г. дорога была передана въ вѣдѣніе Министерства Путей Сообщенія.

ству въ ссуду изъ казны необходимыя для сооруженія линіи средства на 37-лѣтнихъ банковыхъ правилахъ, при условіи ежегоднаго внесенія суммъ, потребныхъ на уплату процентовъ и погашенія по этой ссудѣ, въ смѣту обязательныхъ расходовъ земства *).

Планъ дальнѣйшаго развитія нашей рельсовой сѣти, выработанный въ 1882 г.

Такимъ образомъ, дѣло нашего желѣзнодорожнаго строительства, пріостановившееся съ конца семидесятыхъ годовъ, постепенно стало снова оживляться: въ 1881 г. были разрѣшены къ сооруженію разсмотрѣнныя выше пять новыхъ линій, общимъ протяженіемъ около 1,065 верстъ; кромѣ того, въ концѣ того же 1881 г. тогдашній Министръ Финансовъ, Н. Х. Бунге, въ перепискѣ своей съ Министерствомъ Путей Сообщенія, возбудилъ вопросъ о своевременности составленія общаго плана дальнѣйшаго развитія нашей желѣзнодорожной сѣти. По мнѣнію Н. Х. Бунге, къ исполненію такой задачи необходимо было приступить безъ замедленія—не только въ виду того, чтобы вообще способствовать возможно бо́льшему оживленію экономическихъ силъ Государства, но также и для поощренія отечественной желѣзодѣлательной промышленности. Къ началу восьмидесятыхъ годовъ Правительство, путемъ послѣдовательнаго ряда мѣръ, клонившихся къ насажденію у насъ рельсопрокатнаго, вагоно- и паровозостроительнаго производствъ, достигло того, что въ Россіи возникло извѣстное количество заводовъ для снабженія нашихъ дорогъ рельсами, подвижнымъ составомъ и другими необходимыми имъ металлическими принадлежностями. Между тѣмъ, вслѣдствіе пріостановки постройки рельсовыхъ путей съ 1877 г. заводы эти стали нуждаться въ заказахъ и нѣкоторые изъ нихъ начали даже распускать рабочихъ; съ другой стороны, на рукахъ Правительства оставался значительный запасъ предметовъ, выдѣланныхъ по казеннымъ заказамъ съ цѣлью поощренія производства упомянутыхъ заводовъ, причемъ запасъ этотъ не могъ быть использованъ на потребности дѣйствовавшихъ желѣзныхъ дорогъ, которыя въ немъ не нуждались, и непроизводительно обременялъ Государство. Опасаясь, чтобы Правительство не

*) См. Журн. Ком. Мин. 25 Августа 1881 г., Выс. утв. 5 Сентября того же года. Обоянская дорога открыта была для движенія лѣтомъ 1882 г.

было поставлено въ необходимость или снова расходовать крупныя суммы на поддержаніе желѣзодѣлательныхъ заводовъ, или, оставаясь свидѣтелемъ постепеннаго ихъ закрытія, возвратиться къ окончательно осужденной имъ же самимъ системѣ допущенія заказовъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей за границею, Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ, по обоюдному соглашенію, признали настоятельнымъ дать такимъ заводамъ новые заработки посредствомъ возобновленія, прерваннаго на время желѣзнодорожнаго строительства.

Слѣдствіемъ такого соглашенія явилось представленіе Ген. Ад. Посьета въ Комитетъ Министровъ о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Министръ Путей Сообщенія свидѣтельствовалъ, что во ввѣренное ему вѣдомство поступили и продолжаютъ поступать многочисленныя ходатайства какъ отъ правительственныхъ и земскихъ учрежденій, такъ и отъ желѣзнодорожныхъ обществъ и отдѣльныхъ предпринимателей о проведеніи различныхъ новыхъ рельсовыхъ путей. По тщательномъ разсмотрѣніи и оцѣнкѣ всѣхъ подобнаго рода ходатайствъ, подробно перечисленныхъ въ представленіи *), и соображаясь съ прежними распоряженіями Правительства, которыми нѣкоторыя изъ этихъ дорогъ уже были поставлены на очередь, но, по тѣмъ или инымъ обстоятельствамъ, оставались неисполненными,— Генералъ-Адъютантъ Посьетъ пришелъ къ заключенію, что наиболѣе настоятельно необходимыми въ то время желѣзными дорогами должны были почитаться слѣдующія линіи:

1) *Участки Сибирской желѣзной дороги* (о нихъ Министръ вносилъ особое представленіе, о которомъ будетъ говорено ниже).

2) *Рядъ подъѣздныхъ путей,* протяженіемъ до 400 верстъ къ дорогамъ: Либаво-Роменской, Харьково-Николаевской, Ека-

---

*) Всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, относительно возможности и желательности осуществленія которыхъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія были собраны предварительныя данныя, Ген. Ад. Посьетъ насчитывалъ весьма значительное число: въ представленіи говорилось о дорогахъ: 1) Сибирской, 2) Восточно-Донецкой, 3) Миллеровской, 4) Мелитопольской, 5) Новороссійской, 6) Вятско-Двинской, 7) Керченской, 8) Владикавказо-Петровской, 9) Тквибульской, 10) Бердянской, 11) Пензо-Лозовской, 12) Эльтонской и Перекопской солевозныхъ, 13) Туккумъ-Виндавской, 14) Ржево-Вяземской, 15) Ромны-Кременчугской, 16) цѣлой сѣти стратегическихъ дорогъ въ Полѣсьѣ: (а) Жмеринка-Новоселицы-Могилевъ, б) Брестъ-Пинскъ, в) Вильно-Ровно, г) Сѣдлецъ-Малкинъ) и наконецъ 17) о рядѣ подъѣздныхъ путей и питательныхъ вѣтвей. (См. предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 8 Апрѣля 1882 г. за № 3080)

терининской и линіи общества Юго-Западныхъ дорогъ, направляющейся къ Черному морю,—всѣ эти пути предназначались для удовлетворенія потребностей сельскаго хозяйства.

3) Стратегическая линія *Жмеринка—Могилевъ—Новоселицы.* (см. выше).

4) *Вѣтвь Ростово-Владикавказской дороги къ Черному морю у Новороссійска.* Вопросъ о ней былъ поднятъ военнымъ начальствомъ Кубанской области въ 1881 г.; Министръ Путей Сообщенія объяснялъ, что дорога эта соединитъ черноземныя юго-восточныя губерніи съ удобнымъ портомъ на Черномъ морѣ и дастъ грузамъ какъ этой части Государства, такъ и мѣстнымъ грузамъ Кавказа выходъ въ море, болѣе удобный, чѣмъ черезъ мелководный и замерзающій Ростовскій портъ.

5) *Развѣтвленія Донецкой дороги:* а) *на востокъ отъ станціи Звѣрево, Козлово-Воронежско-Ростовской дороги къ Волгѣ* (т. н. Восточно-Донецкая линія) и б) *отъ конечнаго пункта Луганской вѣтви до ст. Миллерово, Козлово-Воронежско-Ростовской линіи.* Первая изъ этихъ дорогъ была утверждена къ исполненію еще въ 1875 г. (см. т. II, гл. V настоящаго очерка) для снабженія антрацитомъ волжскихъ пароходовъ и для доставки антрацита на Уралъ, съ цѣлью удовлетворенія потребностямъ сѣверной горнопромышленности въ минеральномъ топливѣ. Министръ Путей Сообщенія находилъ, что въ 1882 г., когда волжскіе пароходы уже ввели у себя нефтяное отопленіе, на восточномъ же склонѣ Урала открыты залежи каменнаго угля, Восточно-Донецкая дорога нѣсколько утрачивала свое прежнее значеніе; тѣмъ не менѣе Генералъ-Адъютантъ Посьетъ признавалъ отстройку ея крайне желательною, такъ какъ она несомнѣнно будетъ способствовать удешевленію минеральнаго топлива на Волгѣ, гдѣ образуется въ такомъ случаѣ соперничество нефти съ углемъ уральскимъ и донецкимъ, изъ которыхъ первый направится внизъ, а второй—вверхъ по теченію Волги; затѣмъ, независимо отъ перечисленныхъ грузовъ, дорога будетъ имѣть грузы и обратные, каковы: лѣсъ, нефть, рыба. Сооруженіе же Миллеровской вѣтви, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, вызывалось все увеличивающимся спросомъ на Донецкій курный уголь: съ осуществленіемъ названной вѣтви главный потокъ минеральныхъ грузовъ Донецкой дороги, направлявшійся до того времени только въ одну сторону—къ Курско-Харьково-Азовской дорогѣ—распростра-

нится болѣе равномѣрно между обѣими параллельными линіями вывоза такихъ грузовъ—дорогами Курско-Харьково-Азовской и Козлово Воронежско-Ростовской;

и 6) *Перекопская солевозная дорога*, которая, въ глазахъ Министра Путей Сообщенія, должна была облегчить и удешевить перевозку соли, а слѣдовательно и цѣну на послѣднюю.

Къ этимъ объясненіямъ Генералъ-Адъютантъ Посьетъ присовокуплялъ, что онъ имѣетъ еще въ виду вскорѣ войти въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о линіи отъ Владикавказа до Петровска у Каспійскаго моря, уже включенной въ сѣть Высочайшимъ повелѣніемъ 19 Января 1879 г. (при обсужденіи вопроса о необходимыхъ для Кавказа рельсовыхъ сообщеніяхъ, см. т. II, гл. VI настоящаго очерка) и о желѣзнодорожной вѣтви отъ Кутаиса до Ткибульскихъ каменноугольныхъ копей, на неотложность которой для разработки кавказскихъ минеральныхъ богатствъ уже неоднократно указывалъ Его Императорское Высочество Великій Князь Михаилъ Николаевичъ.

Разсмотрѣніе въ Комитетѣ Министровъ представленія Министра Путей Сообщенія открылось рѣчью Министра Финансовъ, который заявилъ, что въ столь важномъ вопросѣ, какъ сооруженіе рельсовыхъ путей, необходимо придерживаться опредѣленнаго плана дѣйствій относительно дальнѣйшаго распространенія желѣзнодорожной сѣти, соображаясь притомъ какъ съ финансовыми средствами Государства, такъ и съ экономическими потребностями различныхъ мѣстностей и вліяніемъ, которое новыя дороги могутъ имѣть на существующія уже желѣзнодорожныя линіи. Затѣмъ Н. Х. Бунге указалъ на крайне стѣсненное положеніе бюджетныхъ средствъ Россіи, которая еще не оправилась отъ тяжелаго экономическаго потрясенія, вызваннаго Турецкою кампаніею 1877—1878 гг., причемъ, однако, находилъ, что хотя современное состояніе денежныхъ рынковъ и дѣлаетъ реализацію капиталовъ для новыхъ желѣзныхъ дорогъ крайне затруднительною и, слѣдовательно, единовременное сооруженіе всѣхъ потребныхъ еще намъ рельсовыхъ сообщеній—невозможнымъ, тѣмъ не менѣе нельзя не обратиться вновь къ постепенному расширенію нашей желѣзнодорожной сѣти въ видахъ какъ удовлетворенія насущныхъ нуждъ промышленности и торговли, такъ и для поддержанія дѣятельности отечественныхъ заводовъ, снабжаю-

щихъ желѣзныя дороги рельсами и подвижнымъ составомъ. Руководствуясь такими соображеніями, слѣдовало бы, продолжалъ Н. Х. Бунге, не утверждая теперь же цѣлой новой сѣти желѣзныхъ дорогъ (для чего необходимо выждать болѣе благопріятныхъ условій), опредѣлить лишь, какое количество рельсовыхъ путей возможно назначать къ ежегодной постройкѣ, а затѣмъ—избирать ежегодно тѣ дороги, сооруженіе которыхъ представится наиболѣе полезнымъ. При такомъ направленіи желѣзнодорожнаго дѣла казна не обременялась бы чрезмѣрными затратами, а вмѣстѣ съ тѣмъ достигалась бы столь желанная цѣль постепеннаго развитія сѣти и поддержанія упомянутыхъ выше заводовъ. Самое же количество назначаемыхъ къ ежегодной постройкѣ дорогъ Министръ Финансовъ признавалъ возможнымъ опредѣлить въ цифрѣ отъ 1000 до 1200 верстъ. Наконецъ, по мнѣнію Бунге, казалось бы необходимымъ облегчить по возможности сооруженіе небольшихъ питательныхъ вѣтвей къ существующимъ уже линіямъ, въ особенности такихъ, осуществленіе которыхъ принимаютъ на собственный счетъ лица или общества, заявившія ходатайства о постройкѣ подобныхъ вѣтвей.

Послѣ Министра Финансовъ говорилъ Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Ген. Ад. графъ Барановъ. Онъ затронулъ вопросъ, весьма важный съ точки зрѣнія экономической жизни Россіи, совѣтуя Правительству, при выборѣ новыхъ дорогъ, обращать преимущественное вниманіе на такія линіи, которыя могутъ имѣть вліяніе на нашу отпускную хлѣбную торговлю—особенно черезъ южные порты. Хотя вообще вывозъ за границу нашихъ хлѣбныхъ продуктовъ постепенно и увеличивается, тѣмъ не менѣе нельзя не обратить вниманіе на то, что привозъ за послѣдніе года въ западную Европу американскаго хлѣба возрастаетъ въ гораздо большей прогрессіи и поэтому является опасеніе, чтобы американцы не вытѣснили съ западно-европейскихъ рынковъ нашего хлѣба, что, несомнѣнно, нанесло бы крупный ущербъ нашему торговому балансу. Въ предупрежденіе такого невыгоднаго для насъ оборота дѣла, необходимо всячески поддерживать нашу отпускную хлѣбную торговлю и сообразно съ этимъ удешевлять, путемъ постройки желѣзныхъ дорогъ, доставку хлѣба изъ мѣстъ производства къ ближайшимъ портамъ.

Затѣмъ Комитетъ выслушалъ заявленіе Начальника Главнаго Штаба Ген. Ад. Обручева о томъ, что при проектированіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ экономическое и коммерческое значеніе, нельзя упускать изъ виду тѣхъ линій, необходимость которыхъ обусловливается военными цѣлями. Хотя дороги стратегическія представляются вообще малодоходными и составляютъ нѣкоторое бремя для Государственнаго Казначейства, тѣмъ не менѣе, значеніе ихъ въ дѣлѣ государственной обороны настолько важно, что вызываемыя ихъ сооруженіемъ жертвы являются совершенно неизбѣжными. Не подлежитъ сомнѣнію, что постройка стратегическихъ дорогъ не можетъ быть предпринята въ явный ущербъ линіямъ, имѣющимъ экономическое значеніе, но, по убѣжденію Ген. Ад. Обручева, при ежегодномъ разрѣшеніи извѣстнаго количества рельсовыхъ сообщеній, слѣдовало бы, изъ общаго протяженія послѣднихъ, удѣлять нѣкоторую часть на долю дорогъ стратегическаго характера и восполнять такимъ образомъ, хотя постепенно, существующій въ нашей сѣти пробѣлъ въ линіяхъ, необходимыхъ для военныхъ цѣлей.

Комитетъ не счелъ возможнымъ возражать противъ такого утвержденія и въ заключеніи своемъ, принявъ предложенную Н. Х. Бунге цифру (1,000—1,200 верстъ рельсовыхъ путей въ годъ) за норму допустимыхъ къ сооруженію въ ближайшемъ будущемъ желѣзныхъ дорогъ, опредѣлилъ, что около 30% этого числа было бы желательно назначать на удовлетвореніе нуждъ военнаго вѣдомства. Что же касалось собственно списка желѣзнодорожныхъ линій, признанныхъ Министромъ Путей Сообщенія наиболѣе неотложными, то Комитетъ въ принципѣ одобрилъ этотъ списокъ, присоединивъ къ нему, однако, еще нѣсколько линій, о которыхъ хотя и говорилось въ представленіи Ген. Ад. Посьета, но лишь, какъ о линіяхъ, желательныхъ вообще; Комитетъ же помѣстилъ ихъ на ряду съ дорогами, стоявшими въ представленіи Министра на первой очереди. Дороги эти были:

1) *Туккумо-Виндавская*, вопросъ о которой возникъ въ связи съ вопросомъ объ устройствѣ порта въ Виндавѣ; этотъ послѣдній, съ доведеніемъ до него магистрали Царицынъ—Грязи—Орелъ—Рига, долженъ былъ, согласно ожиданіямъ Комитета, получить для нашей заграничной морской торговли двоякое значеніе: самостоятельнаго удобнаго купеческаго порта и пере-

доваго порта для Риги—втораго по значенію на всемъ сѣверо-востокѣ Россіи.

2) *Ржево-Вяземская,* отъ проведенія которой ожидалось упорядоченіе лѣснаго хозяйства въ южныхъ уѣздахъ Тверской губерніи, въ виду облегченія сбыта по желѣзной дорогѣ сводимаго лѣса, а также оживленіе льнянаго производства, служившаго главнымъ подспорьемъ для крестьянъ въ этомъ раіонѣ; кромѣ того, линія эта вообще сокращала разстояніе между С.-Петербургомъ и губерніями Калужской и Смоленской на 180 верстъ.

3) *Пензо-Лозовская,* о которой съ 1880 г. стали поступать ходатайства земствъ Харьковскаго, Курскаго и Воронежскаго, и которая, проходя черезъ мѣстности, производившія тогда до 60 мил. пудовъ различныхъ хлѣбовъ въ годъ, по мнѣнію Комитета, не могла не имѣть первостепеннаго значенія въ продовольственномъ отношеніи. Въ виду, однако, значительности протяженія такой линіи (около 800 верстъ) Комитетъ предполагалъ вести постройку ея постепенно, отдѣльными участками, которые, до полнаго завершенія всей дороги, служили бы подъѣздными питательными путями для многихъ раіоновъ.

Намѣтивъ перечисленныя добавочныя линіи, Комитетъ остановился на соображеніи, что по линіямъ, признаннымъ въ разсмотрѣнномъ засѣданіи стоящими на первой очереди, еще не произведены, какъ видно изъ дѣла, достаточно подробныя изслѣдованія. Поэтому Комитетъ постановилъ считать указанныя линіи внесенными въ сѣть, но поручилъ Министру Путей Сообщенія прежде всего произвести по каждой изъ нихъ подробныя изысканія посредствомъ особыхъ правительственныхъ коммисій изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, а затѣмъ о приступѣ къ сооруженію каждой изъ упомянутыхъ дорогъ входить по мѣрѣ окончанія изслѣдованій съ отдѣльнымъ представленіемъ. Такое порученіе касалось не только магистральныхъ линій, но и подъѣздныхъ путей, желательность всемѣрнаго развитія которыхъ Комитетъ призналъ въ томъ же засѣданіи; въ числѣ ихъ Комитетъ особо упомянулъ о вѣтви отъ Элтонскаго озера къ Волгѣ *).—Государь утвердилъ положеніе Комитета 9 Іюня 1882 г.

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 25 Мая и 1 Іюня 1882 г.

Ранѣе было говорено, что Ген. Ад. Посьетъ выдѣлилъ въ особое представленіе вопросъ о сооруженіи отдѣльныхъ участковъ Сибирской желѣзной дороги. Изученіе этого дѣла не входитъ въ задачу настоящаго очерка, который, какъ извѣстно, не касается исторіи возникновенія Великаго Сибирскаго пути (см. предисловіе къ I тому настоящаго труда) *); тѣмъ не менѣе здѣсь нельзя обойти молчаніемъ обстоятельствъ, сопровождавшихъ осуществленіе сѣвернаго—Екатеринбурго-Тюменскаго—участка линіи, носившей тогда названіе Сибирской **), такъ какъ разсмотрѣніе этого дѣла въ Комитетѣ Министровъ дало поводъ Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ высказаться по вопросу о сравнительной выгодности постройки желѣзныхъ дорогъ казенными и частными средствами, т. е. выразить свои мнѣнія по одному изъ наиболѣе спорныхъ вопросовъ въ области желѣзнодорожной политики.

По существу, вопросъ о проложеніи желѣзнодорожной линіи между Екатеринбургомъ и Тюменью былъ рѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ еще осенью 1880 г. (согласно Высочайше утвержденному 1 Октября указаннаго года положенію Комитета Министровъ); въ то же время были отпущены изъ казны суммы, необходимыя для производства предварительныхъ изысканій (см. т. II гл. VI настоящаго очерка). Послѣднія продолжались около года, причемъ тѣмъ временемъ въ Министерство Путей Сообщенія поступилъ рядъ ходатайствъ о выдачѣ на эту линію концессій частнымъ лицамъ. Между тѣмъ у Министра Путей Сообщенія, по окончаніи произведенныхъ на мѣстѣ изысканій, возникла мысль, что было бы цѣлесообразнѣе вести проектированную линію между Уральскою дорогою и г. Тюменью отъ Нижняго Тагила черезъ

---

*) Къ составленію особаго очерка, посвященному Сибирской дорогѣ и желѣзнодорожнымъ линіямъ въ Европейской Россіи, составляющимъ ея начало и имѣющимъ съ нею непосредственную связь, уже приступлено Канцеляріею Комитета Министровъ.

**) Въ то время шла рѣчь, главнымъ образомъ, объ установленіи направленія тѣхъ линій, которыя должны были составить головные участки будущей Сибирской дороги въ Европейской Россіи; относительно же продолженія линіи вглубь Сибири существовали только отрывочныя предположенія. Къ разсматриваемому 1882 г. относится возникновеніе проекта объ измѣненіи утвержденнаго въ 1875 г. направленія такъ называемой Сибирской дороги отъ Нижняго-Новгорода на Казань и Екатеринбургъ и о замѣнѣ его дорогою отъ Самары на Уфу и Екатеринбургъ.

Ирбитъ, а не отъ Екатеринбурга черезъ Камышловъ, какъ было рѣшено въ 1880 г. Ген. Ад. Посьетъ считалъ, что новымъ направленіемъ разрѣшалась бы задача соединенія бассейновъ рѣкъ Камы и Оби,—задача, которую Министръ признавалъ важнѣе созданія транзитнаго пути, при неустановившемся еще направленіи будущей Сибирской дороги. Этотъ взглядъ не нашелъ сочувствія въ Комитетѣ Министровъ, и Ген. Ад. Посьетъ остался одинъ при своемъ мнѣніи; Предсѣдатель же (Рейтернъ) и остальные Члены Комитета, съ которыми согласился и Государь, рѣшили остаться при ранѣе избранномъ направленіи, не находя достаточно уважительныхъ причинъ для его измѣненія, особенно въ виду того, что проектированная Министромъ Путей Сообщенія новая соединительная линія между Уральскою дорогою и г. Тюменью оказывалась на 70 верстъ длиннѣе первоначально избраннаго пути *).

Взгляды Посьета и Бунге на сравнительныя достоинства системъ казеннаго и частнаго желѣзнодорожнаго строительства.

Когда было покончено съ вопросомъ о направленіи линіи и предстояло избрать способъ ея постройки, Министръ Путей Сообщенія рѣшилъ, для начала, произвести состязаніе между четырьмя изъ соискателей на концессію, которые по его мнѣнію заслуживали наибольшаго довѣрія; выборъ палъ на извѣстнаго желѣзнодорожнаго дѣльца Губонина, инженера Михайловскаго, великобританскаго подданнаго Баронета Тейлора и общество Уральской горнозаводской дороги. Наименьшую цѣну предложилъ Тейлоръ, который назначилъ строительный капиталъ линіи (безъ % за время сооруженія и безъ потерь при реализаціи) въ 19.650.000 р. кред., т. е. около 65.000 р. кред. на версту пути. Представляя о результатахъ состязанія въ Комитетъ Министровъ, Ген. Ад. Посьетъ находилъ, что выгодность предложенія Баронета Тейлора является только относительною, т. е. обнаруживается лишь въ томъ случаѣ, если сравнивать цѣну Тейлора съ цѣнами, назначенными его конкуррентами; если же сравнить ее съ цѣною, за которую, какъ свидѣтельствовалъ Министръ Путей Сообщенія, ту же дорогу могла бы построить казна, то она не должна считаться умѣренною. Ген. Ад. Посьетъ ручался, что при сооруженіи дороги

*) См. Журн. Ком. Мин. 29 Апрѣля, 4 и 11 Мая 1882 г.

распоряженіемъ Правительства возможно будетъ достигнуть противъ цѣны Тейлора сбереженія въ размѣрѣ около 600.000 р. Высказывая такое мнѣніе, Министръ Путей Сообщенія всецѣло отдавалъ предпочтеніе казенному способу постройки, мотивируя свой взглядъ не только обстоятельствами даннаго дѣла, но и соображеніями общаго свойства.

Въ своей запискѣ Министръ Путей Сообщенія въ первый разъ съ такою подробностью выражалъ свое убѣжденіе въ безусловномъ преимуществѣ казенной постройки желѣзныхъ дорогъ передъ частною,—убѣжденіе, окончательно созрѣвшее у него за тѣ 8 лѣтъ, въ теченіе которыхъ онъ къ концу 1882 г. уже находился на своемъ отвѣтственномъ посту. Вскорѣ послѣ вступленія своего въ должность Министра (въ 1875 г.) Ген. Ад. Посьетъ, какъ извѣстно, внесъ въ Комитетъ Министровъ представленіе объ утвержденіи списка наиболѣе неотложныхъ, по его мнѣнію, желѣзныхъ дорогъ, причемъ ни разу не упоминалъ о возможности постройки хотя бы одной изъ намѣченныхъ къ исполненію линій на средства казны; такимъ образомъ списокъ являлся вполнѣ согласованнымъ съ воззрѣніемъ на желѣзнодорожное дѣло тогдашняго Министра Финансовъ, Статсъ-Секретаря Рейтерна. Не слѣдуетъ забывать, что въ то время взгляды Рейтерна на этотъ вопросъ имѣли не только преобладающее, но прямо рѣшающее вліяніе, что наглядно доказалъ исходъ принципіальнаго спора по этому предмету между Рейтерномъ и Графомъ А. П. Бобринскимъ (см. т. II, гл. IV настоящаго очерка); добиться осуществленія на практикѣ какого бы то ни было проекта развитія нашей рельсовой сѣти, которая, по убѣжденію Посьета, безусловно нуждалась въ такомъ развитіи, возможно было лишь при условіи порученія постройки предположенныхъ линій исключительно частнымъ предпринимателямъ. Посьету поневолѣ пришлось подчиниться такому требованію: сопротивленіе было бы безполезнымъ. Но съ уходомъ Рейтерна изъ Министерства Финансовъ, когда благодаря обстоятельствамъ, подробно разсмотрѣннымъ въ заключительной главѣ предыдущаго тома, вопросъ о способѣ постройки рельсовыхъ путей потерялъ свой острый характеръ, Министръ Путей Сообщенія все чаще и чаще сталъ высказываться противъ порядковъ, порожденныхъ господствомъ концессіонной системы: ему принадлежитъ первая попытка обуздать произволъ желѣзнодорожныхъ компаній въ дѣлѣ

тарификаціи грузовъ, онъ же настаивалъ на скорѣйшей выработкѣ правилъ относительно обязанностей, лежащихъ на частныхъ дорогахъ при перевозкѣ по нимъ сквозныхъ грузовъ и т. д. Чѣмъ бо́льшую опытность пріобрѣталъ Ген. Ад. Посьетъ въ дѣлѣ завѣдыванія рельсовыми сообщеніями, тѣмъ, повидимому, яснѣе становились для него слабыя стороны нашей тогдашней желѣзнодорожной организаціи и тѣмъ настоятельнѣе казалось ему допущеніе новыхъ способовъ обезпеченія страны необходимыми ей желѣзными дорогами. Поэтому изъявленное имъ согласіе на предложеніе Абазы—вернуться еще разъ къ системѣ постройки желѣзнодорожныхъ линій распоряженіемъ казны—представляется, съ точки зрѣнія прежней дѣятельности Министра, шагомъ, вполнѣ послѣдовательнымъ, объясненія же, представленныя имъ въ дѣлѣ о сооруженіи Екатеринбурго-Тюменской дороги — результатомъ долголѣтнихъ наблюденій за ходомъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи.

По существу, въ этихъ объясненіяхъ не заключалось чего либо безусловно новаго: они вращались преимущественно въ кругу тѣхъ воззрѣній, которыя нѣкогда съ такой смѣлостью были высказаны во всеподданнѣйшемъ докладѣ по желѣзнодорожному вопросу, представленномъ Императору Александру II Графомъ А. П. Бобринскимъ въ 1873 г. (см. т. II, гл. III настоящаго очерка). Выставлялось на видъ, что акціонеры частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, которымъ почти всегда даруется гарантія опредѣленнаго дохода, вовсе не заинтересованы въ успѣшномъ ходѣ даннаго предпріятія и являются лишь номинальными хозяевами дѣла; говорилось, что Правительство, реализуя своими средствами отъ $^2/_3$ до $^3/_4$ капиталовъ частныхъ обществъ и не озаботившись установленіемъ достаточнаго контроля надъ дѣйствіями обществъ, жертвуетъ казенными деньгами и государственною пользою для выгодъ частныхъ предпринимателей и т. д. Въ качествѣ же главнѣйшаго практическаго доказательства преимуществъ системы казенной постройки приводились результаты сооруженія правительственныхъ линій, къ осуществленію которыхъ было приступлено въ 1881 г. и умѣренная стоимость которыхъ тогда уже успѣла обозначиться. Наконецъ, высказывалась мысль, что правительственная постройка желѣзныхъ дорогъ можетъ производиться не только безъ всякихъ льготъ или

жертвъ въ пользу кого бы то ни было, но и подъ постояннымъ контролемъ—техническимъ и финансовымъ—съ однимъ лишь условіемъ: чтобы ходъ предпринятыхъ Государствомъ сооруженій не былъ парализованъ излишними формальностями, стѣснительными въ такомъ живомъ дѣлѣ *).

Н. Х. Бунге въ своемъ отвѣтномъ отзывѣ также высказался за постройку Екатеринбурго-Тюменской дороги на средства и распоряженіемъ казны и не отрицалъ положительныхъ сторонъ системы правительственной постройки дорогъ вообще, но не отстаивая такъ же рѣшительно, какъ Посьетъ, безусловнаго преимущества этой системы. Самое заключеніе свое о выгодныхъ послѣдствіяхъ такой системы Министръ Финансовъ выводилъ не изъ опыта русскаго казеннаго желѣзнодорожнаго строительства, данныя котораго представлялись Н. Х. Бунге еще слишкомъ неполными для полученія съ помощью ихъ какихъ либо обобщеній; изъ позднѣйшихъ объясненій его, данныхъ Комитету Министровъ въ 1884 г. при разсмотрѣніи вопроса о дальнѣйшемъ направленіи нашей желѣзнодорожной политики (см. гл. II настоящаго тома), выяснилось, что онъ считалъ казенное желѣзнодорожное хозяйство способнымъ дать благопріятные результаты, преимущественно въ виду блестящаго примѣра успѣшной организаціи такого хозяйства въ Германіи. Собственно мнѣніе Бунге сводилось къ тому, что никакого абсолютнаго принципа въ разсматриваемомъ дѣлѣ провозглашать не слѣдуетъ, «потому что, какъ онъ писалъ въ отношеніи своемъ къ Ген. Ад. Посьету отъ 21 Мая 1882 г., съ одной стороны можно указать частныя желѣзныя дороги, пользующіяся правительственною гарантіею и ведущія свои дѣла весьма успѣшно, а съ другой—утверждать не безъ основанія, что постройка и эксплоатація нѣкоторыхъ дорогъ казною будутъ убыточны» **).

Въ частности же, по вопросу собственно о Екатеринбурго-Тюменской дорогѣ, Министръ Финансовъ предпочиталъ строить эту послѣднюю распоряженіемъ Правительства, глав-

---

*) См. Пред. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 11 Ноября 1882 г. за № 11590.
**) См. Приложенія къ журн. Ком. Мин. за Ноябрь мѣсяцъ 1882 г.

нымъ образомъ въ виду ожидавшихся, при такомъ способѣ осуществленія ея, сбереженій для казны; послѣдней, въ случаѣ выдачи концессіи на линію, пришлось бы принимать на себя гарантію дохода на капиталъ болѣе значительный, чѣмъ тотъ, на который надѣялось соорудить ту же линію Правительство. При тогдашнемъ состояніи нашихъ финансовъ соблюденіе строжайшей экономіи во всѣхъ отрасляхъ государственной дѣятельности являлось безусловною необходимостью. Замѣчавшійся непосредственно по окончаніи Турецкой кампаніи внезапный подъемъ въ торговыхъ дѣлахъ оказался искусственнымъ, вызваннымъ изобиліемъ въ странѣ бумажныхъ денежныхъ знаковъ, наступленіе неизбѣжной реакціи сопровождалось паденіемъ вексельнаго курса и обнаруженіемъ застоя въ промышленности и торговлѣ; стѣсненное положеніе Государства усиливалось еще вслѣдствіе пережитаго въ 1880 г. неурожая во многихъ губерніяхъ южной и восточной полосы Россіи. Въ бюджетѣ снова появились дефициты: превышеніе обыкновенныхъ расходовъ надъ такими же доходами въ 1881 г. выразилось въ крупной цифрѣ 80.659.140 р. *); въ 1882 г. бюджетъ удалось сбалансировать несравненно болѣе удачно, но все же получилось превышеніе обыкновенныхъ расходовъ надъ поступленіями—хотя и въ сравнительно небольшой суммѣ (2.488.531 р.) **). Между тѣмъ расходы, вызванные войною, все еще не были ликвидированы; особенно обременительною являлась уплата, согласно Высочайшему Указу отъ 1 Января 1881 г., по 50 мил. руб. ежегодно изъ средствъ Государственнаго Казначейства, для постепеннаго въ теченіе 8 лѣтъ, погашенія долга послѣдняго Государственному Банку за выпущенные во время войны кредитные билеты на сумму 400 мил. руб. ***). Кромѣ того представлялась неотвратимая необходимость прибѣгать къ кредитнымъ операціямъ

---

*) См. Объяснит. зап. Государств. Контроля по исполненію госуд. росписи за 1881 г., стр. 45.

**) См. Объяснит. зап. Государств. Контроля по исполненію госуд. росписи на 1882 г., стр. 63.

***) Мѣрою этою финансовое вѣдомство надѣялось поднять курсъ кредитнаго рубля, но достигнуть этой цѣли ему не удалось: курсъ продолжалъ держаться на очень низкомъ уровнѣ; согласно таблицамъ, приложеннымъ къ труду Г. Кашкарова (Денежное обращеніе въ Россіи, т. II, С. П. Б. 1898 г.), средній вексельный курсъ на Парижъ составлялъ: въ 1881 г.—266 3/16, а въ 1882—253 3/4 фр. за 100 р. кред.

для удовлетворенія насущныхъ обще-государственныхъ потребностей страны. При такихъ условіяхъ было естественно, что всякое сбереженіе въ государственныхъ расходахъ привѣтствовалось Министромъ Финансовъ и всякое предложеніе, клонящееся къ осуществленію такого сбереженія, могло расчитывать на поддержку съ его стороны.

Принятую Н. Х. Бунге точку зрѣнія на общій вопросъ о сравнительныхъ достоинствахъ частнаго и казеннаго желѣзнодорожнаго строительства раздѣлялъ и Комитетъ Министровъ, который также считалъ этотъ вопросъ еще не достаточно выясненнымъ; однако, въ виду засвидѣтельствованныхъ Министромъ Путей Сообщенія благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ сооруженія Екатерининской дороги было признано цѣлесообразнымъ примѣнить тотъ же способъ сооруженія и къ Екатеринбурго-Тюменской линіи; при этомъ было поручено Ген. Ад. Посьету пересмотрѣть еще разъ техническія условія и расцѣночную вѣдомость на проектированную линію, съ цѣлью сократить до возможныхъ предѣловъ строительную стоимость дороги. Дѣло о такомъ сокращеніи затратъ Правительства два раза разсматривалось затѣмъ въ Комитетѣ Министровъ (уже въ 1883 г.), причемъ общія усилія Министра Путей Сообщенія и Комитета въ концѣ концовъ увѣнчались полнымъ, можно сказать даже неожиданнымъ успѣхомъ: цѣна линіи (протяженіемъ въ 304 версты) съ разрѣшенной къ ней впослѣдствіи вѣтвью отъ Каменскаго казеннаго завода (длиной около 38 верстъ) выразилась въ цифрѣ 42.789 р. кред. съ версты. Если изъ общей строительной суммы исключить, по средней поверстной расцѣнкѣ, стоимость Каменской вѣтви, какъ не имѣвшейся въ виду при произведенномъ въ 1882 г. состязаніи частныхъ соискателей на постройку Екатеринбурго-Тюменской дороги, то окажется, что противъ низшей цѣны, заявленной на соисканіи (19.650.000 р.), казенная постройка обошлась дешевле почти на 6 мил. руб. и, слѣдовательно, сбереженіе превзошло приблизительно *въ десять разъ* экономію, первоначально предвидѣвшуюся Министромъ Путей Сообщенія (600.000 р., см. выше) *).

*) См. Краткій очеркъ начала и распространенія жел. дор. въ Россіи стр. 309.

Предварительныя работы по предположеннымъ новымъ желѣзнымъ дорогамъ.

По другимъ линіямъ, поставленнымъ Комитетомъ Министровъ на очередь при разсмотрѣніи, въ 1882 г., новаго проекта развитія нашей рельсовой сѣти, оказалось необходимымъ, какъ указано выше, произвести, до разрѣшенія приступа къ нимъ, подробныя изысканія. Ген. Ад. Посьетъ тогда же заявилъ Комитету, что дѣло это потребуетъ довольно продолжительнаго времени, особенно въ виду установленнаго для производства этихъ изысканій порядка: съ помощью отдѣльныхъ коммисій изъ представителей различныхъ вѣдомствъ. Подобный порядокъ безспорно имѣлъ значительныя преимущества передъ прежнимъ способомъ производства желѣзнодорожныхъ изысканій одними лишь чинами Министерства Путей Сообщенія, такъ какъ при системѣ изслѣдованія отдѣльныхъ раіоновъ не только инженерами, но смѣшанными коллегіями, получалась возможность, помимо составленія техническихъ проектовъ каждой предположенной линіи, получать еще данныя относительно производительности имѣющей быть прорѣзанною такою линіею мѣстности, грузовъ, которые эта послѣдняя будетъ отпускать и получать, и т. п. Тѣмъ не менѣе, собраніе столь разнообразныхъ свѣдѣній, а затѣмъ и надлежащая группировка ихъ, конечно не могли быть производимы въ короткіе сроки—что оказалось и въ данномъ случаѣ. Уже задача, возложенная въ этомъ отношеніи на Министра Путей Сообщенія въ 1882 г.—производство изысканій по 9 линіямъ (не считая участковъ Сибирской дороги) *)—была сама по себѣ достаточно обширна; въ слѣдующемъ 1883 г. она еще усложнилась тѣмъ, что къ первоначально избраннымъ дорогамъ присоединились еще двѣ линіи, которыя Комитетъ Министровъ призналъ неотложно подлежащими включенію въ сѣть. Это были дороги: *Владикавказо-Петровская* и *Ромны-Кременчугская*.

Первая изъ нихъ дала поводъ къ оживленнымъ преніямъ еще въ 1879 г. при разсмотрѣніи проекта Великаго Князя Михаила Николаевича о постройкѣ желѣзнодорожныхъ сообщеній на Кавказѣ и въ Закавказьѣ и тогда же была въ принципѣ одобрена къ исполненію, «когда обстоятельства

*) Линіи эти были: 1) Новороссійская, 2) Туккумо-Виндавская, 3) Восточно-Донецкая, 4) Миллеровская, 5) Пензо-Лозовская, 6) Жмеринко-Новоселицкая, 7) Ржево-Вяземская, 8) Перекопская и 9) Элтонская (см. выше).

будутъ тому благопріятствовать» (см. т. II, гл. VI настоящаго очерка). Вопросъ о ней вновь былъ поднятъ въ 1883 г. Министромъ Финансовъ, который въ одномъ изъ засѣданій Комитета Министровъ заявилъ, что на нее давно пора снова обратить вниманіе и даже признать настоятельно необходимою, вслѣдствіе первостепеннаго значенія ея для стратегическихъ цѣлей и вмѣстѣ съ тѣмъ для облегченія нашихъ торговыхъ сношеній (черезъ Каспійское море) съ Персіею и Среднею Азіею, а также въ видахъ поднятія доходности Владикавказской дороги, чистый доходъ которой не покрываетъ обязательныхъ платежей по ея капиталамъ *). Комитетъ присоединился къ Министру Финансовъ и въ средѣ его возникло даже одно время предположеніе—ради обезпеченія скорѣйшаго осуществленія проектированной Н. Х. Бунге линіи—отложить производство изысканій по нѣкоторымъ изъ ранѣе намѣченныхъ путей (имѣлось въ виду пожертвовать дорогами Ржево-Вяземской и Пензо-Лозовской). Въ концѣ концовъ, однако, такое предположеніе было оставлено, преимущественно вслѣдствіе послѣдовавшихъ на него возраженій: Начальника Главнаго Штаба, Ген. Ад. Обручева, отстаивавшаго важное стратегическое значеніе соединительнаго пути между Ржевомъ и Вязьмой, и Предсѣдателя Департамента Государственной Экономіи (Ген. Ад. Графа Баранова), который настаивалъ на удержаніи въ спискѣ неотложныхъ дорогъ Пензо-Лозовской линіи, необходимой, по его убѣжденію, для пробужденія къ экономической жизни весьма хлѣбороднаго, но лишеннаго улучшенныхъ средствъ сообщенія, пространства между сѣверо-восточными губерніями и Чернымъ моремъ. Комитетъ рѣшилъ удовлетворить требованіе Министра Финансовъ, не нарушая первоначально выработаннаго плана производства изысканій по новымъ желѣзнодорожнымъ линіямъ **).

Иниціатива въ дѣлѣ признанія неотложности второй изъ упомянутыхъ выше дорогъ (Ромны-Кременчугской) принадлежала Министру Путей Сообщенія. Онъ смотрѣлъ на эту линію, какъ на совокупность двухъ подъѣздныхъ путей: а) отъ Ро-

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 25 Января 1883 г.

**) См. Журн. Ком. Мин. 8 Марта 1883 г. Государь утвердилъ положеніе Комитета 18 того же Марта.

менъ до Миргорода и б) отъ Миргорода до Кременчуга, относя первый къ сферѣ вліянія Либаво-Роменской, а второй—Харьково-Николаевской дорогъ, почему и предполагалъ сооружать южный участокъ, прилегающій къ казенной дорогѣ, на средства Государственнаго Казначейства, а сѣверный—распоряженіемъ общества Либаво-Роменской дороги. Настоятельность же соединенія Роменъ съ Кременчугомъ Ген. Ад. Посьетъ мотивировалъ главнымъ образомъ многочисленными ходатайствами о сооруженіи такой линіи со стороны мѣстныхъ административныхъ и земскихъ учрежденій, которыя давно обращали вниманіе Правительства на отсутствіе рельсовыхъ сообщеній въ разсматриваемомъ раіонѣ *). Комитетъ сочувственно отнесся къ этой дорогѣ, какъ къ естественному продолженію Либаво-Роменской линіи, о необходимости осуществленія которой неоднократно упоминалось не только въ прежнихъ положеніяхъ Комитета Министровъ, но и въ журналахъ бывшаго Комитета желѣзныхъ дорогъ; способъ же выполненія новой линіи, предложенный Министромъ, Комитетъ не призналъ удобнымъ, изъ опасенія излишнихъ затратъ, могущихъ потребоваться для осуществленія непрерывной линіи двумя предпринимателями, изъ которыхъ каждый велъ бы дѣло постройки на различныхъ основаніяхъ. Поэтому Комитетъ склонялся къ сооруженію всей линіи отъ Роменъ до Кременчуга непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства и поручилъ Ген. Ад. Посьету разработать этотъ вопросъ одновременно съ производствомъ изысканій по проектированной дорогѣ. Положеніе Комитета удостоилось Высочайшаго утвержденія 1 Іюля 1883 г.

Такимъ образомъ, вмѣсто прежнихъ 9-ти, на очереди оказалось, къ срединѣ 1883 г., уже 11 линій; по каждой изъ нихъ предстояли еще сложныя изысканія (въ 1882 г., въ виду незначительности отпущенныхъ съ этой цѣлью кредитовъ—100.000 р.—не удалось довести до конца даже изысканій по 5 изъ утвержденныхъ въ 1882 г. дорогъ; окончаніе этихъ изысканій и приступъ къ изслѣдованіямъ по другимъ, признаннымъ необходимыми, линіямъ, былъ отложенъ до 1883 г. **).

---

*) См. Предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 6 Іюня 1883 г. за № 4960.

**) См. Предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 12 Января 1883 г. за № 304.

Неудивительно, что такая работа заняла весь 1883 г. и большую часть 1884. Этимъ объясняется, что за указанное время, т. е. ранѣе конца 1884 г. не оказалось возможности окончательно разрѣшить постройку хотя бы одной изъ проектированныхъ Комитетомъ Министровъ крупныхъ линій; изъ дорогъ экономическаго значенія въ 1883 г. были одобрены къ исполненію лишь нѣкоторые подъѣздные пути, относительно осуществленія которыхъ Министръ Путей Сообщенія, согласно данному ему въ 1882 г. полномочію, могъ входить съ представленіями въ Комитетъ Министровъ по своему усмотрѣнію и по мѣрѣ надобности. На основаніи подобныхъ представленій, по одобреніи ихъ Комитетомъ и съ Высочайшаго соизволенія, были отстроены вѣтви: а) къ казенной *Екатерининской дорогѣ отъ пристаней Кайдакской и Каменской,* на Днѣпрѣ; эти вѣтви отстроила казна; б) *отъ ст. Юзово къ Донецкой дорогѣ*, в) *отъ Кутаиса до Тквибульскихъ копей* и г) *отъ ст. Низовка*, Либаво-Роменской дороги, *до Корюковскаго сахаро-рафинаднаго завода;* послѣдніе три подъѣздныхъ пути возникли благодаря частной иниціативѣ.

Стратегическія желѣзныя дороги.

Независимо отъ производства изысканій по перворазряднымъ линіямъ торгово-промышленнаго значенія, въ теченіе 1883—1884 г. велись еще усиленныя работы по созданію цѣлой сѣти стратегическихъ желѣзныхъ дорогъ въ Полѣсьѣ и въ Привислинскомъ краѣ; онѣ сооружались по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, согласно вырабатываемымъ военнымъ вѣдомствомъ предварительнымъ проектамъ, и не входили въ число линій, разсмотрѣнныхъ Комитетомъ Министровъ въ 1882 г. О первой изъ осуществленныхъ дорогъ этой категоріи—Жабинко-Пинской—уже говорилось ранѣе; слѣдовавшіе за нею, въ порядкѣ очереди исполненія, рельсовые пути, входившіе въ ту же сѣть военныхъ дорогъ, были утверждены Особымъ Совѣщаніемъ, состоявшимся 14 Февраля 1883 г. подъ Личнымъ Предсѣдательствомъ Государя. Назначены были къ осуществленію, въ 3 хъ-лѣтній срокъ, линіи: 1) *Вильно-Ровно* съ вѣтвью *Барановичи-Бѣлостокъ*, 2) *Пинскъ-Лунинецъ-Гомель* и 3) *Сѣдлецъ-Малкинъ*, всего около 1075 верстъ; работы должны были производиться на средства казны, при содѣйствіи желѣзнодорожныхъ батальоновъ, уже показавшихъ свою полную пригодность для такого дѣла при отстройкѣ Жабинско-Пин-

ской дороги *). По южной части Вильно-Ровенской дороги (Лунинецъ—Ровно), о которой поднимался вопросъ еще въ 1874 г. **), имѣлись въ распоряженіи Военнаго Министерства предварительныя изысканія, дополненныя добавочными изслѣдованіями по всему протяженію линіи, законченными въ 1883 г.; поэтому къ постройкѣ упомянутой дороги (съ вѣтвью Лунинецъ—Пинскъ, составлявшей часть проектированнаго рельсоваго пути отъ Пинска черезъ Лунинецъ на Гомель) явилась возможность приступить безотлагательно, за опредѣленіемъ Комитетомъ Министровъ, по Высочайшему повелѣнію, окончательнаго направленія линіи и по ассигнованіи достаточныхъ на приступъ къ работамъ кредитовъ. Постройка произведена была весьма быстро: сѣверный участокъ линіи (Вильна—Лунинецъ) и вѣтвь на Пинскъ—общимъ протяженіемъ 353 версты—были уже открыты для движенія 30 Декабря 1884 г., участокъ же Лунинецъ—Ровно (182 версты)—къ веснѣ 1885 г. Поверстная стоимость обоихъ участковъ, несмотря на серьезныя техническія затрудненія, встрѣтившіяся при прокладкѣ, пути и другія осложненія, обнаружившіяся уже послѣ утвержденія дороги къ исполненію, не превысила, въ среднемъ выводѣ, скромной цифры въ 42.288 р. ***).

Сооруженіе другихъ стратегическихъ линій, назначенныхъ къ постройкѣ въ нашей западной полосѣ, замедлилось вслѣдствіе нѣкоторыхъ сомнѣній относительно цѣлесообразности выработанныхъ для нихъ проектовъ,—сомнѣній, заявленныхъ въ Комитетѣ Министровъ, которому Государь повелѣлъ представить свое заключеніе по этому вопросу. Въ засѣданіи Комитета Государственный Контролеръ Статсъ-Секретарь Сольскій (нынѣ Графъ) и Министръ Финансовъ высказали опасеніе, не нала-

*) См. Статистич. Сб. Мин. Пут. Сообщ., вып. XII, стр. 3.

**) Графъ А. П. Бобринской, по соглашенію съ Военнымъ Министромъ (Гр. Милютинымъ), внесъ въ этомъ году, наряду съ другими проектами желѣзныхъ дорогъ, также проектъ стратегической линіи Брестъ—Брянскъ, съ вѣтвями на Гродно, Ровно и Ковель (см. т. II, гл. IV настоящаго очерка). Вѣтвь на Ровно соотвѣтствовала предположенному Ген. Ад. Ванновскимъ участку Лунинецъ-Ровно Полѣсскихъ дорогъ, съ отстройкой которыхъ вообще осуществлялся планъ, задуманный Бобринскимъ и оставшійся въ его время неисполненнымъ.

***) См. Статистич. Сб. Мин. Пут. Сообщ., вып. XV, стр. 7.

гаетъ ли постройка свыше 1,000 верстъ стратегическихъ дорогъ въ теченіе сравнительно короткаго срока слишкомъ тяжкаго бремени на Государственное Казначейство, тѣмъ болѣе, что подобнаго рода дороги, хотя и имѣютъ первостепенное значеніе въ дѣлѣ обороны страны, все же всецѣло ложатся на средства казны, не облегчая жертвъ послѣдней соотвѣтствующимъ оживленіемъ экономической жизни прорѣзываемыхъ ими мѣстностей, какъ это замѣчается при осуществленіи линій, удовлетворяющихъ торговымъ и промышленнымъ нуждамъ населенія. Въ виду такихъ соображеній Комитетъ счелъ болѣе осторожнымъ подвергнуть весь вопросъ о стратегическихъ дорогахъ новому разсмотрѣнію *), на что согласился и Государь, повелѣвшій созвать съ этою цѣлью новое Совѣщаніе, подъ предсѣдательствомъ Великаго Князя Михаила Николаевича. На засѣданіи Совѣщанія Военный Министръ Ген. Ад. Ванновскій упорно отказался поступиться хотя бы однимъ изъ своихъ требованій; напротивъ того—онъ усугубилъ ихъ, прибавивъ къ прежнимъ, намѣченнымъ въ 1883 г., стратегическимъ дорогамъ, еще линію *отъ Бреста до ст. Холмъ* на Привислянской дорогѣ. Всѣ проектированныя военнымъ вѣдомствомъ линіи, говорилъ Ген. Ад. Ванновскій, безусловно необходимы, чтобы обезпечить цѣлость и безопасность Государства; отсрочка исполненія хотя бы одной изъ нихъ грозитъ неисчислимыми неблагопріятными послѣдствіями. Противъ такого категорическаго заявленія Совѣщаніе не сочло возможнымъ возражать, и мнѣніе Военнаго Министра получило утвержденіе Государя 17 Марта 1884 г. **). Такимъ образомъ, дѣлу постройки стратегическихъ дорогъ былъ данъ новый толчекъ, причемъ для руководительства этимъ дѣломъ во всемъ его объемѣ Государь учредилъ отдѣльное Совѣщаніе, въ составъ котораго вошли: Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Министры: Путей Сообщенія, Военный и Финансовъ, Начальникъ Главнаго Штаба и Государственный Контролеръ; предсѣдательство было возложено на Предсѣдателя Комитета Министровъ М. Х. Рейтерна (впослѣдствіи Графа). Преобладающимъ вліяніемъ и въ этомъ новомъ Совѣщаніи пользовались,

*) См. Журн. Ком. Мин. 14 Февраля 1884 г.
**) См. Статист. Сборникъ М-ва П. С., вып. XIII, стр. 3.

повидимому, представители военнаго вѣдомства; такъ, по крайней мѣрѣ можно думать, судя по руководящимъ началамъ, преподаннымъ Совѣщаніемъ смѣшаннымъ техническимъ коммисіямъ, которымъ было поручено предварительно вырабатывать проекты предположенныхъ къ постройкѣ дорогъ. Начала эти сводились къ слѣдующему: 1) дороги должны быть сообразованы съ потребностями военнаго вѣдомства; 2) удовлетвореніе потребностей торговли должно играть при сооруженіи этихъ дорогъ роль второстепенную, 3) дороги должны быть расчитаны преимущественно на одно мѣстное движеніе, и 4) размѣры сооруженій и приспособленій этихъ дорогъ должны, по возможности, приближаться къ типамъ, принятымъ на Жабинско-Пинской линіи *). Ясно, что подобнаго рода инструкція отражала въ себѣ, главнымъ образомъ, взгляды, выработавшіеся на предстоявшую въ данномъ случаѣ задачу у Военнаго Министра и у Начальника Главнаго Штаба. Согласно распоряженіямъ упомянутаго Совѣщанія, представлявшимся на Высочайшее утвержденіе въ теченіе 1884 г., были отстроены всѣ назначенныя къ исполненію стратегическія линіи: Лунинецъ-Гомель (284 вер., открыта въ Февралѣ 1886 г.), Барановичи-Бѣлостокъ (196 вер., открыта въ Ноябрѣ 1886 г.) и двѣ линіи въ Привислинскомъ краѣ: Брестъ-Холмская (107 вер.) и Сѣдлецъ-Малкинская (62 вер.) **). Послѣднія двѣ по отстройкѣ ихъ въ 1887 г. были сданы въ эксплоатацію обществу Варшаво-Тереспольской дороги: Правительство находило, что эксплоатировать за счетъ казны два незначительные участка, не связанные даже между собою, и оба составляющіе вѣтви одной магистральной линіи, не представляется выгоднымъ. Съ выкупомъ Варшаво-Тереспольской дороги въ казну (см. предшествующую главу) оба участка перешли въ эксплоатацію казны.

---

*) См. Стат. Сборн. М-ва П. С., вып. XIII, стр. 4.

**) Кромѣ того, въ томъ же Совѣщаніи обсуждался вопросъ и о послѣднемъ участкѣ Полѣсской сѣти:—дорогѣ Гомель-Брянской, а также была рѣчь о линіи отъ Риги до Пскова, съ вѣтвью на Дерптъ; но окончательное разрѣшеніе на постройку ихъ было дано по положеніямъ Комитета Министровъ. Поэтому объ указанныхъ дорогахъ будетъ говорено ниже, при разсмотрѣніи дѣятельности Комитета Министровъ по дальнѣйшему расширенію нашей рельсовой сѣти.

Стоимость перечисленныхъ выше стратегическихъ дорогъ выразилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

Лунинецъ-Гомельской.....	по	36.141	р.	съ версты
Барановичи-Бѣлостокской....	»	46.678	»	» »
Брестъ-Холмской.....	»	41.710	»	» »
Сѣдлецъ-Малкинской.....	»	53.148	»	» »

Какъ видно изъ этой таблицы, казенная постройка желѣзныхъ дорогъ продолжала производиться у насъ по цѣнамъ, несомнѣнно умѣреннымъ.

Чтобы не возвращаться еще разъ къ желѣзнымъ дорогамъ исключительно военнаго значенія, здѣсь слѣдуетъ упомянуть еще о разрѣшенномъ Государемъ, въ 1884 г., продолженіи *Закаспійской* дороги (строившейся на спеціально для нея приспособленныхъ основаніяхъ военнымъ вѣдомствомъ, см. томъ II, гл. VI настоящаго очерка) до Асхабада; затѣмъ, по Высочайшему повелѣнію, данному въ 1885 г., послѣ занятія нашими войсками Мерва, упомянутая линія была продолжена далѣе черезъ Мервъ до р. Аму-Дарьи. Еще позднѣе (въ 1888 г.) она была доведена до Самарканда *) и, будучи продолжена вглубь Азіи, пріобрѣла, кромѣ спеціально военнаго, еще выдающееся торговое значеніе. Стоимость ея сооруженія не превышала въ среднемъ выводѣ 24.000 р. на версту.

Приступъ къ сооруженію нѣкоторыхъ изъ намѣченныхъ въ 1882 г. линій экономическаго значенія.

Пока въ Особомъ Совѣщаніи, о которомъ говорилось выше, рѣшались вопросы о порядкѣ постройки стратегическихъ рельсовыхъ сообщеній, приходили къ концу предпринятыя Министерствомъ Путей Сообщенія изысканія по линіямъ общаго экономическаго значенія, опредѣлить окончательное направленіе и способъ сооруженія которыхъ предстояло Комитету Министровъ. Одною изъ первыхъ дорогъ, къ изслѣдованію раіона будущихъ дѣйствій которой было приступлено еще въ 1882 г., являлась *линія отъ Ростово-Владикавказской дороги къ Черному морю*. Въ Февралѣ 1884 г. Комитетъ Министровъ

*) См. Кр. очеркъ развитія и распр. жел. дор. въ Россіи стр. 316 и 331.

подтвердилъ ея первостепенное значеніе и призналъ, что послѣ Сибирской линіи она представляется наиболѣе неотложною изъ всѣхъ намѣченныхъ Правительствомъ желѣзнодорожныхъ линій *). Сообразно этому Ген. Ад. Посьетъ осенью 1884 г. внесъ въ Комитетъ свои окончательныя предположенія объ устройствѣ указанной дороги. Наиболѣе подходящимъ направленіемъ для нея онъ считалъ, согласно результатамъ произведенныхъ изысканій, направленіе отъ ст. Тихорѣцкой, Ростово-Владикавказской линіи, черезъ Екатеринодаръ до Новороссійска, въ которомъ онъ предполагалъ оборудовать портъ, доступный для океанскихъ судовъ. Съ выполненіемъ этого послѣдняго условія и съ осуществленіемъ Новороссійской вѣтви, писалъ Ген. Ад. Посьетъ, самыя хлѣбородныя мѣстности сѣвернаго Кавказа будутъ отстоять отъ незамерзающаго порта не болѣе, какъ въ 200—300 верстахъ. При такихъ разстояніяхъ и при устраненіи въ Новороссійскѣ накладныхъ расходовъ, вызываемыхъ въ замерзающихъ портахъ необходимостью хранить хлѣбъ въ теченіе зимнихъ мѣсяцевъ,—кавказскій хлѣбъ, по своей цѣнѣ на заграничныхъ рынкахъ, будетъ поставленъ въ болѣе благопріятныя условія для конкурренціи, чѣмъ хлѣбъ, отправляемый черезъ балтійскіе порты. Такимъ образомъ сѣверный Кавказъ не только можетъ замѣнить оскудѣвающія внутреннія области Имперіи въ отпускной хлѣбной торговлѣ нашей, но и будетъ имѣть возможность бороться съ возрастающею конкурренціею нашему хлѣбу на европейскихъ рынкахъ со стороны земледѣльческихъ произведеній другихъ частей свѣта. Отвѣчая, далѣе, на опасенія, которыя высказывались относительно возможности отвлеченія Новороссійскою вѣтвью грузовъ отъ Ростовскаго порта, Министръ полагалъ, что сооруженіе новой дороги едва ли представитъ опасность для торговаго значенія Ростова на Дону. Все, что послѣдній можетъ потерять вслѣдствіе отвлеченія части хлѣба на Новороссійскую вѣтвь, возмѣстится тѣмъ значеніемъ, которое получитъ Ростовъ, сдѣлавшись складочнымъ мѣстомъ для хлѣба юго-восточной Россіи, который послѣдуетъ къ Ростову какъ для отправки въ зимнее время черезъ Новороссійскъ, такъ и для отпуска черезъ Азовское море, не встрѣчая болѣе на этомъ

*) См. Журн. Ком. Мин. 14 Февраля 1884 г.

пути препятствій отъ наплыва кавказскаго хлѣба въ размѣрахъ, превышающихъ пропускную силу Ростовскаго порта. Наконецъ, при своемъ положеніи вблизи отъ мѣсторожденій каменнаго угля и въ сравнительно недалекомъ разстояніи отъ желѣзныхъ рудниковъ южной Россіи, Ростовъ имѣетъ всѣ условія для развитія фабрично-заводской промышленности, произведенія которой найдутъ себѣ сбытъ на Кавказѣ *).

Относительно вопроса о способѣ постройки Новороссійской вѣтви, Ген. Ад. Посьетъ представилъ результаты своей переписки съ Н. Х. Бунге. Пунктомъ, на которомъ сходились оба Министра, являлось признаніе проектированной дороги линіею, имѣющей значеніе не самостоятельнаго рельсоваго пути, а вѣтви Ростово-Владикавказской желѣзной дороги (содержавшейся, какъ извѣстно, частнымъ обществомъ). Поэтому, признавая, что собственно *постройка* новой линіи на средства казны не могла бы встрѣтить затрудненій, оба Министра находили, что *эксплоатація* ея Правительствомъ при данныхъ условіяхъ являлась бы безусловно неудобной и по всей вѣроятности убыточной. Притомъ же общество Владикавказо-Петровской дороги, не отказываясь принять на себя завѣдываніе Новороссійскою вѣтвью и въ случаѣ сооруженія ея казною, требовало въ замѣнъ того продолженія дарованной ему временной на 15 лѣтъ гарантіи акціонернаго капитала до окончанія концессіоннаго срока; въ случаѣ же, если бы Правительство предоставило компаніи и отстройку разсматриваемой линіи, общество довольствовалось продленіемъ гарантіи всего на 12 лѣтъ, притомъ въ постепенно понижающемся размѣрѣ. Приведенныя обстоятельства заставили Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ предпочесть для Новороссійской вѣтви способъ постройки ея распоряженіемъ общества Ростово-Владикавказской желѣзной дороги. Кромѣ того Министры вполнѣ основательно разсчитывали, что постройка новой вѣтви подыметъ доходъ общества и уменьшитъ приплаты Правительства въ счетъ гарантіи, дарованной капиталамъ компаніи **).

---

*) См. Предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 27 Сентября 1884 г. за № 8640.

**) Надежды эти съ теченіемъ времени оправдались: по свѣдѣніямъ Госуд. Контроля чистый доходъ общества въ 1888 г. равнялся 2.448.904 р., въ 1894 же году возросъ до 4.002.875 р.

Комитетъ, одобривъ изложенныя предположенія, передалъ финансовую сторону дѣла на обсужденіе Государственнаго Совѣта (на основаніи Высочайше утвержденнаго въ 1883 г. порядка распредѣленія желѣзнодорожныхъ дѣлъ между Комитетомъ Министровъ и Государственнымъ Совѣтомъ; см. введеніе по настоящему тому).

25 Декабря 1884 г. былъ утвержденъ новый уставъ общества *Владикавказской* дороги (такое названіе получила компанія). Переименованному обществу присвоивалось право выпустить своимъ распоряженіемъ облигаціи (гарантированныя Правительствомъ въ размѣрѣ 4,29%) для отстройки Новороссійской вѣтви, протяженіемъ около 258 верстъ. По акціонерному же капиталу временная гарантія въ 5,1% (1872—1887) была продолжена съ 1887 г. еще на 12 лѣтъ, но при условіи постепеннаго уменьшенія ея, кончая 1%. Кромѣ обычныхъ ограничительныхъ правилъ того времени въ уставѣ предусматривался порядокъ распредѣленія чистаго дохода компаніи, разсчитанный на то, чтобы заинтересовать акціонеровъ въ веденіи предпріятія, удѣливъ имъ часть могущей получиться чистой прибыли.

Приблизительная расцѣнка стоимости Новороссійской вѣтви, на основаніи которой былъ исчисленъ и размѣръ облигаціоннаго капитала, дала цифру около 63.642 р. на версту пути *). Цифра эта, добытая правительственными изысканіями, не считалась Министромъ Путей Сообщенія преувеличенной въ виду ожидавшихся техническихъ трудностей постройки; компанія также приняла ее. Поэтому исчезалъ послѣдній аргументъ, который можно было бы выдвинуть въ пользу сооруженія линіи казною—именно: что цѣна, по которой будетъ строить компанія и на которую придется гарантировать опредѣленный доходъ, выше стоимости пути, выведенной Правительствомъ (на этомъ основаніи, какъ выше упомянуто, состоялось рѣшеніе о постройкѣ казной Екатеринбурго-Тюменской линіи). Здѣсь не было ничего подобнаго; болѣе того, вслѣдствіе настояній Министра Финансовъ, общество согласилось изъ суммы разрѣшеннаго ему къ выпуску облигаціоннаго капитала уплатить Правительству всѣ свои преж-

*) См. то же предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 27 Сентября 1884 г., на Которое была ссылка выше.

ніе долги по разновременно выданнымъ ему ссудамъ и авансамъ (около 4.440.000 р. мет. нар.), что и было оговорено въ уставѣ. Слѣдовательно условія сооруженія проектированной линіи обѣщали безспорныя выгоды казнѣ *).

Разрѣшеніемъ приступа къ сооруженію Новороссійской вѣтви завершилась дѣятельность высшаго Правительства по желѣзнодорожному вопросу за 1884 г.

1885 г. открылся правительственнымъ актомъ чрезвычайной важности: Высочайшимъ повелѣніемъ 6 Января, которымъ было окончательно рѣшено, что головнымъ участкомъ транзитнаго Сибирскаго пути будетъ, въ предѣлахъ Европейской Россіи, дорога Самара—Уфа—Златоустъ. За этимъ Высочайшимъ повелѣніемъ послѣдовало Высочайше утвержденное, 25 того же Января, положеніе Комитета Министровъ о приступѣ къ работамъ по устройству названной линіи непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства. Подробности этого дѣла будутъ разсмотрѣны въ отдѣльномъ отъ настоящаго труда очеркѣ; здѣсь же придется лишь отмѣтить бывшія въ засѣданіи Комитета, посвященномъ этому дѣлу, сужденія о Казанской дорогѣ. Извѣстно, что соединеніе Европейской Россіи съ Сибирью было ранѣе проектировано черезъ Нижній-Новгородъ и Казань; съ принятіемъ же новаго направленія Сибирской магистрали, Казань, какъ и до того времени, оставалась внѣ общей желѣзнодорожной сѣти.

Между тѣмъ, трудно было не признать, что Казанская губернія и г. Казань, который уже тогда насчитывалъ 130,000 жителей, не могутъ долѣе оставаться безъ прочной связи съ коренными частями Имперіи, тѣмъ болѣе, что мѣстность, расположенная въ предѣлахъ обширнаго четыреугольника, который окаймлялся желѣзными дорогами Московско-Нижегородской, Московско-Рязанской и р. Волгою, является, какъ указывалъ Комитетъ, одной изъ наиболѣе хлѣбородныхъ и промышленныхъ въ Россіи. Въ виду этого Комитетъ по почину своего Предсѣдателя М. Х. Рейтерна въ принципѣ призналъ необходимымъ возможно безотлагательное соединеніе Казани съ центральною рельсовою сѣтью и предоставилъ Министру Путей Сообщенія приступить къ производству изысканій, потребныхъ для выполненія предстоявшей Правительству задачи.

*) Сквозное движеніе по Новороссійской вѣтви открыто въ Іюлѣ 1888 г.

Такъ возникъ вопросъ о сооруженіи линіи, обстоятельства осуществленія которой составляютъ одну изъ наиболѣе интересныхъ страницъ въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго строительства за время царствованія Императора Александра III.

Предположенія объ усиленной постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ видахъ противодѣйствія экономическому кризису и участь, постигшая этотъ планъ.

Вскорѣ послѣ описанныхъ событій Ген. Ад. Посьетъ довелъ до свѣдѣнія Комитета Министровъ, что по всѣмъ дорогамъ, поставленнымъ на первую очередь въ 1882—1883 г.г., изысканія уже закончены *), и что настало время установить сроки приступа къ самой постройкѣ. Съ своей стороны Министръ Путей Сообщенія, за разрѣшеніемъ уже къ исполненію Самаро-Уфимской и Новороссійской линій, полагалъ начать въ 1885 г. работы по проложенію главнѣйшихъ изъ линій, ранѣе признанныхъ неотложными **). Общее протяженіе ихъ составляло, по расчету Министра,—вмѣстѣ съ питательными вѣтвями, о которыхъ онъ намѣренъ былъ представлять особо,—1,200 верстъ, т. е. не превышало той нормы, которую Комитетъ принялъ въ качествѣ предѣльной въ 1882 г. (см. выше).

При обсужденіи этого дѣла въ Комитетѣ, Ген. Ад. Обручевъ внесъ въ проектъ Министра Путей Сообщенія нѣкоторыя поправки, необходимыя, по его объясненію, съ точки зрѣнія военнаго вѣдомства. Прежде всего онъ считалъ необходимымъ включить въ сѣть *линію отъ Пскова до Риги съ вѣтвью къ Дерпту* (Юрьеву). Эта дорога, вопросъ о которой разъ уже восходилъ до Комитета Министровъ (въ 1874 г.) ***), по свидѣтельству Начальника Главнаго Штаба, была снова намѣчена къ сооруженію Особымъ Совѣщаніемъ по стратегическимъ дорогамъ, подъ предсѣдательствомъ Великаго Князя Михаила Николаевича (въ 1884 г.); она не только желательна въ цѣляхъ стратегическихъ, такъ какъ свяжетъ оборону финскаго побережья, установивъ связь С.-Петербурга съ Либавою и давъ возможность быстрѣе, чѣмъ при пользованіи одной Варшав-

*) Кромѣ изысканій по южному участку Пензо-Лозовской дороги, которыя, хотя и были доведены до конца, но еще не представлены на разсмотрѣніе Министерства.

**) Списокъ, представленный Министромъ, заключалъ въ себѣ дороги: Ромны-Кременчугскую, Туккумо-Виндавскую, Восточно-Донецкую, Миллеровскую, Жмеринко-Новоселицкую и нѣкоторыя питательныя вѣтви.

***) Линію эту включилъ въ свое представленіе о новыхъ дорогахъ Графъ А. П. Бобринской; вопросъ о всѣхъ представленныхъ дорогахъ былъ тогда, однако, отложенъ рѣшеніемъ (см. т. II, гл. VI).

ской дорогой, развертывать наши силы, но и съ экономической точки зрѣнія будетъ имѣть немаловажное значеніе, захватывая обширный, производительный край и отвѣчая торговымъ интересамъ г. Риги, особенно при возможномъ продолженіи проектированной линіи по направленію на Бологое. Затѣмъ Начальникъ Главнаго Штаба признавалъ настоятельнымъ завершить Полѣсскую сѣть, путемъ немедленнаго сооруженія послѣдняго участка ея—*отъ Гомеля до Брянска*—тѣмъ болѣе, что онъ уже одобренъ въ принципѣ Государемъ, по положенію того же указаннаго выше Особаго Совѣщанія.

Формулируя такія требованія, Ген. Ад. Обручевъ высказалъ нѣсколько общихъ мыслей о значеніи тѣхъ финансовыхъ жертвъ, которыя налагаетъ на Государство отстройка стратегическихъ линій; приведенныя имъ соображенія выражаютъ основной взглядъ военнаго вѣдомства на этотъ вопросъ, тогда неоднократно возникавшій въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ. Ген. Ад. Обручевъ такъ рѣшалъ его: «Если дороги стратегическія иногда и не имѣютъ преобладающаго коммерческаго значенія, то экономическая ихъ польза всетаки неоспорима. При наличности такихъ дорогъ и доставляемаго ими удобства, въ случаѣ предвидимыхъ политическихъ замѣшательствъ, къ быстрому сосредоточенію войскъ и военныхъ запасовъ въ угрожаемыхъ пунктахъ, является возможность прибѣгать къ такимъ передвиженіямъ лишь въ тотъ моментъ, когда ожидается непосредственная въ нихъ надобность».

За отсутствіемъ же необходимыхъ стратегическихъ путей одно, хотя бы и отдаленное, опасеніе военнаго столкновенія вызываетъ необходимость заблаговременнаго приступа къ передвиженію войсковыхъ частей, что безъ сомнѣнія порождаетъ тревогу въ населеніи и нарушаетъ мирный ходъ обыденной его жизни. Такимъ образомъ стратегическія дороги, обезпечивая внѣшнюю безопасность Государства, поддерживаютъ въ населеніи увѣренность въ обезпеченности его мирныхъ занятій и даютъ возможность не нарушать обычнаго строя жизни населенія безъ неизбѣжной въ томъ надобности *).

Въ Комитетѣ требованія Начальника Главнаго Штаба не вызвали возраженій и въ сѣть были включены двѣ новыя

*) См. Журн. Ком. Мин. 19 Марта и 2 Апрѣля 1885 г.

линіи: Псково-Рижская (съ вѣтвью на Дерптъ) и Гомель-Брянская. При этомъ, однако, Комитетъ исключилъ изъ представленнаго Министромъ Путей Сообщенія списка дорогу Туккумо - Виндавскую и не счелъ возможнымъ помѣстить ее въ первой очереди, находя, что сооруженіе ея предрѣшаетъ вопросъ о сооруженіи порта въ Виндавѣ—этотъ же вопросъ еще до сихъ поръ недостаточно изученъ.

Въ конечномъ выводѣ Комитетъ полагалъ приступить въ теченіе 1885 г. помимо отдѣльныхъ питательныхъ вѣтвей къ постройкѣ линій:

1) Ромны-Кременчугской.	198	вер.
2) Псково-Рижской съ вѣтвью на Дерптъ.	354	—
3) Миллеровской.	89	—
4) Жмеринко-Новоселицкой. . . .	263	—
5) Гомель-Брянской.	259	—
6) Ржево-Вяземской	115	—
7) Владикавказо-Петровской. . . .	234	—
Итого . .	1,512	вер.

Послѣдняя цифра заслуживаетъ вниманія: она показываетъ, что своимъ рѣшеніемъ Комитетъ еще расширялъ и безъ того обширную задачу, которую предполагалъ возложить на Правительство Ген. Ад. Посьетъ, представляя къ единовременному утвержденію 1,200 верстъ рельсовыхъ путей.

Такой фактъ находитъ себѣ объясняніе въ сужденіяхъ, состоявшихся въ разсматриваемомъ засѣданіи Комитета.

Въ то время Россія переживала тяжелый экономическій кризисъ, картину котораго въ яркихъ краскахъ набросалъ передъ Комитетомъ А. А. Абаза. Кризисъ, говорилъ онъ, выражается почти повсемѣстнымъ сокращеніемъ потребленія предметовъ мануфактурнаго и заводскаго производствъ; какъ послѣдствіе такого положенія вещей замѣчается уменьшеніе торговыхъ оборотовъ; фабрики и заводы или останавливаются вовсе, или сокращаютъ свою дѣятельность, что, въ свою очередь, имѣетъ прямое вліяніе на уменьшеніе спроса на рабочія руки и самыхъ заработковъ. Въ результатѣ являются убытки для заводчиковъ и торговцевъ, грозящіе имъ разореніемъ, и упадокъ благосостоянія значительной части населенія. Въ подобные періоды застоя торговой и промышленной дѣятельности представители

отдѣльныхъ фирмъ обыкновенно обращаются къ Правительству за помощью, которую оно нерѣдко вынуждено оказывать, отчасти для поддержанія наиболѣе надежныхъ предпріятій, временно затрудненныхъ въ оборотныхъ средствахъ, отчасти же въ видахъ воспособленія населенію, средства къ жизни котораго находятся въ прямой зависимости отъ дальнѣйшаго существованія тѣхъ или иныхъ промышленныхъ заведеній. Въ такомъ именно положеніи находимся мы въ настоящій моментъ. Опытомъ, однако, уже дознано, что принятіе, въ подобныхъ случаяхъ, какихъ либо частныхъ мѣръ, или затрата хотя бы и весьма значительныхъ суммъ, въ видѣ ссудъ и пособій отдѣльнымъ промышленнымъ предпріятіямъ, вообще мало достигаютъ цѣли и ложатся лишь бременемъ на Государственное Казначейство. Здѣсь нужны мѣры общія, распространяющіяся на все Государство; лишь этимъ путемъ можно достигнуть желаемой цѣли.

Признавая подобную постановку вопроса безусловно раціональною, Комитетъ пришелъ къ заключенію, что вывести страну изъ затруднительнаго положенія съ наибольшимъ успѣхомъ можно съ помощью испытаннаго уже въ шестидесятыхъ годахъ средства: приступа къ усиленной постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. При обще-признанномъ значеніи желѣзныхъ дорогъ, какъ одного изъ могущественнѣйшихъ факторовъ въ дѣлѣ развитія производительныхъ силъ страны, затрата на ихъ сооруженіе даже значительныхъ капиталовъ со стороны Государства, по убѣжденію Комитета, представляется мѣрою вполнѣ производительною, даже и въ тѣхъ случаяхъ, когда проектируемыя желѣзнодорожныя линіи не обѣщаютъ на первое время оказаться доходными. Поэтому, при выборѣ къ постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, нельзя останавливаться на соображеніяхъ о непосредственной доходности той или иной дороги, но необходимо взвѣшивать и тѣ общія выгоды, которыя принесетъ осуществленіе рельсовыхъ путей и, кромѣ того, стараться, чтобы затрачиваемые капиталы распредѣлялись по возможности равномѣрно и на возможно большомъ пространствѣ, дабы благотворнымъ вліяніемъ проводимыхъ путей могло воспользоваться населеніе значительнаго числа мѣстностей *).

*) См. тамъ же.

Эти выдержки изъ журнала Комитета даютъ ключъ къ объясненію рѣшенія, къ которому онъ пришелъ. Но какъ ни вѣски были мотивы, побудившіе Комитетъ остановиться на избранномъ имъ средствѣ противодѣйствія экономическому кризису, однако причины еще болѣе серьезнаго свойства, о которыхъ будетъ говорено ниже, парализовали возможность выполненія на практикѣ предположеній Комитета.

Изъ всѣхъ, перечисленныхъ въ журналѣ Комитета, дорогъ въ 1885 г. удалось приступить къ постройкѣ только двухъ: *Ромны-Кременчугской* и *Гомель-Брянской*. Обѣ были разрѣшены къ сооруженію на казенныя средства: Ромны-Кременчугская потому, что при окончательно избранномъ направленіи ея *), всѣ поступающіе на нее грузы, согласно ожиданіямъ Правительства, должны были обнаружить тяготѣніе къ ближайшему Николаевскому порту, въ виду чего Комитетъ Министровъ счелъ цѣлесообразнымъ сохранить Кременчугскую линію въ завѣдываніи казны, для усиленія доходовъ правительственной Харьково-Николаевской дороги; Гомель-Брянская же дорога составляла прямое продолженіе Лунинецъ-Гомельской стратегической линіи, такъ что было послѣдовательно отстроить и этотъ послѣдній участокъ Полѣсской сѣти распоряженіемъ Правительства **).

Стоимость Ромны-Кременчугской линіи была исчислена въ 41.859 р. съ версты ***), а Гомель-Брянская обошлась на версту пути по 45.293 р. ****).

Кромѣ этихъ линій, вошедшихъ въ сѣть, въ томъ же году былъ начатъ и оконченъ подъѣздный путь отъ г. Богородска, Московской губерніи до Глуховской мануфактуры братьевъ Морозовыхъ (16 верстъ длиною). Средства на сооруженіе пути дали: городъ, Морозовы и Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ *****).

Изъ другихъ проектированныхъ линій ни одна не могла быть начата вслѣдствіе затрудненій финансоваго свой-

---

*) Направленіе прежде предполагалось на Миргородъ (см. выше), но потомъ, съ согласія мѣстнаго (Полтавскаго) земства, установлено въ обходъ этого города и придерживалось по возможности прямолинейности.

**) Ромны-Кременчугская дорога открывалась постепенно, въ 1887—1888 г. Гомель-Брянская открыта 8 Августа 1887 г.

***) См. Стат. Сб. Мин. Пут. Сообщ. вып. XVII, стр. 4.

****) См. тотъ же Сборникъ вып. XV, стр. 7.

*****) См. Журн. Ком. Мин. 21 Мая 1885 г., Выс. утв. 31 Мая того же года.

ства *). Министръ Путей Сообщенія увѣдомилъ Государственнаго Секретаря (уже въ концѣ 1885 г.), что на тѣ изъ упомянутыхъ линій, которыя будутъ утверждены къ исполненію на средства казны, Министерству понадобятся дополнительные кредиты для приступа къ постройкѣ, по расчету 10—12 тысячъ рублей на версту, причемъ самую постройку за недостаткомъ времени можно будетъ начать только со слѣдующаго 1886 года. Обсужденіе этого заявленія имѣло послѣдствіемъ возбужденіе вопроса о порядкѣ испрошенія кредитовъ на желѣзнодорожныя сооруженія вообще, причемъ Государственный Совѣтъ, признавъ существовавшій до тѣхъ поръ порядокъ неотвѣчающимъ обще-государственнымъ видамъ, преподалъ на этотъ предметъ новыя правила.

Въ своемъ журналѣ по этому дѣлу **), Департаментъ Государственной Экономіи указалъ на то, что, по принятому порядку, въ смѣту Министерства Путей Сообщенія заносятся двоякаго рода суммы, а именно: доходовъ и расходовъ обыкновенныхъ и расходовъ чрезвычайныхъ, относимыхъ на счетъ особыхъ рессурсовъ. Исчисленія доходовъ и расходовъ обыкновенныхъ весьма тщательно обсуждаются представителями трехъ вѣдомствъ: Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственнаго Контроля и заносятся въ разсматриваемую смѣту въ цифрахъ, по возможности, точныхъ и приближающихся къ дѣйствительности. Напротивъ того, суммы на расходы по постройкѣ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (вносимыя въ смѣту чрезвычайныхъ расходовъ) исчисляются по смѣтѣ въ цифрахъ лишь приблизительныхъ и всегда далеко несовпадающихъ съ тѣми, которыя получаются при исполненіи назначенныхъ по смѣтѣ расходовъ. Причиною такого несоотвѣтствія смѣтныхъ исчисленій съ дѣйствительно производимыми на сооруженіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (и устройство портовъ) расходами является, съ одной стороны, трудность опредѣленія во время составленія смѣты на слѣдующій годъ размѣра и хода строительныхъ работъ, съ другой же стороны и

*) Соотвѣтствующій кредитъ былъ отпущенъ Госуд. Совѣтомъ только на Псково-Рижскую линію въ размѣрѣ 40.000 р., но онъ весь ушелъ на производство дополнительныхъ изысканій, потребованныхъ Комитетомъ Министровъ (см. Пред. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 6 Марта 1886 г. за № 3375).

**)Отъ 14 Декабря 1885 г. за № 609 (по дѣлу объ утвержденіи смѣты Министерства Путей Сообщенія на 1886 г.).

то обстоятельство, что въ смѣту Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ вносятся лишь суммы на сооруженіе тѣхъ дорогъ, постройка которыхъ на счетъ казны уже окончательно рѣшена; но наряду съ такими дорогами всегда имѣются въ виду еще нѣсколько другихъ дорогъ, сооруженіе которыхъ поставлено на первую очередь, причемъ, однако, способъ постройки ихъ еще не рѣшенъ Комитетомъ Министровъ. Вслѣдствіе этого на сооруженіе ихъ, какъ и въ данномъ случаѣ, испрашиваются дополнительные кредиты.

Указанное несоотвѣтствіе смѣтныхъ предположеній на постройку новыхъ и обустройство существующихъ желѣзныхъ дорогъ съ дѣйствительными на этотъ предметъ ассигнованіями, лишаетъ, по убѣжденію Департамента, смѣтныя исчисленія всякаго значенія, причемъ цифры росписи по означенному отдѣлу являются совершенно случайными. Такое положеніе дѣла объясняется какъ существовавшимъ еще въ недавнее время, до конца 1883 г., обособленіемъ рессурсовъ Государственнаго Казначейства, употреблявшихся на желѣзнодорожныя и портовыя сооруженія, въ спеціальный фондъ, съ особыми оборотами суммъ, такъ и порядкомъ общаго разсмотрѣнія дѣлъ желѣзнодорожнаго хозяйства—исключительно въ Комитетѣ Министровъ. Въ настоящее же время обѣ эти причины утратили свое значеніе. Особаго желѣзнодорожнаго фонда болѣе не существуетъ, а порядокъ разрѣшенія желѣзнодорожныхъ дѣлъ измѣненъ въ томъ смыслѣ, что всѣ окончательныя по нимъ предположенія, касающіяся ассигнованія денежныхъ средствъ, разрѣшаются не иначе, какъ чрезъ Государственный Совѣтъ, по Департаменту Экономіи. «Въ виду этого, значится въ журналѣ, не представляется болѣе препятствій къ тому, чтобы расходы по желѣзнодорожному дѣлу подчинялись общеустановленному для всѣхъ смѣтныхъ расходовъ порядку. Согласно этому представляется совершенно необходимымъ, чтобы къ концу каждаго года, ко времени составленія финансовыхъ смѣтъ и Государственной росписи, были опредѣлительно выясняемы всѣ предстоящіе на слѣдующій годъ расходы по желѣзнодорожнымъ сооруженіямъ. Въ этихъ видахъ надлежало бы только Министру Путей Сообщенія вносить въ Комитетъ Министровъ свои предположенія о постройкѣ той или иной дороги съ такимъ расчетомъ времени, чтобы окончательныя рѣшенія Комитета по подобнымъ дѣламъ

могли послѣдовать до окончательнаго составленія смѣты на слѣдующій годъ. При соблюденіи указываемаго правила, въ смѣту чрезвычайныхъ расходовъ должны быть вносимы кредиты только на тѣ сооруженія, по которымъ уже состоялись окончательныя рѣшенія. Но, такъ какъ, съ другой стороны, общая совокупность ежегодныхъ расходовъ, требующихъ изысканія особыхъ для покрытія ихъ рессурсовъ, должна быть ограничена извѣстнымъ предѣломъ, въ зависимости отъ общаго положенія государственныхъ финансовъ и кредита, то Департаментъ Экономіи счелъ необходимымъ тутъ же предуказать ту высшую норму чрезвычайныхъ кредитовъ, открытіе коихъ въ ближайшее время можетъ быть допущено на счетъ чрезвычайныхъ рессурсовъ. Такою предѣльною суммою, по мнѣнію Департамента Экономіи и Министра Финансовъ, можетъ быть принята цифра примѣрно въ 50.000.000 р. ежегодно, по соображенію дѣйствительныхъ расходовъ послѣдняго времени, не превышавшихъ этой цифры».

Затѣмъ, въ силу особаго значенія включаемыхъ въ смѣту Министерства Путей Сообщенія чрезвычайныхъ расходовъ и въ виду необходимости изысканія особыхъ финансовыхъ источниковъ на покрытіе ихъ, Департаментъ призналъ необходимымъ, чтобы такія смѣты впредь составлялись не иначе, какъ по предварительному соглашенію Министра Путей Сообщенія съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ и постановилъ, что всѣ разсматриваемые расходы должны подчиняться установленнымъ правиламъ исполненія смѣтъ, причемъ никакія сверхъ смѣты въ теченіе года дополнительныя ассигнованія не должны быть допускаемы.

Точное подчиненіе такому началу представлялось, по мнѣнію Департамента, тѣмъ болѣе возможнымъ, что въ то время почти всѣ главнѣйшія линіи желѣзныхъ дорогъ, какъ общаго значенія, такъ и спеціально стратегическія, уже были сооружены или оканчивались постройкой и потому не могли возникать въ теченіе смѣтнаго года такія потребности въ новыхъ сооруженіяхъ, которыхъ нельзя было бы отложить до ближайшаго смѣтнаго года.

Обратившись, въ заключеніе, къ опредѣленію расходовъ на желѣзнодорожныя сооруженія въ 1886 г., Департаментъ Экономіи остановился на отмѣченномъ выше заявленіи Министра Путей Сообщенія о предвидимыхъ дополнитель-

ныхъ требованіяхъ на расходы по тѣмъ дорогамъ, относительно сооруженія которыхъ на средства казны окончательныя рѣшенія еще не состоялись, но могли послѣдовать въ теченіе наступавшаго года. Соглашаясь съ Министромъ Путей Сообщенія въ томъ, что дѣйствительно къ постройкѣ нѣкоторыхъ изъ поименованныхъ имъ дорогъ придется, вслѣдствіе существующаго порядка разсмотрѣнія подобныхъ дѣлъ, приступить въ 1886 г., хотя соотвѣтственные кредиты въ смѣту этого года не внесены, Департаментъ Экономіи, въ виду сознанной необходимости согласовать смѣтныя назначенія съ дѣйствительными расходами, считалъ правильнымъ тогда же внести въ смѣту нѣкоторую сумму на расходы по указаннымъ сооруженіямъ, съ тѣмъ, чтобы въ теченіе года не назначать уже болѣе никакихъ дополнительныхъ на этотъ предметъ сверхсмѣтныхъ ассигнованій. Что же касается до размѣра такой добавочной суммы, то, принимая во вниманіе, что въ смѣту Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ внесено уже до 41.000.000 р. на постройку и устройство желѣзныхъ дорогъ, а также на заготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей, и въ общую смѣту Министерства Путей Сообщенія свыше 2.000.000 р. на портовыя сооруженія,—Департаментъ Экономіи нашелъ возможнымъ внести въ смѣту Временнаго Управленія казенными желѣзными дорогами еще 6.000.000 р., показавъ эту сумму въ особомъ послѣднемъ параграфѣ упомянутой смѣты подъ наименованіемъ: «на расходы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, къ постройкѣ коихъ будетъ, установленнымъ порядкомъ, рѣшено приступить въ 1886 г.».

Приведенное постановленіе, за утвержденіемъ его Государемъ, 30 Декабря 1885 г., вступило въ законную силу и Комитету Министровъ пришлось считаться съ новымъ порядкомъ вещей, созданнымъ этимъ Высочайшимъ повелѣніемъ. Было ясно, что объ открытіи работъ по всѣмъ тѣмъ дорогамъ, которыя были поставлены на очередь въ 1885 г., но не начаты исполненіемъ, не могло быть и рѣчи: цѣна ихъ (безъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей) была опредѣлена въ суммѣ около 45.000.000 р.; даже при распредѣленіи этой суммы на 3 года, собственно въ 1886 г. пришлось бы истратить гораздо болѣе имѣвшагося на эту цѣль кредита въ 6.000.000 р. Одно время Г. А. Посьетъ остановился на мысли о

временномъ позаимствованіи изъ общихъ рессурсовъ Государственнаго Казначейства суммъ, необходимыхъ для немедленнаго приступа къ сооруженію тѣхъ изъ указанныхъ въ его запискѣ желѣзнодорожныхъ линій, которыя могли бы быть, по ихъ отстройкѣ, отданы въ эксплоатацію обществамъ сосѣднихъ частныхъ дорогъ, съ отнесеніемъ впослѣдствіи стоимости этихъ линій на облигаціонные капиталы подлежащихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Къ числу такихъ дорогъ, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, слѣдовало отнести линіи Владикавказо-Петровскую, Жмеринко-Новоселицкую и Ржево-Вяземскую, стоимость которыхъ исчислена приблизительно въ 28.000.000 р. Въ такомъ случаѣ потребный на осуществленіе остальныхъ двухъ дорогъ (Псково-Рижской и Миллеровской) расходъ въ 17.000.000 р., при распредѣленіи его на три года, составилъ бы ежегодно ту приблизительно сумму, которая назначена для цѣлей сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1886 г. Планъ этотъ не нашелъ поддержки въ Комитетѣ Министровъ, гдѣ одержало верхъ мнѣніе Министра Финансовъ, что такое, хотя и временное, позаимствованіе изъ общихъ средствъ Государственнаго Казначейства было бы равносильно назначенію на упомянутый предметъ сверхсмѣтныхъ кредитовъ, что противорѣчило бы установленному Государственнымъ Совѣтомъ на будущее время порядку. По единогласному заключенію Комитета, если имѣющійся кредитъ недостаточенъ для одновременнаго приступа къ работамъ по всѣмъ поставленнымъ на очередь путямъ, необходимо въ текущемъ году ограничиться лишь нѣкоторыми изъ нихъ, сдѣлавъ выборъ на основаніи имѣющихся въ распоряженіи Комитета данныхъ. Обсужденіе поставленнаго такимъ образомъ вопроса привело Комитетъ къ слѣдующимъ выводамъ:

Жмеринко-Новоселицкая линія была включена въ число наиболѣе необходимыхъ рельсовыхъ сообщеній главнымъ образомъ по соображеніямъ стратегическимъ. Между тѣмъ въ настоящее время Военное Министерство, въ виду ограниченности строительнаго кредита и по причинѣ еще бо́льшей настоятельности въ скорѣйшемъ окончаніи другихъ стратегическихъ линій, перестало настаивать на немедленномъ сооруженіи ея. Затѣмъ Миллеровская вѣтвь, проектированная преимущественно съ цѣлью удешевленія доставки донецкаго каменнаго угля по направленію къ Московскому фабричному

раіону становится теперь менѣе настоятельною, въ виду того, что перевозка грузовъ по указанному направленію значительно облегчилась въ послѣднее время пониженіемъ на подлежащихъ линіяхъ тарифныхъ ставокъ на уголь. Слѣдовательно нѣкоторая отсрочка въ сооруженіи названныхъ двухъ линій не можетъ представить существенныхъ затрудненій.

Сооруженіе Владикавказо-Петровской дороги, важность которой какъ въ военномъ, такъ и въ торговомъ отношеніи была неоднократно засвидѣтельствована высшимъ Правительствомъ, желательно не откладывать на слишкомъ долгій срокъ; тѣмъ не менѣе бывшія въ Комитетѣ сужденія указываютъ, что признаніе настоятельности скорѣйшаго сооруженія этого пути вызвано было главнымъ образомъ невозможностью расчитывать на осуществленіе въ ближайшемъ будущемъ прямой перевальной дороги между Владикавказомъ и Тифлисомъ. Между тѣмъ Министръ Путей Сообщенія подтвердилъ, что производящіяся теперь изысканія все болѣе убѣждаютъ въ полной возможности при современномъ состояніи инженерной строительной техники сооруженія такого горнаго пути при затратѣ, однако, большаго количества времени и денежныхъ средствъ. При подобномъ положеніи дѣла нѣкоторая отсрочка въ приступѣ къ сооруженію Владикавказо-Петровской дороги могла бы только послужить къ лучшему выясненію вопроса о сравнительныхъ преимуществахъ и недостаткахъ обѣихъ линій.

Оставались, слѣдовательно, дороги Риго - Псковская и Ржево-Вяземская. Ген. Ад. Посьетъ, по соглашенію съ Н. Х. Бунге, предполагалъ строить обѣ на казенный счетъ, о чемъ и доводилъ уже до свѣдѣнія Комитета Министровъ въ своихъ представленіяхъ. Такое рѣшеніе явилось результатомъ предварительнаго разсмотрѣнія различныхъ ходатайствъ о концессіяхъ на упомянутыя линіи, поступившихъ отъ желѣзнодорожныхъ обществъ и частныхъ предпринимателей,— ходатайствъ, изъ которыхъ ни одно не было признано выгоднымъ для казны *). Тѣмъ временемъ Военное Министерство

*) Псково-Рижскую дорогу предлагалъ построить рижскій купецъ Шнакенбургъ; сооруженіе же Ржево-Вяземской линіи изъявили готовность взять на себя общества дорогъ: Московско-Брестской и Новоторжской. Всѣ они желали совершать постройку на гарантированный капиталъ; въ виду же того, что доходность обѣихъ линій была проблематична, Правительству вѣроятно пришлось бы ежегодно выплачивать гарантирован-

продолжало настаивать на безусловной неотложности обѣихъ линій—поэтому Комитетъ Министровъ, по выслушаніи заявленія Ген. Ад. Посьета, что сумма, потребная на приступъ къ ихъ сооруженію, ниже цифры добавочнаго кредита, открытаго Государственнымъ Совѣтомъ на постройку желѣзныхъ дорогъ въ 1886 г., присоединился къ мнѣнію Министра Финансовъ о сооруженіи Псково-Рижской и Ржево-Вяземской линій средствами казны и объ открытіи работъ по нимъ еще въ текущемъ году, что между прочимъ дало бы заработокъ мѣстному населенію, постигнутому неурожаемъ *).

Комитетъ обусловилъ свое согласіе на выполненіе упомянутыхъ двухъ линій оговоркою, что расходы на обѣ дороги (въ текущемъ году) и на разрѣшенную въ Январѣ того же 1886 года постройку тоннеля на линіи Закавказской дороги **), а также на могущія быть сооруженными въ теченіе того же года второстепенныя вѣтви отнюдь не должны превышать установленной Государственнымъ Совѣтомъ предѣльной нормы въ 6.000.000 р.

Расходовъ послѣдней категоріи (на вѣтви) вовсе не пришлось производить: никакихъ подъѣздныхъ путей къ казеннымъ дорогамъ въ этомъ году не было разрѣшено; единственная линія, носящая характеръ подъѣзднаго пути и къ постройкѣ которой было приступлено въ 1886 г., была отстроена частною компаніею на собственный счетъ. Рѣчь идетъ о *линіи отъ Ярославля до Костромы*. Условія ея сооруженія были для Правительства крайне выгодны: общество Московско-Ярославской дороги, взявшееся за постройку линіи, являлось тогда одною изъ богатѣйшихъ компаній въ Россіи и сочло возможнымъ выпустить дополнительный облигаціонный капиталъ для осуществленія Ярославско-Костромской дороги безъ испрошенія на него гарантіи. Оно удовольствовалось согласіемъ Правительства отпустить изъ казенныхъ запа-

---

ныя суммы. При такихъ обстоятельствахъ и при невозможности вовсе отказаться отъ постройки обѣихъ линій, Бунге считалъ предпочтительнымъ соорудить и ту и другую дорогу распоряженіемъ Правительства—мнѣніе, къ которому присоединился и Министръ Путей Сообщенія (см. предст. Ген. Ад. Посьета въ Ком. Мин. отъ 7 Мая 1885 г. за № 5589 и отъ 27 Февраля 1886 г. за № 1708).

*) См. Журн. Ком. Мин. 11 и 18 Марта 1886 г. Выс. утв. 27 Марта.

**) Это дѣло впослѣдствіи было пересмотрѣно и о немъ будетъ говорено ниже.

совъ необходимые для дороги подвижной составъ и рельсы, съ возвратомъ причитавшейся за нихъ суммы въ 12-ти-лѣтній срокъ, безъ начисленія процентовъ. Такимъ образомъ Правительство, безъ всякихъ непосредственныхъ денежныхъ жертвъ, достигло сооруженія линіи, прорѣзывающей край со значительно развитою промышленностью и безусловно нужной для данной мѣстности, такъ какъ хотя Ярославль и соединенъ съ Костромою воднымъ путемъ, но вслѣдствіе постояннаго обмеленія Волги перевозка грузовъ на этомъ пространствѣ до отстройки желѣзной дороги часто затруднялась или обходилась очень дорого *).

Двѣ же казенныя линіи, разрѣшенныя въ 1886 г., были исполнены согласно первоначальнымъ планамъ; только на Псково-Рижской дорогѣ встрѣтились при постройкѣ нѣкоторые неожиданные перерасходы, обусловленные техническими затрудненіями, что не помѣшало впрочемъ стоимости линіи остаться весьма умѣренною—34.742 р. съ версты **); Ржево-Вяземская же дорога, обошедшаяся по 38.581 р. на версту пути ***), тотчасъ же по отстройкѣ ея была сдана въ эксплоатацію обществу Новоторжской дороги, доходовъ которой она, однако, не возвысила, такъ какъ сама оказалась линіею дефицитною. Съ выкупомъ Новоторжской дороги (см. предшествующую главу) Ржево-Вяземская линія перешла съ нею въ завѣдываніе казны.

Пріостановка въ постройкѣ новыхъ линій, требовавшихъ непосредственныхъ затратъ со стороны Государственнаго Казначейства.

Согласно указаніямъ, даннымъ Государственнымъ Совѣтомъ, Министръ Путей Сообщенія до истеченія 1886 г. представилъ окончательно разработанный планъ желѣзнодорожнаго строительства на слѣдующій 1887 г. При данныхъ обстоятельствахъ планъ этотъ не могъ быть сколько нибудь обширенъ. На работы по продолженію и окончанію уже начатыхъ постройкою казенныхъ линій, на заказъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, а также на портовыя сооруженія было предположено назначить по смѣтѣ Министерства Путей Сооб-

*) См. Журн. Ком. Мин. отъ 18 Марта 1886 г. Дорога была открыта для движенія въ Декабрѣ 1887 г.

**) Цифра эта выведена на основаніи данныхъ Стат. Сбор. М. П. С. вып. XXIII, стр. 5—6. Ржево-Вяземская дорога открыта въ Ноябрѣ 1888 г., а Псково-Рижская въ Іюлѣ 1889 г.

***) См. Стат. Сбор. М. П. С. вып. XXIII, табл. I.

щенія 45.500.000 р. Ген. Ад. Посьетъ полагалъ, что въ виду установленной Государственнымъ Совѣтомъ предѣльной нормы чрезвычайныхъ расходовъ въ 50 мил. р. ежегодно, въ распоряженіи Министра Путей Сообщенія останется еще сумма около 4.500.000 р., которою можно будетъ воспользоваться для приступа къ сооруженію одной или двухъ изъ линій, ежегодно съ 1882 г. вносившихся въ списки очередныхъ дорогъ, и въ этомъ смыслѣ внесъ представленіе въ Комитетъ Министровъ *).

Желанію Посьета не суждено было исполниться—противъ него раздались рѣшительныя возраженія со стороны Министра Финансовъ, котораго поддерживали Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта (А. А. Абаза) и Государственный Контролеръ (Ст. Секретарь Сольскій, нынѣ Графъ).

Первымъ говорилъ Н. Х. Бунге. Онъ указалъ на переживаемый страною тяжелый экономическій кризисъ, который отразился уже весьма замѣтно на поступленіи государственныхъ доходовъ, а неизбѣжнымъ послѣдствіемъ этого факта является затруднительное положеніе Государственнаго Казначейства въ удовлетвореніи всѣхъ предъявляемыхъ ему требованій. Ожидаемый въ будущемъ году дефицитъ составитъ по всей вѣроятности, въ обыкновенныхъ расходахъ, 50—54 милліона руб.**). На расходы же, подлежащіе покрытію изъ чрезвычайныхъ рессурсовъ, исчислено по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія до 45.500.000 р. (см. выше); въ составъ этой цифры не вошли, однако, расходы по строящейся распоряженіемъ Военнаго Министерства Закаспійской дорогѣ, а также по устройству С.-Петербургскаго порта (около 11 мил. р.). Въ виду этого общая цифра ожидаемаго дефицита вѣроятно составитъ болѣе 100.000.000 р. и на покрытіе этого дефицита надобно будетъ обратиться къ займамъ. Какъ бы ни были вѣроятны выгоды отъ постройки новыхъ желѣзныхъ

---

*) Отъ 10 Ноября 1886 г. за № 10126.

**) На самомъ дѣлѣ дефицитъ въ 1887 г. (уже ко вступленію въ управленіе Министерства Финансовъ Тайнаго Совѣтника Вышнеградскаго) понизился до 3½ мил. См. Краткій обзоръ Госуд. росписей въ связи съ прочими оборотами Госуд. Казначейства за 1881—1899 г.г. Составленъ по отчетамъ Государственнаго Контроля Товарищемъ Государственнаго Контролера А. Иващенковымъ. С.П. Б. 1901 г., стр. 9.

дорогъ, но дальнѣйшее возростаніе государственной задолженности также имѣетъ, по мнѣнію Министра Финансовъ, свои опасныя стороны. Усугубленіе обременяющей Государственное Казначейство тяжести государственнаго долга для еще болѣе быстраго расширенія нашей желѣзнодорожной сѣти можетъ послужить во вредъ странѣ, для интересовъ которой проектируются самыя дороги. Съ одной стороны если черезчуръ увеличивать число внутреннихъ займовъ, то можно лишить туземную нашу промышленность и торговлю тѣхъ денежныхъ средствъ, которыя служатъ ей оборотнымъ капиталомъ, отчего подымется учетный процентъ и общія коммерческія затрудненія обострятся; частое же обращеніе къ займамъ внѣшнимъ можетъ повести впослѣдствіи къ дальнѣйшему паденію нашей валюты, что въ свою очередь ляжетъ новымъ бременемъ на Государственное Казначейство, а слѣдовательно и на самую страну. Съ другой стороны новые займы требуютъ, для уплаты по нимъ процентовъ, установленія новыхъ налоговъ и слѣдовательно послужатъ къ обремененію плательщиковъ, для выгодъ которыхъ предпринимается развитіе сѣти рельсовыхъ сообщеній. При такомъ положеніи дѣлъ, Министръ Финансовъ пришелъ къ глубокому убѣжденію, что разрѣшеніе приступа въ 1887 г. къ сооруженію новыхъ казенныхъ рельсовыхъ путей представляется затруднительнымъ.

Ту же мысль проводилъ въ своей рѣчи и А. А. Абаза. Онъ не отрекался отъ взгляда, котораго онъ, наряду съ другими Членами Комитета, держался около двухъ лѣтъ до того времени, когда обсуждался вопросъ о наилучшихъ средствахъ для борьбы съ разразившимся экономическимъ кризисомъ. Какъ тогда, такъ и теперь, Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи убѣжденъ, что помощь въ подобныхъ обстоятельствахъ можетъ быть оказана не частными воспособленіями, а мѣрами общими, какъ, напримѣръ, постройкой желѣзныхъ дорогъ.

Но и въ этомъ отношеніи нельзя переходить за извѣстные предѣлы. Въ настоящее время находится уже въ постройкѣ до 2,400 верстъ рельсовыхъ путей, изъ которыхъ около 2,000 сооружаются непосредственнымъ распоряженіемъ казны, а остальныя—частными обществами, такъ что необходимость придти указаннымъ выше способомъ на помощь странѣ въ

переживаемыхъ ею экономическихъ затрудненіяхъ слѣдуетъ признать въ извѣстной мѣрѣ удовлетворенною. Далѣе Абаза разъяснилъ, что опредѣленная Государственнымъ Совѣтомъ въ минувшемъ году сумма въ 50 мил. р. на желѣзнодорожныя и портовыя сооруженія не выражаетъ размѣра имѣющихся для упомянутой цѣли наличныхъ средствъ, а лишь указываетъ на высшую норму *могущихъ быть* ассигнованными на этотъ предметъ чрезвычайныхъ кредитовъ;—при опредѣленіи этой нормы не предвидѣлась, однако, возможность обнаруженія въ государственномъ бюджетѣ дефицита въ 100 мил. руб.

Статсъ-Секретарь Сольскій (нынѣ Графъ) приходилъ къ тому же заключенію и считалъ необходимымъ пріостановить приступъ къ сооруженію линій, которыя вызовутъ непосредственныя затраты изъ рессурсовъ Государственнаго Казначейства; тѣмъ не менѣе онъ находилъ, что въ виду несомнѣнной пользы, могущей послѣдовать отъ осуществленія нѣкоторыхъ рельсовыхъ сообщеній, едва ли было бы правильно отсрочивать сооруженіе всякихъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ на неопредѣленное время.

Раздѣляя такой взглядъ, Комитетъ счелъ наиболѣе подходящимъ къ обстоятельствамъ дѣла выразить свое заключеніе по нему въ слѣдующей редакціи:

«Не предрѣшая нынѣ вопроса о сооруженіи на счетъ казны проектированныхъ Министромъ Путей Сообщенія дорогъ, предоставить Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ: 1) если представится возможность, по состоянію средствъ, допустить приступъ къ пріуготовительнымъ распоряженіямъ по сооруженію на счетъ казны какой либо изъ названныхъ линій, войти о томъ, по особому ихъ соглашенію, съ подлежащимъ о томъ представленіемъ и 2) въ случаѣ заявленія, со стороны какихъ либо желѣзнодорожныхъ обществъ или отдѣльныхъ предпринимателей, ходатайствъ о желаніи ихъ принять на себя сооруженіе какой либо изъ проектированныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ коммерческое значеніе и при томъ на условіяхъ, не вызывающихъ ни прямаго расходованія суммъ изъ Государственнаго Казначейства во время постройки дороги, ни такихъ обязательствъ Правительства по выдачѣ впослѣдствіи обществу или предпринимателю субсидій, ссудъ, или приплатъ по гарантіи, которыя равнялись бы уплатѣ процентовъ по займу, заключенному для постройки дороги самимъ

Правительствомъ,—входить въ ближайшее обсужденіе такихъ предположеній и если таковыя будутъ признаны заслуживающими уваженія, то вносить по онымъ особыя представленія въ Комитетъ Министровъ» *).

Такимъ образомъ Комитетъ, не отказываясь отъ осуществленія, въ случаѣ возможности, рельсовыхъ сообщеній распоряженіемъ Правительства, указывалъ также на допустимость соглашеній по подобнымъ дѣламъ съ частными обществами, но съ соблюденіемъ извѣстныхъ ограничительныхъ условій.— Положеніе Комитета было одобрено Государемъ 29 Ноября 1886 г.

Преподаніе изложеннаго Высочайшаго повелѣнія къ исполненію подлежащимъ вѣдомствамъ составляетъ важный моментъ въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго строительства конца истекшаго вѣка: начала, легшія въ основаніе приведеннаго положенія Комитета Министровъ, сдѣлались впослѣдствіи лозунгомъ всей нашей политики въ этой области желѣзнодорожнаго дѣла.

И такъ, казна къ концу 1886 г. не обладала достаточными средствами, чтобы принять на себя отстройку хотя бы одной крупной желѣзнодорожной линіи; что же касалось предложеній отъ частныхъ лицъ, то хотя они и имѣлись относительно нѣкоторыхъ линій (Владикавказо-Петровской, Умань-Казатинской), но еще находились на предварительномъ разсмотрѣніи центральныхъ вѣдомствъ. Поэтому результаты желѣзнодорожнаго строительства (по новымъ линіямъ) въ 1887 г. оказались совершенно ничтожными; было удовлетворено лишь ходатайство общества Юго-Западныхъ дорогъ объ отстройкѣ этою компаніею подъѣзднаго пути въ 40 верстъ *отъ ст. Вапнярки до Тростянецкаго сахарнаго завода* на средства частью самого общества, частью завода. Казна же доканчивала постройку уже ранѣе начатыхъ дорогъ и была занята работами по обходной линіи Сурамскаго перевала на Закавказской дорогѣ, о которой вскользь было упомянуто выше и теперь придется сказать нѣсколько словъ.

Рельсовый путь, проложенный еще обществомъ Поти-Тифлисской (впослѣдствіи Закавказской) желѣзной дороги,

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 18 и 25 Ноября 1886 г.

на горномъ участкѣ линіи по Сурамскому перевалу, было признано необходимымъ, для избѣжанія замедленій въ перевозкѣ и для достиженія большей безопасности проѣзда, замѣнить тоннелемъ съ подходною къ нему вѣтвью. Министръ Путей Сообщенія въ началѣ 1886 г. поставилъ на обсужденіе Комитета Министровъ вопросъ, какимъ способомъ Правительство предполагаетъ осуществить этотъ планъ. Комитетъ полагалъ, что самое техническое значеніе подобнаго сооруженія, впервые предпринимаемаго въ предѣлахъ Россіи, обязываетъ Правительство выполнить его непосредственнымъ распоряженіемъ казны, тѣмъ болѣе, что было бы непрактично сдавать въ исполненіе частному обществу такое сооруженіе, цѣна котораго не можетъ быть заранѣе установлена даже съ приблизительною точностью, въ виду всегда возможныхъ случайностей при постройкѣ. Поэтому самъ тоннель и часть подходной къ нему вѣтви (съ востока), которую предстояло построить вновь, значительно отступая отъ направленія прежней линіи, рѣшено было соорудить на казенныя средства; другая же часть подходной вѣтви (съ запада), близко примыкавшая къ прежней линіи, была сдана въ постройку обществу Закавказской дороги. 18 Января 1886 г. Государь утвердилъ положеніе Комитета, но уже въ концѣ Октября того же года общество всеподданнѣйшимъ прошеніемъ на Высочайшее имя ходатайствовало о пересмотрѣ дѣла и о дозволеніи компаніи осуществить все сооруженіе или же о выкупѣ дороги въ казну. При обсужденіи этого ходатайства, по Высочайшему повелѣнію, въ Комитетѣ Министровъ, нѣкоторые Члены Комитета оказались на сторонѣ общества, утверждая, что компанія, владѣя дорогою на правахъ частнаго предпріятія, имѣетъ и право на производство своимъ распоряженіемъ всѣхъ относящихся къ дорогѣ сооруженій. Большинство же возражало, что это соображеніе имѣло бы вѣсъ, если бы общество Закавказской дороги было не по названію только, но и на самомъ дѣлѣ частнымъ, самостоятельнымъ коммерческимъ предпріятіемъ; если бы оно построило дорогу на свой капиталъ, эксплоатировало ее на свой рискъ и желало соорудить предполагаемый тоннель на свои средства. Но положеніе дѣла не таково. Закавказская дорога построена на капиталъ, всецѣло гарантированный Правительствомъ, акціонеры общества получаютъ доходъ не отъ прибылей предпріятія, а изъ приплатъ,

дѣлаемыхъ казною, и на устройство проектированнаго тоннеля нужныя суммы испрашиваются обществомъ также изъ казны. Очевидно, что изъ двухъ представляющихся въ данномъ дѣлѣ сторонъ казна несомнѣнно болѣе заинтересована въ успѣшномъ, благоразумномъ и бережливомъ исполненіи проектированнаго сооруженія, чѣмъ общество. Всякое удешевленіе работы прямо повлечетъ за собою сбереженіе казенныхъ средствъ; всякое вздорожаніе нанесетъ казнѣ непосредственный ущербъ. Для акціонеровъ же общества, обезпеченныхъ гарантированнымъ доходомъ, ни то, ни другое почти не чувствительно. Въ виду этихъ соображеній большинство Членовъ Комитета не видѣло основаній перемѣнять чего либо въ первоначально принятомъ рѣшеніи, относительно же выкупа дороги держалось мнѣнія, что такой выкупъ, въ виду важнаго экономическаго и стратегическаго значенія линіи былъ бы весьма желателенъ и что начать переговоры о немъ—вполнѣ своевременно *). Государь Императоръ, 11 Февраля 1887 г., согласился съ мнѣніемъ большинства.

Желѣзнодорожные займы, заключенные при Н. Х. Бунге и при его преемникѣ, И. А. Вышнеградскомъ.

Засѣданіе Комитета Министровъ, результатомъ котораго явилось сокращеніе желѣзнодорожнаго строительства въ 1887 г., было однимъ изъ послѣднихъ засѣданій, въ которомъ Н. Х. Бунге участвовалъ въ качествѣ главы финансоваго вѣдомства, до назначенія своего на постъ Предсѣдателя Комитета Министровъ. За періодъ времени 1881—1886 г.г., на его долю, наряду съ другими многосложными трудами, выпала забота изыскивать средства на осуществленіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ, обстоятельства сооруженія которыхъ были разсмотрѣны въ предшествующемъ изложеніи.

При непрекращавшихся за весь указанный періодъ времени дефицитахъ въ нашемъ государственномъ бюджетѣ **), строить желѣзныя дороги можно было лишь на средства, добываемыя съ помощью кредитныхъ операцій. Н. Х. Бунге

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 27 Января и 3 Февраля 1887 г. Подробности о ходѣ дѣла по выкупу Закавказской дороги изложены въ предыдущей главѣ.

**) О дефицитахъ 1881 и 1882 г.г. говорилось ранѣе. Дефициты по исполненію росписи обыкновенныхъ доходовъ въ послѣдующіе года выразились въ цифрахъ: въ 1883—11½ мил. р., въ 1884—17 мил. р., въ 1885 г.—39 мил. р. и въ 1886 г.—59½ мил. р. См. Иващенковъ. Кр. обзоръ исполненія госуд. росписей, стр. 8.

заключилъ для такихъ цѣлей два займа отъ имени Государства. Первый—консолидированный пятипроцентный 7 выпуска на сумму 15 мил. фунт. стерлин., выпущенный въ силу Высочайшаго Указа 28 Марта 1884 г., предназначался къ распредѣленію какъ между частными, такъ и между казенными дорогами. Подписка на него была открыта по курсу 91¼ за сто—сравнительно очень низкому *), принятому вѣроятно для обезпеченія займу вѣрнаго успѣха, который и не заставилъ себя ожидать (въ одномъ Петербургѣ заемъ былъ покрытъ болѣе, чѣмъ въ четыре раза). Еще большій, прямо небывалый, успѣхъ сопровождалъ послѣдующій государственный желѣзнодорожный заемъ—выпускъ 5% государственной непрерывнодоходной ренты 1886 г. на 100.000.000 р. кред. (безъ обязательства погашенія въ опредѣленный срокъ). Заемъ, реализацію котораго Бунге поручилъ Государственному Банку, былъ покрытъ въ 22 раза **), несмотря на высокій эмиссіонный курсъ (99½%); это послѣднее обстоятельство наглядно доказываетъ, что къ концу пребыванія Бунге Министромъ Финансовъ кредитъ Россіи значительно окрѣпъ въ сравненіи съ недавнимъ прошлымъ ***), несмотря на хроническіе дефициты, агитацію противъ нашихъ фондовъ, затѣянную берлинскою биржею, и разные недоброжелательные слухи, распускавшіеся про наше финансовое управленіе печатью, не только иностранною, но, къ сожалѣнію, иногда и отечественною.

Помимо заключенія государственныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ, Н. Х. Бунге вернулся къ практиковавшейся нѣкогда и затѣмъ оставленной Рейтерномъ системѣ реализаціи суммъ, нужныхъ частнымъ обществамъ для постройки новыхъ линій или на иныя потребности, посредствомъ выпуска облигаціонныхъ займовъ распоряженіемъ самихъ компаній, съ гарантіею Правительства. Рейтернъ пришелъ къ убѣжденію, что эта система черезъ чуръ напрягаетъ государственный кредитъ и рѣшилъ взять дѣло реализаціи облигаціонныхъ капиталовъ

---

*) На берлинской биржѣ въ то время другіе 5% русскіе консилидированные займы котировались не ниже 92½—94½ (см. Мигулинъ. Русскій государственный кредитъ, томъ I. Харьковъ 1899 г., стр. 540).

**) См. тамъ же, стр. 543.

***) Это доказывается и курсами нашихъ фондовъ: въ концѣ 1886 г. 5% консолидированные займы въ общемъ превышали паритетъ, 4½% займы доходили до 98½, 4% до 93, 6% рента 1886 г. котировалась по 118 (см. тамъ же, томъ II, стр. 33).

для частныхъ обществъ въ руки Правительства (консолидированные займы, см. т. II, гл. I настоящаго очерка). Бунге показалъ, что осужденная Рейтерномъ система, въ нѣсколько видоизмѣненномъ видѣ, не только не можетъ принести ущерба Государству, но способна даже доставить неоспоримыя выгоды казнѣ. Новая комбинація состояла въ томъ, что Бунге разрѣшалъ частнымъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ выпуски облигаціонныхъ займовъ ихъ собственнымъ распоряженіемъ подъ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы извѣстная часть суммы, вырученной отъ реализаціи каждаго такого займа, шла на уплату долговъ обществъ Правительству по выданнымъ обществамъ ссудамъ, авансамъ и пособіямъ. Подобное же условіе было поставлено и тѣмъ частнымъ компаніямъ, среди которыхъ была распредѣлена часть суммы, полученная отъ реализаціи консолидированныхъ облигацій 7 выпуска (см. выше).

Въ общемъ, эта мѣра доставила Государственному Казначейству за 1881—1886 г.г. 28.608.629 р. мет. и 63.252.582 р. кред. *).

Такимъ образомъ, частныя дороги, которыя въ прежнее время требовали отъ казны преимущественно однѣхъ лишь жертвъ, сдѣлались въ рукахъ Бунге—въ нѣкоторыхъ случаяхъ—источникомъ единовременныхъ поступленій, которыхъ при обыкновенныхъ обстоятельствахъ нельзя было ожидать. Кромѣ того, разсмотрѣнная операція до нѣкоторой степени упорядочивала долговые расчеты между Правительствомъ и частными компаніями, задолженность которыхъ казнѣ, въ связи съ ихъ неисправностью во взносахъ причитающихся съ нихъ суммъ, въ глазахъ Бунге являлась однимъ изъ главныхъ препятствій къ достиженію равновѣсія въ нашемъ государственномъ бюджетѣ **).

Созданіе такой финансовой комбинаціи безспорно составляло одну изъ важныхъ заслугъ Бунге, но при жизни ея

---

*) Цифра эта выведена на основаніи данныхъ Государственнаго Контроля и подсчетовъ г. Мигулина (Русскій госуд. кредитъ), т. I, гл. V.

**) Въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ по составленію госуд. росписи на 1884 г. Бунге между прочимъ свидѣтельствовалъ, что, въ случаѣ возврата желѣзнодорожными компаніями хотя бы $^1/_{10}$ части ихъ долговъ по правительственнымъ ссудамъ, явилась бы полная возможность покрыть дефицитъ по бюджету какъ обыкновенному, такъ и чрезвычайному.

иниціатора значеніе этой комбинаціи осталось неоцѣненнымъ, подобно многимъ другимъ заслугамъ Бунге, которыя какъ бы игнорировались печатью и общественнымъ мнѣніемъ. Вообще, надъ Бунге постоянно тяготѣло обвиненіе въ непрерывавшихся въ теченіе его управленія Министерствомъ Финансовъ бюджетныхъ дефицитахъ и это обвиненіе заслоняло въ глазахъ публики положительныя стороны его дѣятельности. Это, впрочемъ, было вполнѣ естественно: труды Бунге напр. по проведенію податной реформы относились къ области такихъ вопросовъ, разобраться въ которыхъ могутъ только люди, извѣстнымъ образомъ къ тому подготовленные, наличность же дефицитовъ была понятна всѣмъ. Нападки печати на Бунге, прежде всегда болѣе или менѣе пристрастныя, стали смолкать только въ послѣднее время, когда благодаря трудамъ нѣкоторыхъ ученыхъ, разработавшихъ оффиціальные, до сихъ поръ еще не бывшіе предметомъ гласности, источники, начало выясняться первостепенное значеніе предпринятыхъ имъ въ свое время преобразованій въ различныхъ отрасляхъ финансоваго управленія; вопросъ же о дефицитахъ получилъ въ упомянутыхъ трудахъ совершенно новое освѣщеніе *).

1 Января 1887 г. въ управленіе Министерствомъ Финансовъ вступилъ И. А. Вышнеградскій. Изъ первыхъ же сношеній его по желѣзнодорожнымъ дѣламъ съ Министрами Путей Сообщенія и Военнымъ обнаружилось, что новый Ми-

---

*) Здѣсь имѣются въ виду: обширное изслѣдованіе г. Мигулина, приватъ-доцента Харьковскаго Университета: Русскій государственный кредитъ (1769—1899). Томы I и II. Харьковъ 1899 и 1900 г.г. и трудъ г. Кованько. Главнѣйшія реформы, произведенныя Н. Х. Бунге въ финансовой системѣ Россіи. Кіевъ 1891 г.

Г. Мигулинъ, говоря о Бунге, послѣ ряда интересныхъ сопоставленій, приходитъ къ выводу, что всѣ займы, произведенные при Бунге, были заключены на самомъ дѣлѣ исключительно: 1) для погашенія старыхъ долговъ, которыхъ такимъ путемъ погашено на 25 слишкомъ милліоновъ рублей, и 2) для накопленія наличности Государственнаго Банка и Государственнаго Казначейства, причемъ наличность эта къ концу 1886 г. составляла: для Госуд. Банка до 90 мил., а для Государств. Казначейства до 176½ мил. Общую же цифру дефицитовъ за 1881—1886 г.г. г. Мигулинъ высчитываетъ въ 205.547.346 р. «При такихъ условіяхъ,говоритъ авторъ,объясняется, откуда происходили дефициты и становится очевиднымъ, что они были фиктивны». Указ. соч. томъ I, стр. 592—595. Г. Кованько, разбирая главную реформу Бунге—податную, такъ суммируетъ ея значеніе: «налогъ на трудъ уступилъ мѣсто налогу на капиталъ и его доходы; было уничтожено старинное различіе между податными и неподатными сословіями внесеніемъ въ нашу податную систему начала равенства всѣхъ передъ закономъ», и далѣе: «Бунге принадлежитъ честь указанія пути, котораго должно держаться въ своемъ развитіи наше законодательство, стремясь къ установленію общаго подоходнаго обложенія».

нистръ не допускаетъ вовсе возможности какихъ либо сверхсмѣтныхъ ассигнованій. Отвѣтъ его на запросы о подобнаго рода ассигнованіяхъ неизмѣнно гласилъ, что за распредѣленіемъ всѣхъ суммъ, отпущенныхъ по смѣтѣ чрезвычайныхъ расходовъ, ассигнованіе какихъ либо новыхъ кредитовъ на желѣзныя дороги, въ виду затруднительнаго положенія Государственнаго Казначейства, разрѣшено быть не можетъ; иногда онъ дѣлалъ оговорку, что если бы при исполненіи работъ, предпринятыхъ на ассигнованные уже кредиты, удалось достигнуть сбереженій, то эти послѣднія подлежали бы внесенію въ рессурсы Государственнаго Казначейства на пополненіе ожидаемаго дефицита по росписи *).

Вскорѣ Вышнеградскому представился случай подробнѣе высказаться о тѣхъ средствахъ, которыя онъ предполагаетъ удѣлить на желѣзныя дороги,—это было при обсужденіи представленія Министра Путей Сообщенія о желѣзнодорожныхъ линіяхъ очереди 1888 г. Здѣсь онъ категорически заявилъ, что единственнымъ источникомъ для покрытія въ этомъ году чрезвычайныхъ издержекъ, къ которымъ относятся и расходы на желѣзныя дороги, можетъ служить лишь наличность государственныхъ кассъ къ началу наступающаго года.

Прибѣгать къ какимъ либо займамъ съ этою цѣлью онъ считалъ невозможнымъ; на внутреннемъ рынкѣ еще только нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ былъ реализованъ заемъ въ 100.000.000 р. на усиленіе средствъ Государственнаго Казначейства **); заключеніе же внѣшняго займа Вышнеградскій по тогдашнему состоянію денежныхъ рынковъ признавалъ неосуществимымъ.

Исчисляя затѣмъ суммы, которыя могли бы быть удѣлены на желѣзнодорожное строительство, Управлявшій Министерствомъ Финансовъ относилъ къ нимъ слѣдующіе рессурсы: 1) 14.000.000 р., оставшіеся въ распоряженіи Государственнаго Казначейства послѣ реализаціи 4% внутренняго займа 1887 г., о которомъ только что упоминалось, 2) 10.000.000 р. излиш-

---

*) См. Предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 4 Мая 1887 г. за № 10226, гдѣ излагается ходъ переписки между различными вѣдомствами по вопросу о проектированныхъ новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

**) Здѣсь говорится о 4% внутреннемъ займѣ, произведенномъ согласно Выс. указу 27 Марта 1887 г.

ковъ, получившихся въ теченіе первыхъ мѣсяцевъ 1887 г. противъ смѣтныхъ исчисленій въ поступленіяхъ акциза съ сахара, акцизныхъ сборовъ съ вина, табака и др. неокладныхъ сборовъ, 3) 3.000.000 р. изъ почти ежегодно получавшихся у насъ остатковъ отъ смѣтныхъ назначеній по росписи и 4) 3.000.000 р., которыхъ можно было ожидать отъ закрытія кредитовъ по обыкновенному бюджету. Всего получалось 30.000.000 р., собранныхъ изъ бюджетныхъ остатковъ. А такъ какъ, объяснялъ Вышнеградскій, суммой этой едва покрываются необходимые расходы: на продолженіе работъ по желѣзнымъ дорогамъ, строящимся непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства при посредствѣ Министерства Путей Сообщенія, а также сооружаемой военнымъ вѣдомствомъ Закаспійской линіи; на заказъ паровозовъ и другихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей и на нѣкоторыя наиболѣе необходимыя портовыя сооруженія, то приступъ къ постройкѣ на счетъ казны какихъ либо новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1888 г. представляется безусловно невозможнымъ *).

Выводъ этотъ совпадалъ съ выводомъ Бунге по тому же предмету въ 1886 г. По вопросу, поставленному въ столь опредѣленной формѣ, трудно было спорить и Комитетъ ограничился тѣмъ, что буквально повторилъ въ своемъ заключеніи пунктъ, содержавшійся уже въ его же положеніи о желѣзныхъ дорогахъ очереди 1886 г., т. е. опредѣлилъ тѣ общія условія, при которыхъ Правительство признавало возможнымъ давать движеніе ходатайствамъ частныхъ предпринимателей о постройкѣ ихъ распоряженіемъ желѣзныхъ дорогъ, считавшихся Правительствомъ полезными. О казенной постройкѣ въ положеніи Комитета вовсе не упоминалось.

Въ соображеніяхъ Вышнеградскаго, высказанныхъ въ этомъ засѣданіи Комитета, уже просвѣчиваютъ главнѣйшіе пункты его программы въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства, которую онъ нѣсколько мѣсяцевъ спустя въ общихъ чертахъ намѣтилъ въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ по государственной росписи (на 1888 г.). Тамъ онъ писалъ, что для сооруженія желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ довольствоваться имѣющимися налицо средствами, не прибѣгая для этого къ новымъ займамъ. «Но какъ остановка въ сооруженіи новыхъ

*) См. Журн. Ком. Мин. 17 и 24 Ноября 1887 г.

желѣзныхъ дорогъ, при далеко еще не полной сѣти ихъ, могла бы лишить насъ весьма могущественнаго орудія экономическаго развитія, то не слѣдуетъ отказываться отъ постройки желѣзныхъ дорогъ, прорѣзывающихъ раіоны, подробно изслѣдованные въ экономическомъ отношеніи,—могущихъ своими доходами оплатить проценты и погашеніе на капиталъ, для ихъ сооруженія потребный, и отъ которыхъ можно ожидать существенной пользы для промышленности и для увеличенія движенія по прилегающимъ желѣзнымъ дорогамъ; но къ сооруженію такихъ дорогъ предположено приступать не на бюджетныя средства, а по составленіи для нихъ особыхъ капиталовъ, если притомъ окажется возможнымъ пріобрѣсти таковые на необременительныхъ условіяхъ».

Какіе это были капиталы, Министръ Финансовъ въ точности не опредѣлялъ, но его послѣдующая дѣятельность доказала, что онъ подразумѣвалъ подъ ними, главнымъ образомъ, облигаціонные займы, разрѣшаемые къ выпуску, съ гарантіею Правительства, распоряженіемъ частныхъ компаній. Вышнеградскій, подобно Бунге, пользовался всякимъ случаемъ, чтобы выговорить у обществъ, выпускающихъ облигаціи, уплату изъ выручаемой ими отъ займа суммы долговъ ихъ Правительству по ссудамъ и авансамъ. Позднѣе, когда такихъ займовъ было выпущено значительное количество и конкурренція между реализовавшими ихъ компаніями стала отзываться на цѣнѣ такого рода бумагъ, Вышнеградскій, слѣдуя примѣру Рейтерна, для поднятія эмиссіонныхъ курсовъ, рѣшился заключить два консолидированные желѣзнодорожные займа отъ имени Правительства, для распредѣленія выручки отъ нихъ между обществами. Оба займа были внутренніе, 4½ процентные, по 75 мил. руб. кред. нар. каждый; выпущены они были по Высочайшимъ Указамъ 9 Марта 1890 г. и 20 Марта 1892 г. *). Публичной подписки ни по тому, ни по другому займу не объявлялось; продажа облигацій займа производилась ежедневно въ Государственномъ Банкѣ, его конторахъ и отдѣленіяхъ, причемъ Банкъ вывѣшивалъ объявленія о цѣнахъ на облигаціи въ тотъ или другой день. Въ общемъ цѣна перваго зай-

*) При Вышнеградскомъ же, въ 1889 и 1890 г.г., были выпущены еще 4% консолидированныя облигаціи 1, 2 и 3 серіи, но онѣ предназначались исключительно для конверсій прежнихъ консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ (см. гл. II настоящаго тома).

ма колебалась отъ 92½ до 93½ за 100, цѣна же втораго между 96 и 98. Въ виду высокаго эмиссіоннаго курса втораго займа и угнетеннаго состоянія внутреннихъ денежныхъ рынковъ послѣ тяжелыхъ неурожайныхъ годовъ (1891 и 1892) заемъ этотъ размѣщался довольно медленно. Вслѣдствіе этого Государственный Банкъ почти цѣликомъ помѣстилъ заемъ въ фондъ сберегательныхъ кассъ, вклады которыхъ въ то время уже доходили до 200 мил. руб.; такимъ образомъ сберегательныя кассы впервые выступили у насъ въ качествѣ пріобрѣтателей государственныхъ займовъ—роли, въ которой онѣ за границей уже ранѣе успѣли создать дешевый государственный кредитъ *).

Необходимо здѣсь же замѣтить, что заключеніе консолидированныхъ займовъ не помѣшало разрѣшенію нѣкоторымъ частнымъ обществамъ, въ промежутокъ времени 1891—1892 г.г., получить разрѣшеніе на выпускъ своимъ распоряженіемъ гарантированныхъ Правительствомъ облигаціонныхъ капиталовъ (см. ниже).

Выпускъ консолидированныхъ облигацій можетъ показаться непослѣдовательностью въ финансово-желѣзнодорожной политикѣ бывшаго Министра Финансовъ, который въ началѣ своей дѣятельности неоднократно высказывался противъ заключенія новыхъ государственныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ, находя, что они налагаютъ на Государство значительныя тягости по послѣдующимъ уплатамъ процентовъ и погашенія по нимъ. Но не слѣдуетъ забывать, что по консолидированнымъ займамъ, когда они, какъ въ данномъ случаѣ, распредѣляются между частными дорогами, обязанность уплачивать проценты и погашеніе лежитъ, въ силу самыхъ условій распредѣленія выручки отъ займовъ, на желѣзнодорожныхъ компаніяхъ, получающихъ каждая извѣстную часть такой выручки; здѣсь Правительство дѣйствуетъ только въ качествѣ посредника между желѣзнодорожными обществами и денежными рынками и бремя займа не ложится на казну. Положимъ, что въ прежней нашей желѣзнодорожной практикѣ это условіе постоянно нарушалось и, въ виду неисправности желѣзнодорожныхъ компаній въ исполненіи своихъ денежныхъ обязательствъ, по такимъ займамъ приходилось расплачиваться казнѣ же; но въ разсматриваемое время такой оборотъ дѣла

*) Мигулинъ. Русскій госуд. кред. томъ II, стр. 334. Госуд. Банкъ не могъ назначить болѣе низкаго курса на консолидированный заемъ 1892 г., въ виду высокихъ цѣнъ нашихъ фондовъ на заграничныхъ биржахъ.

врядъ ли былъ бы возможенъ. Не говоря уже о томъ, что печальный опытъ прошлаго научилъ Правительство вообще обставлять возможно болѣе точными условіями различныя денежныя сдѣлки съ желѣзнодорожными обществами, самые платежи компаній по срочнымъ взносамъ являлись гораздо болѣе обезпеченными, чѣмъ прежде: Правительство получило уже тогда формальное право широкаго воздѣйствія на желѣзнодорожныя общества и возможность тщательнаго наблюденія за правильностью ихъ счетоводства (см. гл. I настоящаго тома); прежніе случаи искусственныхъ бухгалтерскихъ пріемовъ при выводѣ цифры чистаго дохода, изъ котораго уплачивались обязательства компаній казнѣ, отошли въ область прошлаго. Безусловно же ненадежныя въ финансовомъ отношеніи компаніи къ тому времени или уже были выкуплены въ казну, или намѣчены къ выкупу, причемъ въ этомъ послѣднемъ случаѣ ихъ долговыя обязательства казнѣ подлежали ликвидаціи при расчетѣ съ Правительствомъ.

Слѣдовательно, Вышнеградскій и здѣсь не измѣнилъ своему основному принципу—не налагать на казну бремени по уплатѣ процентовъ и погашенія на желѣзнодорожные займы; въ данномъ случаѣ, онъ, напротивъ того, доставилъ казнѣ крупный единовременный доходъ, такъ какъ, по примѣру Бунге, обязалъ желѣзнодорожныя общества, при разверсткѣ между ними реализованныхъ суммъ, удѣлить значительную часть послѣднихъ на уплату прежнихъ долговъ компаній Правительству. Въ 1890—1892 г.г. (т. е. въ теченіе промежутка времени, когда были заключены консолидированные $4^1/_2\%$ займы) въ возвратъ такихъ долговъ, по свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля за эти года, поступило отъ желѣзнодорожныхъ компаній свыше 68 мил. руб.

Съ помощью такихъ финансовыхъ комбинацій поддерживалось наше желѣзнодорожное строительство за время пребыванія И. А. Вышнеградскаго во главѣ финансоваго вѣдомства.

Желѣзнодорожное строительство въ періодъ времени 1888—1891 г.г.

Начиная съ 1888 г.—времени, до котораго было доведено предшествующее изложеніе,—и вплоть до начала 1891 г., собственно въ Европейской Россіи развитіе рельсовой сѣти шло не по какому либо опредѣленному плану—такой планъ окончательно былъ выработанъ лишь къ 1891 г. (см. ниже),—а болѣе или менѣе случайно; въ виду отказа въ кредитахъ на новыя казенныя дороги, отстройка той или иной новой

линіи зависѣла отъ времени доведенія до конца переговоровъ, начатыхъ о ней съ частными компаніями или возбужденныхъ одною изъ послѣднихъ. Вообще, весь этотъ періодъ можно считать переходнымъ—строились только вѣтви къ существовавшимъ уже главнымъ путямъ; изъ нихъ, впрочемъ, нѣкоторыя составляли цѣлыя сѣти. Магистрали же, намѣченныя ранѣе (напр. дороги Владикавказо-Петровская, Муромо-Казанская), все еще ожидали своей очереди. Тогда какъ относительно Сибирской дороги уже вырабатывался и вчернѣ заканчивался планъ сооруженія ея съ двухъ концовъ, въ Европейской Россіи неисполненныя желѣзнодорожныя линіи, изъ числа признанныхъ наиболѣе неотложными, продолжали вноситься въ ежегодныя очередныя представленія Министерства Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ, для того только, чтобы быть вновь отложенными исполненіемъ за отсутствіемъ средствъ на ихъ сооруженіе казною и за недоведеніемъ до конца переговоровъ, начатыхъ по поводу отстройки нѣкоторыхъ изъ нихъ на частные капиталы.

Отсутствіе казенныхъ средствъ на новыя дороги объяснялось уже извѣстнымъ нежеланіемъ Вышнеградскаго прибѣгать къ желѣзнодорожнымъ займамъ и необходимостью расходовать всѣ отпускавшіеся по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія желѣзнодорожные кредиты въ 1888 и 1889 г.г. на достройку уже начатыхъ сооруженіемъ казенныхъ линій. Здѣсь сказалась обычная бережливость Вышнеградскаго въ распоряженіи государственными рессурсами—бережливость, въ высокой мѣрѣ способствовавшая ему въ его заботахъ объ успѣшномъ сведеніи государственныхъ росписей, изъ которыхъ, какъ извѣстно, съ 1888 г. безслѣдно исчезли дефициты *).

Въ послѣдующее за 1889 г. время въ смѣтахъ Министер-

*) При Вышнеградскомъ обыкновенные государственные расходы не только ни разу не превысили предположенныхъ по росписямъ суммъ, но ежегодно оказывались ниже ихъ на значительныя цифры (въ 1888 г.– на 13½ мил. р.; въ 1889 г.—на 3 мил. р.; въ 1890 г.—на 12¼ мил. р.; въ 1891 г.—на 23½ мил. р.); кромѣ того съ 1888 г. были устранены всякія сверхсмѣтныя назначенія на возникающія въ теченіе отчетнаго года государственныя потребности; на такія потребности заранѣе ассигновывались по смѣтѣ извѣстныя суммы (отъ 3 до 10 мил. р.). При такой бережливости въ расходахъ и при одновременномъ сильномъ и постоянномъ ростѣ доходовъ, чему способствовали обильные урожаи 1887 и 1888 г.г., вновь начавшееся оживленіе торговыхъ оборотовъ и законодательныя мѣры, принятыя для увеличенія производительности нѣкоторыхъ государственныхъ доходовъ, было быстро возстановлено бюджетное равновѣсіе (см. Иващенковъ. Краткій обзоръ исполненія госуд. росписей, стр. 9—13).

ства Путей Сообщенія появились, хотя и въ очень ограниченномъ размѣрѣ, кредиты на приступъ къ сооруженію новыхъ желѣзнодорожныхъ линій на средства казны. Въ Ноябрѣ 1889 г. состоялось Высочайшее повелѣніе, которымъ предписывалось, чтобы на пятилѣтіе 1890—1894 г.г. расходы, подлежащіе отнесенію на чрезвычайные рессурсы Государства, отнюдь не выходили изъ предѣловъ общей суммы 300 мил. руб. или 60 мил. руб. въ годъ. Для распредѣленія этой суммы сообразно нуждамъ отдѣльныхъ вѣдомствъ было учреждено Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Абазы, которое сочло возможнымъ удѣлить на постройку новыхъ казенныхъ линій—въ 1890 г. 2.500.000 р., а въ 1891 г.—7.000.000 р. *). Если принять въ соображеніе, что на эти кредиты пришлось относить расходы по изысканіямъ, а частью и строительнымъ работамъ на Западно-Сибирской и Уссурійской линіяхъ **), то станетъ яснымъ, какія ничтожныя средства должны были остаться на дѣло желѣзнодорожнаго строительства въ Европейской Россіи.

Тѣмъ не менѣе на эти остатки было приступлено въ 1891 г. къ сооруженію, на счетъ Правительства, трехъ подъѣздныхъ путей: 1) *отъ ст. Джанкой* Лозово-Севастопольской дороги *до Ѳеодосіи* (110 верстъ)—линіи, сдѣлавшейся неотложною для соединенія съ общею рельсовою сѣтью коммерческаго порта, который, согласно Высочайше утвержденному 11 Мая 1890 г. положенію Комитета Министровъ, было рѣшено устроить въ Ѳеодосіи; 2) отъ конечнаго пункта *Саксагапской* вѣтви казенной Екатерининской дороги—на 20 верстъ въ глубь рудоносной мѣстности для болѣе удобнаго подвоза руды къ существующимъ въ краѣ заводамъ, и 3) *отъ ст. Квирилы*, уже выкупленной тогда въ казну Закавказской дороги, *до*

*) Въ засѣданіи Комитета Министровъ 22 Мая 1890 г. А. А. Абаза объяснилъ, что большую часть указанной выше суммы 300 мил. руб. пришлось удѣлить для неотложныхъ надобностей обороны страны: на одно перевооруженіе арміи было потребовано, по приблизительному расчету, до 132 мил. р.; кромѣ того необходимо было ассигновать крупныя суммы на заготовку бездымнаго пороха, на проложеніе вторыхъ путей на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ (причемъ такое усиленіе провозоспособности вызывалось исключительно военными соображеніями), на нужды морскаго вѣдомства и т. д. Поэтому Совѣщаніе вынуждено было понизить до крайнихъ предѣловъ ассигнованія на другія обще-государственныя надобности (см. Журн. Ком. Мин. 22 и 29 Мая 1890 г. по вопросу о новыхъ дорогахъ очереди 1890 г.).

**) См. Журн. Ком. Мин. 22 и 29 Мая 1890 г. и 12, 19 и 25 Февраля 1891 г.

сел. Чіатуры (38 верстъ)—въ мѣстности, извѣстной богатѣйшими марганцевыми залежами, которыя до того времени разрабатывались очень слабо, въ виду невыгодныхъ условій сбыта марганца, при полномъ отсутствіи усовершенствованныхъ путей сообщенія. Затѣмъ, приблизительно въ тотъ же промежутокъ времени, на средства, спеціально испрошенныя военнымъ вѣдомствомъ, выстроены: 1) вѣтвь въ 10 верстъ отъ *ст. Киверцы* Юго-Западныхъ дорогъ до *г. Луцка*, впослѣдствіи переданная въ эксплоатацію обществу названныхъ дорогъ, и 2) рядъ стратегическихъ линій, получившихъ въ ихъ совокупности названіе *Принаревской* дороги; она начинается у ст. Лапы, С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, проходитъ черезъ Остроленку и Островъ и оканчивается у ст. Малкинъ, Сѣдлецъ-Малкинскаго участка, составляя общимъ протяженіемъ 133 версты.

Нѣсколько ранѣе всѣхъ перечисленныхъ рельсовыхъ путей—въ 1889 г.—сооружена была распоряженіемъ казны, *но не на ея счетъ*, *Богодуховская вѣтвь* (20 верстъ), составлявшая развѣтвленіе казенной Екатерининской дороги до Кальміусо-Богодуховскихъ копей. Она была осуществлена въ виду ходатайствъ мѣстныхъ владѣльцевъ и арендаторовъ копей, которые изъ своихъ средствъ доставили казнѣ нужныя на постройку вѣтви суммы, съ тѣмъ, чтобы ихъ расходы были возмѣщены изъ чистыхъ прибылей линіи.

Такимъ образомъ, казенное желѣзнодорожное строительство и за разсматриваемый періодъ времени (1888—1891 г.г.) не было совершенно оставлено. Но все же преобладающее количество рельсовыхъ путей за это время разрѣшено къ сооруженію частнымъ компаніямъ. Какъ видно изъ послѣдующаго списка, пути эти были слѣдующіе:

1) *Уманскія вѣтви.* Еще въ 1885 г. Министръ Путей Сообщенія (Посьетъ) обратилъ вниманіе Правительства на то, что хлѣбородный край, со значительно, притомъ, развитою свеклосахарною промышленностью и съ расположеннымъ въ центрѣ его г. Уманью, остается лишеннымъ желѣзныхъ дорогъ *). Комитетъ Министровъ вслѣдствіе этого, Высочайше утвержденнымъ 31 Мая того же года положеніемъ своимъ, разрѣшилъ произвести изысканія для соединенія Умани съ

*) См. Предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 27 Апрѣля 1885 г. за № 3559.

Юго-Западными дорогами у Казатина или Жмеринки и съ Фастовскою дорогою черезъ Шполу. По окончаніи правительственныхъ изысканій, на отстройку этихъ линій явилось нѣсколько соискателей, изъ которыхъ наиболѣе надежнымъ было признано общество Юго-Западныхъ дорогъ, которому на основаніи Высочайше утвержденнаго 25 Мая 1888 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта и былъ разрѣшенъ 4% гарантированный Правительствомъ облигаціонный заемъ въ 20.300.000 р. нар. для сооруженія Уманскихъ вѣтвей; направленіе ихъ окончательно опредѣлилось въ 1889 г.: отъ двухъ пунктовъ Юго-Западныхъ дорогъ—Казатина и ст. Дембовки, Тростянецкой вѣтви,—въ обходъ Умани—для выпрямленія линіи,—но съ вѣтвью къ этому городу, и затѣмъ далѣе на Шполу (конечный пунктъ одной изъ вѣтвей Фастовской дороги). Общее протяженіе Уманскихъ вѣтвей составило 386 верстъ; цѣна же была предположена около 33.000 р. на версту пути *).

2) *Новоселицкія вѣтви.* Этимъ сооруженіемъ осуществлялось давно заявленное военнымъ вѣдомствомъ требованіе имѣть желѣзную дорогу отъ Жмеринки черезъ Могилевъ до м. Новоселицы у австрійской границы. Выше было указано, что такая линія была включена въ число неотложныхъ еще въ 1882 г.; произведенныя по ней изысканія обнаружили, однако, что ея стоимость будетъ по всей вѣроятности очень высокою (до 16 мил. р.); явилось опасеніе, что эксплоатація этой вѣтви можетъ оказаться убыточною, вслѣдствіе чего сооруженіе ея замедлилось, тѣмъ болѣе, что само военное вѣдомство въ 1885 г. изъявило готовность отсрочить ея сооруженіе въ пользу еще болѣе неотложной Гомель-Брянской линіи (см. выше). За разрѣшеніемъ къ постройкѣ Уманскихъ вѣтвей, соединяющихъ Шполу съ Юго-Западными дорогами, Военное Министерство, предвидя возможность, благодаря этому соединенію, получить прямой путь отъ Днѣпра къ австрійской границѣ, возобновило ходатайство о линіи къ м. Новоселицы. Предположенія о ней вновь сдѣлались предметомъ обсужденія въ Особомъ Совѣщаніи по стратегическимъ дорогамъ, созванномъ, по Высочайшему повелѣнію, на 11 Декабря 1888 г. подъ предсѣдательствомъ А. А. Абазы. Совѣщаніе постано-

*) См. Ст. Сб. М. П. С. вып. XXIII, стр. 8—9; вып. XXVII, стр. 10—11. Движеніе по вѣтвямъ открывалось постепенно—съ Февраля 1889 по Февраль 1890 г.

вило, въ виду неимѣнія средствъ для постройки желѣзнодорожныхъ линій на казенный счетъ, войти въ соглашеніе съ обществомъ Юго-Западныхъ дорогъ относительно отстройки этою компаніею нужной Правительству вѣтви *). Заботясь объ изысканіи направленія, наиболѣе легкаго въ техническомъ отношеніи и по возможности удовлетворяющаго требованіямъ какъ стратегическаго, такъ и коммерческаго движенія, Правительство остановилось на направленіи отъ Новоселицъ на Окницу и далѣе двумя развѣтвленіями: на Могилевъ до Жмеринки и на Бѣльцы съ продолженіемъ послѣдней линіи до соединенія съ линіею Юго-Западныхъ дорогъ у Бирзулы. Общее протяженіе Новоселицкихъ вѣтвей составило около 500 верстъ. Обществу Юго-Западныхъ дорогъ сначала было предоставлено (Высочайше утвержденнымъ 8 Іюля 1889 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта) выпустить для осуществленія проектированной линіи своимъ распоряженіемъ 4% гарантированный Правительствомъ облигаціонный заемъ, въ размѣрѣ, который будетъ указанъ Министромъ Финансовъ; но такой заемъ не представилось возможнымъ заключить на достаточно выгодныхъ условіяхъ **) и, какъ видно изъ свѣдѣній Государственнаго Контроля ***), суммы, нужныя на отстройку Новоселицкихъ вѣтвей и на проложеніе вторыхъ путей на нѣкоторыхъ участкахъ Юго-Западныхъ дорогъ, были выданы Обществу изъ выручки Правительства отъ 1 и 2 внутреннихъ консолидированныхъ займовъ ****).

3) *Раненбургскія вѣтви*, Рязанско-Козловской дороги (отъ ст. Богоявленскъ, указанной линіи черезъ г. Раненбургъ, къ г.г. Данкову и Лебедяни, протяженіемъ въ 107 верстъ). Вопросъ о рельсовыхъ сообщеніяхъ въ этой мѣстности былъ поднятъ

---

*) См. Журналъ указаннаго Совѣщанія (Прилож. къ журн. Ком. Мин. за Декабрь 1888 г.).

**) См. Мигулинъ, Русскій госуд. кред. II, гл. III, стр. 340.

***) См. Стат. Свѣд. Госуд. Контроля о жел. дорогахъ за 1894 г. Таблица III, стр. 24.

****) Облигаціонный капиталъ собственно Новоселицкихъ вѣтвей былъ опредѣленъ въ 41.744.025 р. кред. нар., которые Правительство оставило за собою по 90% (см. предст. Мин. Фин. въ Соед. Присут. отъ 7 Ноября 1897 г. по выкупу Юго-Западныхъ дорогъ). Слѣдовательно, общество для исполненія собственно этой постройки получило на руки 37.569.622 р. кред. дѣйств. Но такъ какъ обществомъ, изъ полученныхъ имъ отъ Правительства послѣ реализаціи 1 и 2 внутр. консолидированныхъ займовъ суммъ, было возвращено обратно Правительству 11.777.620 р. кред. въ уплату прежнихъ долговъ (Отчетъ Гос. Контр. по исполн. росписи на 1892 г., стр. 157), то у общества должно было остаться на строительныя надобности 25.849.002 р. кред. При такомъ капиталѣ среднюю стоимость Новоселицкихъ вѣтвей (500 в.) можно принять въ 51.698 р. Болѣе точныхъ свѣдѣній по этому предмету оффиціальные источники въ себѣ не содержатъ.

Рязанскою губернскою администраціею и мѣстными земствами. Правленіе общества Рязанско-Козловской дороги пошло на сдѣланное ему въ этомъ смыслѣ предложеніе и ему было разрѣшено (Высочайше утвержденнымъ 8 Іюля 1889 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта) выпустить отъ имени общества для постройки проектированныхъ путей облигаціонный заемъ на сумму 4.425.000 р. нар., съ тѣмъ, чтобы общество соорудило въ Лебедяни, Данковѣ, Ряжскѣ и Козловѣ элеваторы съ подъѣздными къ нимъ путями. Подобное требованіе являлось новостью; формулировано оно было по почину Вышнеградскаго, который и позднѣе всегда предъявлялъ его желѣзнодорожнымъ компаніямъ, строившимъ рельсовые пути въ хлѣбородныхъ раіонахъ. Реализаціонная цѣна займа оказалась, благодаря участію въ займѣ солидныхъ предпринимателей, весьма выгодною (96 за 100) *); слѣдовательно, должна была быть выручена сумма въ 4.075.200 р. дѣйств.; при такихъ условіяхъ поверстную стоимость Раненбургскихъ вѣтвей, со включеніемъ расходовъ на устройство элеваторовъ, можно принять въ цифрѣ около 38.000 р. **).

4) *Ириновская желѣзная дорога* (узкоколейная), начинающаяся въ С.-Петербургѣ, на правомъ берегу Невы у Охты, и доходившая сперва до м. Ириновки (37 верстъ). Она была разрѣшена къ постройкѣ Барону П. Л. Корфу на его собственныя средства безъ всякаго пособія отъ Правительства, въ силу Высочайше утвержденнаго 31 Декабря 1889 г. положенія Комитета Министровъ ***). Впослѣдствіи она была доведена до Ладожскаго озера и снабжена боковыми вѣтвями.

5) *Вѣтвь отъ с. Упино-Среда*, Нерехтскаго уѣзда Костромской губерніи, *до ст. Ермолино*, Шуйско-Ивановской желѣзной дороги (около 19 верстъ), выстроенная обществомъ названной дороги на средства (350.000 р.), предоставленныя компаніи въ ссуду мѣстными фабрикантами. Комбинація эта была разрѣшена Комитетомъ Министровъ по журналу 21 Мая 1891 г., удостоившемуся Высочайшаго утвержденія 31 того же Мая ****).

Наконецъ, Комитетомъ Министровъ, за тотъ же промежутокъ времени (1888—1891 г.г.), было разрѣшено частнымъ

---

*) См. Мигулинъ. II, стр. 340.

**) Вѣтви открыты для движенія въ Ноябрѣ 1890 г.

***) Дорога была открыта въ Октябрѣ 1892 г.

****) Вѣтвь была отстроена и открыта для движенія въ Январѣ 1893 г.

предпринимателямъ устройство нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ линій, которыя, однако, не осуществились, за невозможностью собрать на такія предпріятія необходимыя денежныя средства *).

Планъ Вышнеградскаго—сооружать рельсовые пути распоряженіемъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній.

Изъ этого краткаго перечня видно, насколько неблагопріятно сложились обстоятельства для дѣла желѣзнодорожнаго строительства въ Европейской Россіи за періодъ времени отъ 1888 г. до 1891 г.; за это время было разрѣшено приступить къ постройкѣ всего 1,357 верстъ рельсовыхъ путей—цифра ничтожная для 3 лѣтъ, особенно если вспомнить, что за предшествующее семилѣтіе (1881 — 1887 г.г.), несмотря на застой въ дѣлѣ проложенія новыхъ дорогъ въ 1882 и 1883 г.г. (см. выше), Правительство дало разрѣшеніе на постройку 5,753 верстъ новыхъ линій **). Вышнеградскій, который ясно сознавалъ, насколько велика еще наша нужда въ новыхъ рельсовыхъ путяхъ, конечно не могъ не понимать, что такое медленное развитіе рельсовыхъ сообщеній задерживаетъ правильный экономическій ростъ страны, производительныя силы которой нуждаются въ поддержкѣ и поощреніи во что бы то ни стало. Твердо выдерживая свою программу—не прибѣгать къ кредитнымъ операціямъ за счетъ Государственнаго Казначейства для отстройки новыхъ рельсовыхъ путей—онъ въ концѣ концовъ создалъ вполнѣ законченный планъ снабженія различныхъ мѣстностей Европейской Россіи необходимыми желѣзнодорожными линіями, обще-коммерческаго значенія, не налагая притомъ на казну никакихъ непосредственныхъ жертвъ. Сущность плана сводилась къ тому, чтобы побудить нѣкоторыя частныя желѣзнодорожныя общества—изъ числа наиболѣе богатыхъ и энергичныхъ въ веденіи своихъ предпріятій—принять постройку подобныхъ желѣзнодорожныхъ линій на себя; въ такомъ случаѣ Правительство согласно было разрѣшать имъ выпуски облигаціонныхъ займовъ съ казенною гарантіею—при данныхъ условіяхъ, казалось бы, лишь номинальною и не подвергающею Правительство никакому риску, въ виду испытанной финансовой благонадежности такихъ компаній.

---

*) Таковы были предпріятія желѣзныхъ дорогъ: Уральско-Волжской, Шадринско-Островской, Одессо-Овидіопольской, Илецкой солевозной и Ялтинской горно-климатической.

**) Цифра эта взята изъ справки, данной Министерствомъ Путей Сообщенія въ Декабрѣ 1887 г. и хранящейся въ архивѣ Комитета при дѣлѣ о дорогахъ очереди 1888 г.

Случай для вступленія въ подобнаго рода переговоры съ отдѣльными компаніями, намѣченными Министромъ Финансовъ для этой цѣли, не замедлилъ представиться. По переходѣ въ вѣдѣніе Министерства Финансовъ руководительства тарифнымъ вопросомъ (см. гл. I настоящаго тома), финансовому вѣдомству пришлось вести обширную переписку со многими желѣзнодорожными обществами относительно опредѣленія объема ихъ правъ по назначенію тѣхъ или иныхъ тарифныхъ ставокъ, въ зависимости, съ одной стороны, отъ новаго закона, а съ другой—отъ спеціальныхъ правъ, предоставленныхъ компаніямъ ихъ уставами. Во время переписки по этому предмету съ обществомъ Московско-Рязанской дороги Вышнеградскій между прочимъ указалъ обществу, что оно пользуется предоставленною ему уставомъ (1863 г.) свободою назначенія тарифныхъ ставокъ только по отношенію къ *попъзднымъ* отправкамъ; въ *повагонныхъ* же тарифахъ общество, согласно его уставу, должно подчиняться указаніямъ тарифныхъ учрежденій, т. е. не можетъ сохранить назначенныхъ имъ провозныхъ платъ безъ разрѣшенія на то Правительства. Тогда общество, желая достигнуть соглашенія съ Министерствомъ Финансовъ въ тарифномъ дѣлѣ, предложило предоставить казнѣ участіе въ получаемыхъ компаніею отъ эксплоатаціи дорогъ прибыляхъ, но такая комбинація была отвергнута Вышнеградскимъ, который при этомъ высказалъ мысль, что общество могло бы въ замѣнъ того оказать Правительству содѣйствіе въ осуществленіи Казанской линіи, признанной еще въ 1874 г. *) неотложною. Такъ возникло дѣло о постройкѣ обществомъ Московско-Рязанской дороги рельсоваго сообщенія съ Казанью **).

На той же почвѣ тарифныхъ вопросовъ завязались предварительные переговоры Министерства Финансовъ съ другою, также весьма богатою, компаніею—обществомъ Рязанско-Козловской дороги—о сооруженіи послѣднимъ на гарантированный Правительствомъ капиталъ линіи къ Уральску и ряда другихъ дорогъ въ бассейнѣ южнаго теченія Волги, послѣдствіемъ чего явилось образованіе общества Рязанско-Уральской дороги.

---

*) Т. е. при разработкѣ первоначальныхъ предположеній о проведеніи Сибирской дороги черезъ Нижній-Новгородъ—Казань—Екатеринбургъ (см. выше).

**) См. дѣло Канцеляріи Комитета Министровъ о сооруженіи Рязанско-Казанской дороги. Журналъ Выс. утв. 6 Марта 1891 г. Совѣщанія.

Такимъ образомъ, въ обоихъ разсмотрѣнныхъ случаяхъ иниціатива принадлежала собственно не обществамъ, но лично Министру Финансовъ, который въ этомъ отношеніи оказалъ на компаніи прямое, имъ самимъ не отрицавшееся, воздѣйствіе. Этотъ фактъ необходимо запомнить: онъ объясняетъ появленіе впослѣдствіи весьма неблагожелательныхъ отзывовъ по поводу политики Вышнеградскаго въ этомъ вопросѣ.

Относительно третьей изъ выбранныхъ Министромъ Финансовъ, для осуществленія его плана, компаній—общества Владикавказской дороги—такого воздѣйствія не потребовалось: общество само уже съ 1885 г. добивалось отдачи ему въ постройку той линіи, которую хотѣлъ поручить ей Вышнеградскій.

Назначеніе на постъ Министра Путей Сообщенія Ст. Секретаря Гюббенета и его принципіальное разногласіе съ И. А. Вышнеградскимъ по вопросу о способѣ сооруженія намѣченныхъ къ исполненію желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Россіи.

Въ то время Ген. Ад. Посьетъ уже покинулъ постъ Министра Путей Сообщенія, составивъ себѣ почетное имя въ исторіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ одинъ изъ первыхъ піонеровъ въ дѣлѣ возстановленія надлежащаго вліянія Правительства на веденіе хозяйства частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, а позднѣе—какъ энергическій исполнитель Высочайшихъ предначертаній о возобновленіи у насъ казеннаго желѣзнодорожнаго строительства. На его мѣсто въ концѣ 1888 г. былъ назначенъ Инженеръ Ген. Лейт. Паукеръ, который скончался въ теченіе первыхъ мѣсяцевъ послѣдующаго 1889 г. Послѣ него, съ 30 Марта того же 1889 г., во главѣ Министерства Путей Сообщенія сталъ Ст. Секретарь А. Я. фонъ-Гюббенетъ, занимавшій въ 1880—1885 г.г. постъ Товарища Министра при Посьетѣ. Это былъ убѣжденный сторонникъ системы казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства—такимъ онъ явился уже въ одномъ изъ своихъ первыхъ же крупныхъ представленій по желѣзнодорожному вопросу—о желѣзныхъ дорогахъ очереди 1890 г., а затѣмъ позднѣе въ подобномъ же представленіи на слѣдующій 1891 г. Онъ также настаивалъ на скорѣйшемъ обогащеніи нашей рельсовой сѣти тѣми новыми линіями, которыя, уже давно будучи намѣчены и утверждены къ сооруженію, все еще оставались неисполненными. Новый Министръ главнымъ образомъ имѣлъ въ виду тѣ же линіи, о которыхъ хлопоталъ и Министръ Финансовъ—Казанскую и Владикавказо-Петровскую (о переговорахъ съ

Рязанско-Козловской дорогой относительно новыхъ приволжскихъ дорогъ онъ, какъ оказалось впослѣдствіи, въ то время не былъ еще освѣдомленъ); но въ глазахъ Гюббенета удовлетворительнаго разрѣшенія предстоявшей Правительству въ данномъ дѣлѣ задачи можно было ожидать только при условіи сооруженія этихъ линій непосредственнымъ распоряженіемъ казны.

И такъ, высшему Правительству опять пришлось столкнуться съ двумя противоположными взглядами главныхъ представителей наиболѣе заинтересованныхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ вѣдомствъ и притомъ по вопросу, который уже столько разъ бывалъ предметомъ горячихъ споровъ въ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ. Впрочемъ, во вновь возникшемъ спорѣ, отнюдь не менѣе—если не болѣе—упорномъ, чѣмъ волновавшія въ былыя времена правительственные круги разногласія Рейтерна съ Мельниковымъ, а потомъ съ Графомъ А. П. Бобринскимъ, замѣчалась одна особенность, которая и сообщала ему отличный отъ прежнихъ подобныхъ же споровъ отпечатокъ. Вышнеградскій ни въ какомъ случаѣ не могъ считаться принципіальнымъ противникомъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, какимъ былъ Рейтернъ, не видѣвшій въ казенномъ управленіи желѣзными дорогами элементовъ, которые могли бы обезпечить казнѣ успѣшное веденіе такого рода предпріятій. Напротивъ того, онъ былъ однимъ изъ самыхъ рьяныхъ работниковъ именно по насажденію въ Россіи казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства; стоитъ только припомнить, что при немъ начата постройка Правительствомъ Уссурійской дороги, велось сооруженіе казенной Самаро-Уфимской линіи, съ продолженіемъ ея до Міасса и далѣе, и что, наряду съ этимъ, преимущественно его же заботами наша казенная рельсовая сѣть увеличилась (въ 1887—1892 г.г.) цѣлымъ рядомъ желѣзнодорожныхъ линій, перешедшихъ изъ владѣнія частныхъ компаній въ вѣдѣніе Правительства (дороги: Уральская, Закавказская, Сызрано-Вяземская, Козлово-Саратовская, Либаво-Роменская). Если онъ отвергалъ сооруженіе крупныхъ рельсовыхъ путей на казенный счетъ въ предѣлахъ Европейской Россіи, то дѣлалъ онъ это только потому, что былъ глубоко убѣжденъ въ невозможности заключенія государственнаго займа для подобной цѣли безъ потрясенія нашего кредита. Его планъ—дать внутренней, особенно восточной, Россіи нуж-

ные ей рельсовые пути, расширивъ для этого предпріятія солидныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ,—былъ основанъ исключительно на финансовыхъ, или скорѣе даже коммерческихъ, соображеніяхъ чисто-практическаго характера. Теоретикомъ въ этомъ случаѣ скорѣе можно назвать Гюббенета, который нерѣдко былъ склоненъ переводить споръ на академическую почву, провозглашая безотносительную предпочтительность системы казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства и не всегда удѣляя достаточно вниманія практическимъ обстоятельствамъ, исключавшимъ возможность постояннаго примѣненія этого начала въ государственномъ обиходѣ.

Совѣщаніе по желѣзнодорожнымъ вопросамъ подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге.

6 Марта 1891 г. Государь, по всеподданнѣйшему докладу Предсѣдателя Комитета Министровъ, повелѣлъ образовать, для предварительнаго разсмотрѣнія разногласія, возникшаго между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ, Особое Совѣщаніе, Предсѣдателемъ котораго онъ назначилъ Н. Х. Бунге. Въ составъ Совѣщанія входили: Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта (Абаза), Министры: Военный (Ген. Ад. Ванновскій), Государственныхъ Имуществъ (Ст. Секр. Островскій), Финансовъ (Дѣйств. Тайн. Сов. Вышнеградскій), Внутреннихъ Дѣлъ (Ст. Секретарь Дурново) и Путей Сообщенія (Ст. Секр. Гюббенетъ), Государственный Контролеръ (Дѣйств. Тайн. Сов. Филипповъ) и Ст. Секретарь Петровъ (Управлявшій Кабинетомъ Его Величества).

Еще до открытія своихъ засѣданій Совѣщаніе получило возможность ознакомиться съ основыми взглядами какъ Ст. Секретаря Гюббенета, такъ и И. А. Вышнеградскаго на современное положеніе желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и на задачи, которыя предстоятъ его руководителямъ. Какъ тотъ, такъ и другой Министръ представилъ каждый по особой запискѣ, посвященной этому предмету; коренное разногласіе, замѣчавшееся и ранѣе въ отдѣльныхъ мнѣніяхъ обоихъ Министровъ, здѣсь выступало съ полною очевидностью. Живой интересъ, который представляютъ упомянутые документы для характеристики отношенія ихъ составителей къ первостепеннымъ вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства, заставляетъ остановиться на нихъ съ нѣкоторою подробностью.

Министръ Путей Сообщенія въ своей запискѣ *) прежде всего отмѣчалъ тотъ фактъ, что за послѣднее время въ значительномъ количествѣ стали поступать предложенія со стороны частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ о расширеніи принадлежащихъ имъ предпріятій, причемъ всѣ компаніи желаютъ пользоваться въ томъ или иномъ видѣ гарантіею Правительства и большинство проситъ, кромѣ того, объ отсрочкѣ времени выкупа эксплоатируемыхъ ими линій въ казну. Такого рода ходатайства, по мнѣнію Ст. Секретаря Гюббенета, вызываютъ необходимость, до обсужденія ихъ подробностей, разсмотрѣть значеніе самыхъ этихъ ходатайствъ съ точки зрѣнія обще-государственной, т. е. установить, въ какой мѣрѣ они отвѣчаютъ тому направленію, которому слѣдуетъ наше Правительство въ дѣлѣ желѣзнодорожной политики и хозяйства. Безъ установленія такихъ руководящихъ началъ не можетъ состояться правильное разрѣшеніе частныхъ вопросовъ.

Указавъ затѣмъ на обще-извѣстные печальные для Государственнаго Казначейства результаты господства концессіонной системы и на послѣдовавшія съ 1881 энергическія мѣропріятія Правительства, направленныя къ обезпеченію за государственною властью дѣятельнаго вліянія на желѣзнодорожное хозяйство, Министръ Путей Сообщенія продолжалъ:

Рядомъ настойчивыхъ мѣръ Правительство успѣло образовать казенную сѣть желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ до 10,000 верстъ, превышающую уже $^1/_3$ всей нашей сѣти. Несмотря на отрывочность линій, входящихъ въ составъ этой сѣти и на другія невыгодныя условія, благія послѣдствія этой мѣры не замедлили обнаружиться наглядными, дѣйствительными выгодами для Государства **). Вмѣстѣ съ тѣмъ, указанныя мѣропріятія Правительства, какъ полагалъ Ст. Секретарь Гюббенетъ, не могли не привлечь къ себѣ тревожнаго внима-

---

*) См. Приложенія къ дѣлу Канцеляріи Комитета Министровъ о сооруженіи Рязанско-Казанской жел. дор. («Записки, бумаги и матеріалы, бывшіе въ разсмотрѣніи Выс. утв. 6 Марта 1891 г. Совѣщанія»).

**) Для примѣра Гюббенетъ приводилъ двѣ выкупленныя въ казну дороги: Харьково-Николаевскую и Тамбово-Саратовскую. По его даннымъ, Харьково-Николаевская дорога до подчиненія Временному Управленію казенныхъ жел. дорогъ вырабатывала валовой доходъ въ 5.273.000 р., а въ 1889 г. дала уже доходъ этотъ въ размѣрѣ 7.845.000 р., расходы же сократились съ 5.227.000 р. до 4.900.000 р. Вторая изъ упомянутыхъ линій, бывшая въ частномъ владѣніи дефицитною, по выкупѣ въ казну стала давать чистаго дохода до 1 мил. руб.

нія частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, въ особенности тѣхъ, линіи которыхъ находятся въ сферѣ вліянія казенныхъ дорогъ. Опасаясь естественной конкурренціи этихъ послѣднихъ, упомянутыя общества вошли съ предложеніями о расширеніи нашей сѣти безъ непосредственныхъ затратъ Правительства, но на извѣстныхъ условіяхъ относительно отсрочки выкупа, расширенія ихъ предпріятій сооруженіемъ вѣтвей весьма значительнаго протяженія и т. п. Такимъ образомъ, главный расчетъ предпринимателей заключается въ стремленіи обезпечить за собою выгоды, могущія уменьшаться подъ вліяніемъ расширенія сѣти казенныхъ дорогъ и болѣе справедливаго распредѣленія грузовъ по тарифному закону 1889 г. (см. гл. I настоящаго тома). Снисходительный пріемъ, оказанный такимъ стремленіямъ нѣкоторыхъ обществъ, несомнѣнно будетъ побуждать и другія компаніи слѣдовать по тому же пути.

Между тѣмъ основное условіе всѣхъ разсматриваемыхъ предложеній есть продленіе срока выкупа и эти настоянія на отсрочкѣ выкупа, въ глазахъ Министра Путей Сообщенія, служатъ наилучшимъ подтвержденіемъ важнаго для Правительства значенія этого права, неотъемлемо, со всѣми выгодными его послѣдствіями, принадлежащаго Государству. Хотя испрашиваемая отсрочка и не превышаетъ 15 лѣтъ, но и этотъ срокъ хозяйничанья частныхъ компаній въ расширенной сферѣ повлечетъ за собою усиленіе ихъ вліянія на общій ходъ желѣзнодорожнаго дѣла и несомнѣнно внесетъ существенныя, во многихъ случаяхъ нежелательныя, измѣненія въ условія выкупа, такъ какъ дальнѣйшее расширеніе сѣти, въ связи съ естественнымъ промышленнымъ ростомъ страны, безусловно подниметъ доходность всѣхъ вообще желѣзныхъ дорогъ. Примѣръ западно-европейскихъ большихъ желѣзнодорожныхъ обществъ указываетъ, до какой степени сосредоточеніе перевозочныхъ средствъ въ рукахъ сильныхъ компаній дѣлаетъ эти компаніи независимыми въ преслѣдованіи личныхъ цѣлей и борьбу съ ними—тщетною. Всѣ эти обстоятельства даютъ основаніе утверждать, что Правительство, поступаясь принадлежащимъ ему правомъ, едва ли пріобрѣтетъ соотвѣтственныя выгоды въ настоящемъ и, во всякомъ случаѣ, затруднитъ себѣ осуществленіе этого права въ будущемъ. Даже ранѣе изученія сдѣланныхъ частными обществами весьма сложныхъ предложеній, уже въ настоящее время, по мнѣнію Статсъ-

Секретаря Гюббенета, есть полная возможность убѣжденно и основательно признать расширеніе сферы дѣятельности частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, при условіи отсрочки выкупа, противорѣчащимъ достиженію тѣхъ цѣлей, которыя поставило себѣ Правительство, обратившись къ казенной эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ. Нельзя при этомъ не замѣтить, что расширеніе дѣятельности частныхъ обществъ представитъ существенныя затрудненія казенной эксплоатаціи при конкурренціи съ сильными частными компаніями, дѣйствующими съ бо́льшею самостоятельностью и съ иными пріемами и побужденіями, чѣмъ казенныя дороги.

Итакъ, писалъ въ заключеніи своей записки Министръ Путей Сообщенія, «принятіе разсматриваемыхъ предложеній, клонящихся къ расширенію предѣловъ частной желѣзнодорожной дѣятельности и ея упроченію на долгій еще срокъ, знаменовало бы собою отступленіе Правительства отъ ясно сознанной цѣли и нанесло бы непоправимый вредъ благимъ начинаніямъ, направленнымъ къ надлежащей постановкѣ государственнаго хозяйства и къ огражденію народнаго достоянія отъ поглощенія его сильными частными обществами, стремящимися къ укрѣпленію и распространенію своей монопольной дѣятельности. Надо надѣяться, что всѣ усилія богатыхъ обществъ къ распространенію неправильныхъ понятій о чрезвычайной выгодности для Правительства сдѣланныхъ ими предложеній не помѣшаютъ послѣднему оцѣнить эти предложенія по достоинству.

Благодѣтельныя послѣдствія твердой и искренно миролюбивой политики нашей, направляемой Верховнымъ Вождемъ Россіи къ благоденствію и славѣ ея, а равно къ сохраненію продолжительнаго всеобщаго мира, дали возможность финансовому управленію поднять нашъ кредитъ и наши финансы до настоящаго высокаго уровня. Такое выгодное положеніе, достигнутое благодаря заслугамъ Министра Финансовъ, даетъ основаніе расчитывать, что предпринятыя при менѣе благопріятныхъ финансовыхъ условіяхъ усилія Правительства—обратить выгоду желѣзныхъ дорогъ всецѣло на пользу Государства, найдутъ въ настоящее время болѣе сильное, чѣмъ прежде, развитіе и пріостановятъ быстро распространяющееся между желѣзнодорожными обществами стремленіе и надежду расширить сферу своего вліянія и дѣятельности и вернуться къ бла-

женному времени концессій, безвозвратно, повидимо отжившихъ у насъ свое существованіе. Трудно себѣ предс вить иначе дѣйствительную пользу нашего окрѣпшаго финан соваго положенія и кредита какъ не въ видѣ силы, съ одно стороны воспрепятствовать частнымъ компаніямъ захватить въ свои руки важнѣйшіе интересы Государства, а съ другой— опираясь на наши природныя богатства, пріискать средства для развитія нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ направленіи, соотвѣтствующемъ государственнымъ интересамъ».

Записка Ст. Секретаря Гюббенета отличалась, какъ можно видѣть изъ сдѣланнаго краткаго изложенія ея, твердымъ и весьма выдержаннымъ взглядомъ на предметъ, которому она была посвящена. При изученіи ея трудно, однако, не замѣтить въ ней одной весьма существенной недомолвки. Министръ Путей Сообщенія, превознося образъ дѣйствій Правительства въ дѣлѣ созданія казенной рельсовой сѣти (въ теченіе 1881—1887 г.г.), ни разу не упоминаетъ о томъ, что, одновременно съ упроченіемъ такой сѣти, то же Правительство нерѣдко разрѣшало и частнымъ компаніямъ строить линіи весьма значительнаго протяженія (Ивангородо-Домбровскую, Новороссійскую, Уманскія и Новоселицкія вѣтви, не говоря о болѣе мелкихъ путяхъ) на капиталы, которымъ присвоивалась казенная гарантія, причемъ подобныя мѣры вовсе не считались тогда нарушеніемъ принятой системы веденія желѣзнодорожнаго хозяйства и, напротивъ того, даже преподавались къ руководству подлежащимъ вѣдомствамъ Высочайше утвержденными положеніями Комитета Министровъ (въ 1886—1887 г.г.), конечно при извѣстныхъ ограничительныхъ условіяхъ (см. выше). Желѣзнодорожная политика Императора Александра III съ первыхъ же лѣтъ Его царствованія отличалась безусловною шириною взглядовъ на средства для выполненія предположеній, разъ признанныхъ клонящимися къ пользѣ Государства.

Вторая изъ упомянутыхъ выше записокъ, внесенная въ Совѣщаніе, отличалась не менѣе категорическими выводами, чѣмъ записка Министра Путей Сообщенія *); но выводы эти были направлены къ поддержанію ходатайствъ частныхъ компаній.

Министръ Финансовъ начиналъ съ того, на чемъ кончалъ

*) См. тамъ же.

бенетъ, именно, съ разсмотрѣнія состоянія нашихъ государственныхъ рессурсовъ. Онъ удостовѣрялъ, что, судя по результатамъ сведенія государственной росписи за 1890 и 1891 г.г. и по выяснившимся относительно предстоящихъ трехъ лѣтъ даннымъ, суммы въ 300 мил., назначенной, какъ извѣстно, предѣльною нормою чрезвычайныхъ расходовъ на пятилѣтіе 1890—1894 г.г. (см. выше), едва ли будетъ достаточно даже для покрытія уже болѣе или менѣе предрѣшенныхъ чрезвычайныхъ расходовъ на этотъ періодъ времени. Поэтому изъ указанныхъ 300 мил. р. почти вовсе не оказывается возможнымъ удѣлять что либо на сооруженіе путей, имѣющихъ чисто экономическое значеніе *); между тѣмъ, проведеніе такихъ путей во многихъ раіонахъ Имперіи требуется нуждами не только мѣстными, но и государственными. Въ то время Министръ Финансовъ считалъ вполнѣ назрѣвшими вопросы о проложеніи такихъ путей къ Казани, Петровску и Уральску **).

Строить, однако, эти три дороги распоряженіемъ казны и на ея средства, писалъ Вышнеградскій, не представляется возможнымъ по многимъ причинамъ. Во первыхъ, для этого пришлось бы заключать государственные займы; между тѣмъ подъемъ русскаго кредита за послѣдніе три года и укрѣпленіе къ нему довѣрія на европейскихъ биржахъ зиждется, главнымъ образомъ, на томъ, что русское Правительство находитъ въ доходахъ страны источники для удовлетворенія государственныхъ расходовъ и если прибѣгаетъ къ займамъ, то почти исключительно въ видахъ преобразованія государственныхъ долговъ, съ цѣлью пониженія платимыхъ по нимъ процентовъ. Можно съ увѣренностью сказать, что какъ только русское Правительство сойдетъ съ этого пути и будетъ чаще прибѣгать къ пользованію кредитомъ, такъ довѣріе къ русскому кредиту упадетъ. Во вторыхъ, всѣ предположенія о томъ, будетъ ли доходность того или другаго проектированнаго рельсоваго пути достаточна для покрытія расходовъ по

---

*) Изъ этой суммы, какъ уже упомянуто выше, ассигновано было на постройку новыхъ дорогъ: въ 1890 г.—только 2½ мил. р., а въ 1899 г.—7 мил. р.

**) О послѣднемъ вопросъ былъ поднятъ мѣстнымъ войсковымъ начальствомъ въ 1886 г.; мѣстность для будущей дороги была затѣмъ подробно изслѣдована, и въ М-вѣ Путей Сообщенія уже былъ составленъ планъ дороги отъ Уральска до Бузулука (см. ниже).

эксплоатаціи и процентовъ по капиталу предпріятія, обыкновенно бываютъ очень гадательны. Опытъ постройки русскихъ желѣзныхъ дорогъ показываетъ, что исчисленія предстоящей доходности желѣзной дороги до ея постройки въ большинствѣ случаевъ оказывались значительно преувеличенными. Въ виду этого съ наибольшею вѣроятностью можно сказать, что тѣ желѣзнодорожныя линія, которыя будутъ сооружены казною, выработаютъ, въ особенности въ первые года эксплоатаціи, чистый доходъ, недостаточный для покрытія обязательныхъ платежей, и недостающую сумму необходимо будетъ ежегодно изыскивать въ государственномъ бюджетѣ, что можетъ весьма невыгодно отразиться на его равновѣсіи.

При такомъ положеніи дѣла Министръ Финансовъ остановился на мысли привлечь къ осуществленію дорогъ Казанской и Уральской богатыя желѣзнодорожныя общества Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской желѣзныхъ дорогъ, а къ сооруженію Петровской линіи—общество Владикавказской желѣзной дороги, которое, хотя и не можетъ быть отнесено къ числу столь богатыхъ, но уже достигло такого финансоваго положенія, что почти вовсе не нуждается въ правительственныхъ приплатахъ по гарантіи. Московско-Рязанская и Рязанско-Козловская желѣзныя дороги, вслѣдствіе своего выгоднаго положенія въ центрѣ русской рельсовой сѣти, а также благодаря весьма расчетливой эксплоатаціи, выдаютъ своимъ акціонерамъ очень значительные дивиденды, доходящіе до 30%. Съ обще-государственной точки зрѣнія Вышнеградскій находилъ «вполнѣ справедливымъ, чтобы означенныя общества, разъ они извлекаютъ столь значительные барыши изъ эксплоатаціи уступленнаго имъ предпріятія, поступились частью своихъ барышей для осуществленія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, прилегающихъ къ ихъ раіону». Осуществленіе подобныхъ линій для обществъ представляетъ ту выгоду, что линіи эти усилятъ своими грузами доходность главныхъ путей, и такимъ образомъ недостача въ доходности боковой линіи можетъ со временемъ покрываться увеличеніемъ доходности главной; казна же будетъ лишена этой послѣдней выгоды, если Правительство само станетъ строить боковыя линіи. Для сооруженія боковой линіи обществу несомнѣнно придется выпустить дополнительный облигаціонный капиталъ съ правительственною гарантіею; но выпускъ такого гарантирован-

наго капитала не можетъ быть приравниваемъ къ выпуску того государственнаго займа, который оказался бы необходимымъ въ случаѣ отстройки дороги непосредственнымъ распоряженіемъ казны, ибо заемъ частнаго общества, кромѣ правительственной гарантіи, обезпечивается доходностью даннаго предпріятія, достигшей уже болѣе или менѣе высокаго уровня. Этому отличію не могутъ не придавать весьма большое значеніе тѣ денежные рынки, на которыхъ помѣщаются русскія процентныя бумаги, и умѣренный выпускъ такихъ займовъ, какъ относящихся спеціально до вполнѣ состоятельныхъ желѣзныхъ дорогъ, не можетъ отразиться неблагопріятно на положеніи русскаго кредита. Существенное отличіе между государственнымъ займомъ и займомъ, гарантированнымъ Правительствомъ для состоятельныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, заключается въ томъ, что въ первомъ случаѣ отвѣтственность за уплаты по займамъ лежитъ всецѣло на рессурсахъ государственной казны, во второмъ же эта отвѣтственность ложится прежде всего на предпріятіе общества и общіе государственные рессурсы являются лишь подкрѣпленіемъ гарантіи, лежащей на самомъ предпріятіи.

Для еще болѣе нагляднаго поясненія своей мысли Вышнеградскій прибѣгаетъ къ слѣдующему сравненію. «Между непосредственнымъ государственнымъ займомъ, утверждаетъ онъ, и займомъ, дѣлаемымъ для частнаго состоятельнаго общества съ гарантіею Правительства, существуетъ аналогичная разница съ тою, которая существуетъ между прямою выдачею векселя Правительствомъ и производимымъ имъ индоссаментомъ и учетомъ векселя состоятельнаго лица».

Далѣе Вышнеградскій такъ развиваетъ свою мысль. Сооруженіе на изложенныхъ основаніяхъ дорогъ къ Казани, Уральску и Петровску никоимъ образомъ не можетъ быть приравниваемо къ практиковавшемуся въ прежнее время концессіонному способу постройки желѣзныхъ дорогъ. Концессіонерамъ право осуществленія желѣзныхъ дорогъ предоставлялось обыкновенно за высокую цѣну, что давало имъ возможность получать по постройкѣ крупные барыши, тѣмъ болѣе, что правительственный надзоръ за постройкою въ то время былъ слабъ. Вся отвѣтственность за дѣло ложилась исключительно на Правительство, а вся выгода сооруженія принадлежала исключительно концессіонерамъ.

При такомъ способѣ веденія дѣла, концессіонеры, почти безъ всякаго съ своей стороны риска, имѣли отъ постройки большія сбереженія; между тѣмъ желѣзныя дороги строились плохо и достроивались потомъ за счетъ эксплоатаціи; въ виду этого эксплоатація такихъ линій обходилась весьма дорого и стоила Правительству значительныхъ ежегодныхъ приплатъ по гарантіи.

Передача намѣченнымъ Министромъ Финансовъ обществамъ постройки дорогъ Казанской, Уральской и Петровской предполагается, какъ удостовѣрялъ Вышнеградскій, по весьма умѣреннымъ поверстнымъ цѣнамъ. При этомъ, согласно проектированнымъ условіямъ, если бы какое либо общество не исполнило своихъ обязательствъ по постройкѣ, то оно отвѣчаетъ всѣмъ своимъ предпріятіемъ, что̀, при установившейся болѣе или менѣе высокой доходности послѣдняго, представляетъ вполнѣ достаточное обезпеченіе. Затѣмъ, по окончаніи постройки, счета эксплоатаціи сооруженной линіи будутъ слиты со счетами эксплоатаціи главной линіи *); вслѣдствіе этого недовыручки по эксплоатаціи вновь сооруженной линіи будутъ покрываться прибылями акціонеровъ отъ эксплоатаціи главной линіи, и такимъ образомъ Правительство будетъ избавлено отъ необходимости ежегодныхъ доплатъ по гарантіи, неизбѣжныхъ въ случаѣ постройки такой линіи казною или черезъ посредство малодоходныхъ компаній.

Въ концѣ своей записки Министръ Финансовъ считалъ необходимымъ оградить себя отъ обвиненія въ томъ, что онъ вообще отвергаетъ пользу сооруженія и дальнѣйшаго содержанія желѣзныхъ дорогъ казною. «Министръ Финансовъ полагаетъ лишь, писалъ онъ, что въ виду обширности пространства Россійской Имперіи, разнообразія физическихъ и экономическихъ условій разныхъ ея раіоновъ, обширности самой рельсовой сѣти и необходимости весьма значительнаго расширенія ея въ будущемъ, было бы, въ интересахъ государственнаго хозяйства, вредно, если бы вся сѣть съ недостаточною постепенностью перешла въ руки казны, ибо завѣдываніе рельсовою сѣтью въ нѣсколько десятковъ тысячъ верстъ усложнило бы и безъ того весьма сложныя обязанности пра-

*) По Рязанско-Козловской и Владикавказской дорогамъ непосредственно послѣ открытія движенія; по Московско-Рязанской—пять лѣтъ спустя.

вительственныхъ органовъ и казенное управленіе желѣзныхъ дорогъ оказалось бы не въ состояніи удовлетворять различнымъ потребностямъ экономической жизни Государства, предъявляемымъ къ нашей рельсовой сѣти. Кромѣ того, съ переходомъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ однѣ руки, исчезло бы то соревнованіе между казенною и частною эксплоатаціею, которая въ настоящее время служитъ весьма сильнымъ побужденіемъ къ улучшенію самаго дѣла эксплоатаціи дорогъ. Наконецъ, пріобрѣтеніе въ казну дорогъ, дающихъ большіе барыши акціонерамъ, наложило бы на Правительство передъ этими послѣдними весьма крупныя обязательства, которыя, въ случаѣ, если бы эксплоатація дорогъ въ рукахъ казны пошла хуже, нежели у богатыхъ частныхъ обществъ, послужили бы для Правительства источникомъ новыхъ финансовыхъ затрудненій.

Такимъ образомъ, по убѣжденію Министра Финансовъ, быстрое обращеніе всей рельсовой сѣти въ казенную ни въ какомъ случаѣ не должно быть цѣлью правильно понимаемой правительственной политики въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Правительственныя заботы въ этомъ дѣлѣ должны быть направлены къ тому, чтобы наша рельсовая сѣть по возможности окупала себя и не требовала отъ Правительства ежегодныхъ приплатъ для поддержанія эксплоатаціи, взыскиваемыхъ, путемъ налоговъ, со всѣхъ плательщиковъ Государства».

Въ виду всѣхъ этихъ соображеній, Вышнеградскій оставался при своемъ прежнемъ планѣ, осуществленіе котораго, по его словамъ, кромѣ уже ранѣе указанныхъ преимуществъ, принесетъ еще и ту выгоду, что такимъ путемъ Правительство получитъ участіе въ чистыхъ прибыляхъ двухъ богатыхъ дорогъ (Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской), а это въ будущемъ несомнѣнно облегчитъ возможность достиженія равновѣсія между обыкновенными расходами казны на желѣзнодорожныя надобности и получаемыми ею отъ желѣзныхъ дорогъ доходами.

Въ этой запискѣ останавливаетъ на себѣ вниманіе убѣжденно высказанный Вышнеградскимъ взглядъ, что желѣзнодорожныя компаніи, получающія весьма крупные дивиденды, являются какъ бы нравственно обязанными поступиться частью своихъ прибылей для удовлетворенія обще-экономическихъ нуждъ страны въ новыхъ рельсовыхъ путяхъ; взглядъ этотъ

въ свое время возбудилъ въ нѣкоторыхъ правительственныхъ кругахъ извѣстное недоумѣніе, которое и было высказано въ Соединенномъ Присутствіи Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта при обсужденіи дѣла объ образованіи общества Рязанско-Уральской дороги; но Вышнеградскій твердо держался этого взгляда и съ большимъ достоинствомъ отстаивалъ свою точку зрѣнія (см. ниже).

Составители двухъ разсмотрѣнныхъ записокъ, собственно говоря, истощили въ нихъ всѣ свои аргументы по существу возникшаго спора, такъ что въ засѣданіяхъ Совѣщанія имъ оставалось, когда рѣчь касалась общихъ вопросовъ желѣзнодорожной политики, повторять уже извѣстныя отдѣльныя положенія свои по этому поводу, или же пользоваться подробностями того или инаго изъ обсуждавшихся частныхъ вопросовъ, чтобы нагляднѣе иллюстрировать свои конечные выводы. Это обнаружилось уже въ первыхъ трехъ засѣданіяхъ Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге (17, 19 и 26 Марта 1891 г.), посвященныхъ вопросу о Казанской дорогѣ.

Обсужденіе вопроса о Казанской дорогѣ.

Прежде чѣмъ подробнѣе заняться происходившими въ Совѣщаніи преніями, надо замѣтить, что та Казанская дорога, проектъ осуществленія которой былъ въ то время представленъ Совѣщанію, имѣла весьма мало общаго съ Казанской же дорогой, по которой съ 1885 г. производились правительственныя изысканія и о которой затѣмъ ежегодно упоминалось въ очередныхъ представленіяхъ Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Комитетъ, давая въ 1885 г. Министру Путей Сообщенія порученіе приступить къ изысканіямъ по Казанской дорогѣ (см. выше), опредѣлилъ направленіе ея лишь однимъ общимъ выраженіемъ «по направленію къ Москвѣ»; поэтому командированная Ген. Ад. Посьетомъ для этой цѣли коммисія производила развѣдочныя работы по тому направленію, на которомъ сходились, по свидѣтельству Министра Путей Сообщенія, представители мѣстныхъ земствъ, городовъ и фабрикантовъ *)—и при которомъ головнымъ участкомъ будущей Казанской дороги предполагалось сдѣлать уже существовавшую Муромскую дорогу (раз-

*) См. предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 4 Февр. 1891 г. за № 3254.

вѣтвленіе Нижегородской), а затѣмъ вести линію отъ Мурома на г. Починки и далѣе черезъ Ардатовъ и Алатырь на Казань; къ этой линіи были проектированы двѣ вѣтви: на Пензу и на Симбирскъ. Какъ техническія изслѣдованія мѣстности для этой дороги, такъ и изученіе экономическаго быта всего раіона проектированнаго рельсоваго пути къ 1891 г. были уже закончены, причемъ Ст. Секретарь Гюббенетъ еще ранѣе довелъ до свѣдѣнія Комитета Министровъ свое заключеніе о цѣлесообразности сооруженія этой линіи на средства казны *). Предположеніе же объ осуществленіи дороги *Рязанско-Казанской* явилось впервые только въ 1890 г. послѣ завершенія переговоровъ Министерства Финансовъ съ обществомъ Московско-Рязанской дороги, о которыхъ упоминалось ранѣе. Поэтому Ст. Секретарь Гюббенетъ, въ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, заявилъ, что за непроизводствомъ по Рязанско-Казанскому направленію подробныхъ предварительныхъ изысканій, онъ не имѣетъ данныхъ для положительнаго сужденія о выгодахъ или невыгодахъ этого направленія, но опасается, что оно не соотвѣтствуетъ потребностямъ прорѣзываемаго линіею края и можетъ, кромѣ того, нанести ущербъ сосѣдней Сызрано-Вяземской дорогѣ (тогда уже казенной).

Для доходности каждой дороги, говорилъ Министръ Путей Сообщенія, необходимое условіе составляетъ извѣстный раіонъ мѣстностей, изъ которыхъ грузы направляются къ такой дорогѣ; практика эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ за послѣдніе года выработала довольно точныя въ этомъ отношеніи основанія, опредѣливъ раіонъ каждой линіи отъ 50 до 75 верстъ въ каждую сторону. Этого правила Министерство Путей Сообщенія по возможности постоянно держалось, дабы избѣгнуть вредной между дорогами конкурренціи—и такому условію вполнѣ отвѣчаетъ Муромское направленіе съ вѣтвями на Симбирскъ и Пензу. Между тѣмъ, проектированная Рязанско-Казанская линія въ южной своей части настолько приближается къ Сызрано-Вяземской дорогѣ, что неминуемо должна будетъ отвлечь отъ нея часть грузовъ. Хотя со стороны правительственныхъ органовъ и принимаются всѣ возможныя мѣры къ урегулированію соперничества между желѣзными

*) Одно время М. П. С. имѣло въ виду еще направленіе Казанской дороги отъ Москвы черезъ Коломну, но потомъ это предположеніе было оставлено.

дорогами соприкасающихся раіоновъ, тѣмъ не менѣе, по замѣчанію Статсъ-Секретаря Гюббенета, частныя желѣзнодорожныя общества, по особымъ условіямъ ихъ хозяйства, могутъ отвлекать къ себѣ грузы способами, недоступными и неудобными для хозяйства казеннаго. Вслѣдствіе этого проложеніе Казанской дороги по южному (Рязанско-Казанскому) направленію, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, можетъ оказаться убыточнымъ для Государственнаго Казначейства.

На это Министръ Финансовъ отвѣчалъ, что оба разсмотрѣнныя направленія, исходя отъ Казани, до Алатыря почти совпадаютъ; далѣе Муромское направленіе спускается черезъ Ардатовъ къ юго-западу до г. Починка и отсюда, круто поворачивая къ сѣверу, проходитъ мимо желѣзодѣлательныхъ заводовъ того края къ Мурому. Мѣстность, прорѣзываемая желѣзною дорогою въ этомъ направленіи, представляется по почвеннымъ условіямъ въ сельскохозяйственномъ отношеніи наименѣе благопріятной и потому не могущею обезпечить дорогу достаточнымъ количествомъ хлѣбныхъ грузовъ. Желѣзодѣлательные заводы въ Ардатовскомъ уѣздѣ едва ли могутъ имѣть большую будущность, въ особенности въ виду возникновенія въ послѣднее время на югѣ Россіи столь крупныхъ предпріятій, какъ общества Брянское, Новороссійское, Южно-Русское Днѣпровское и т. п. Оставляя, такимъ образомъ, въ сторонѣ самыя хлѣбородныя мѣстности Окскаго края (южныя и юго-восточныя), проектъ Муромскаго направленія ставитъ непремѣннымъ условіемъ, въ видахъ обезпеченія доходности дороги, проложеніе одновременно вѣтвей къ Пензѣ и Симбирску; проведеніе же этихъ вѣтвей потребуетъ лишнихъ расходовъ въ суммѣ около 10 мил. р.

Что же касается раіона Рязанско-Казанской дороги, то Д. Т. С. Вышнеградскій утверждалъ, что эта мѣстность имѣетъ по преимуществу земледѣльческій характеръ, особенно въ южной и юго-восточной своей части; перевозка же сельскохозяйственныхъ грузовъ составляетъ, какъ извѣстно, существеннѣйшую часть работы большинства нашихъ желѣзныхъ дорогъ. Изыскивая поэтому возможность доставить такимъ грузамъ удобный выходъ къ Московскому рынку, Министръ Финансовъ остановился на предположеніи соединить Казань съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ черезъ Рязань. Линія эта, какъ усматривалось изъ подробной почвенной карты, предста-

вленной Совѣщанію Министромъ Государственныхъ Имуществъ, отъ Алатыря направляется на югъ и тутъ проходитъ по черноземной полосѣ въ уѣздахъ Саранскомъ, Инсарскомъ и Наровчатскомъ, тогда какъ при Муромскомъ направленіи линія пролегала бы въ западной своей части по мѣстностямъ, имѣющимъ глинистую и песчаную почву. Одно уже это обстоятельство, по мнѣнію Министра Финансовъ, которое раздѣлялъ и Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи, заставляетъ отдать предпочтеніе направленію Рязанскому, такъ какъ оно несомнѣнно болѣе, чѣмъ Муромское, отвѣчаетъ потребностямъ мѣстной сельскохозяйственной промышленности и земледѣльческаго населенія, а вмѣстѣ съ тѣмъ представляетъ наибольшее обезпеченіе доходности самой дороги.

Наконецъ, опасенія относительно отвлеченія на Рязанско-Казанскую линію грузовъ съ казенной Сызрано-Вяземской дороги Вышнеградскій считалъ безусловно преувеличенными: по произведеннымъ Министромъ Финансовъ изслѣдованіямъ оказалось, что проектированная дорога у Саранска отстоитъ отъ Пензо-Моршанскаго участка Сызрано-Вяземской линіи на 115 верстъ (т. е. на разстояніе, бо́льшее противъ нормы, принятой самимъ же Министерствомъ Путей Сообщенія—50—75 верстъ).

Совѣщаніе единогласно присоединилось къ мнѣнію Министра Финансовъ и постановило избрать для будущей Казанской дороги направленіе отъ Рязани черезъ Саранскъ и Алатырь.

Обращаясь къ обсужденію способа осуществленія Рязанско-Казанской дороги, Предсѣдатель въ виду разныхъ мнѣній, высказанныхъ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ по этому поводу, поставилъ Совѣщанію общій вопросъ, соотвѣтствуетъ ли предположеніе о постройкѣ новой магистральной линіи частною компаніею на гарантированный казною капиталъ общимъ предуказаніямъ Его Величества по отношенію къ желѣзнодорожному хозяйству и какихъ началъ въ желѣзнодорожной политикѣ желательно держаться на будущее время. Министръ Путей Сообщенія, такъ же, какъ и въ своей запискѣ, утверждалъ, что осуществленіе предположеній Министра Финансовъ было бы равнозначуще возвращенію къ прежнимъ концессіоннымъ порядкамъ, когда за желѣзныя дороги, построенныя частными компаніями, должна была нести отвѣтственность одна казна. Вышнеградскому въ отвѣтъ

на это оставалось также лишь повторить свои прежнія соображенія относительно существенной разницы, которая замѣчается между даннымъ случаемъ и былыми порядками выдачи концессій. Для того же, чтобы разсѣять опасенія насчетъ даруемой Правительствомъ на капиталы Рязанско-Казанской линіи гарантіи, Вышнеградскому достаточно было привести главныя финансовыя основанія соглашенія съ обществомъ Московско-Рязанской дороги. При господствѣ концессіонной системы, объяснялъ Министръ Финансовъ, невыгода казны заключалась главнымъ образомъ въ томъ, что, даруя гарантію на строительный капиталъ дороги, Правительство не получало никакого существеннаго ручательства въ бережливомъ употребленіи такого капитала предпринимателемъ и въ расчетливой эксплоатаціи самой дороги. Хозяйство на такихъ дорогахъ было лишено главнаго двигателя правильно поставленнаго промышленнаго предпріятія—личнаго интереса. Совершенно инымъ представляется настоящее дѣло: хотя Правительство и даруетъ гарантію на строительный капиталъ Казанской линіи, но не слѣдуетъ упускать изъ виду, что гарантія эта ограничена лишь первыми годами (до 1900 г.)—при томъ общею суммою не болѣе 2.000.000 р. и подъ условіемъ, чтобы расходы на эксплоатацію не превышали 1.750 р. съ версты; такое ограниченіе, при извѣстной дороговизнѣ эксплоатаціи всѣхъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ, вполнѣ ограждаетъ интересы казны на первое послѣ открытія линіи время. Послѣ же 1900 г., когда счета общества должны быть слиты по двумъ отдѣленіямъ дороги, приплаты по гарантіи капитала Рязанско-Казанскаго участка, если бы онѣ потребовались, производятся изъ чистаго дохода Московско-Рязанской дороги. А такъ какъ этотъ чистый доходъ равняется около 25—30 р. на акцію, приплаты же по гарантіи Казанской линіи могутъ потребовать изъ этого чистаго дохода никакъ не болѣе 13 р. 50 к. на акцію, то интересъ акціонеровъ по возможности уменьшить эту приплату очевиденъ. Затѣмъ даже и сумма произведенныхъ казною въ первые года приплатъ по гарантіи—если бы онѣ дѣйствительно имѣли мѣсто—присоединяется къ строительному капиталу, причемъ проценты и погашеніе по этой суммѣ падаютъ на то же общество.

Такимъ образомъ, въ случаѣ малой доходности новой линіи весь рискъ падаетъ на акціонеровъ общества, которые

должны будутъ при такомъ положеніи дѣла удовлетворяться меньшимъ сравнительно дивидендомъ; казна же не рискуетъ безусловно ничѣмъ.

Выслушавъ доводы обѣихъ сторонъ, Совѣщаніе прежде всего отмѣтило фактъ, о которомъ уже шла рѣчь въ предшествующемъ изложеніи, именно—что хотя у насъ съ 1881 г. и начала снова, послѣ довольно длиннаго промежутка времени, водворяться система казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, однако Правительство въ то же время не отказывало въ поддержкѣ и частной иниціативѣ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Съ своей стороны Совѣщаніе считало такую политику вполнѣ раціональной, находя, что въ столь живомъ и практическомъ дѣлѣ, какъ желѣзнодорожное, трудно устанавливать на долгіе годы впередъ какія либо непреложныя начала для правительственной дѣятельности.

Въ этой дѣятельности, какъ высказалъ А. А. Абаза, на первый планъ должно быть поставлено удовлетвореніе насущныхъ потребностей страны. Въ настоящемъ частномъ случаѣ дѣло идетъ о такомъ значительномъ городѣ, какъ Казань, остающемся внѣ связи съ рельсовою сѣтью и болѣе 16 лѣтъ ожидающемъ постройки къ нему желѣзной дороги; мѣстность, прорѣзываемая проектированною линіею несомнѣнно плодородна, но производимые ею продукты земледѣлія, при низкихъ вообще цѣнахъ, не находятъ себѣ сбыта за неимѣніемъ сколько нибудь сносныхъ путей сообщенія. Въ теперешній же моментъ мѣстность эта постигнута неурожаемъ, близкимъ по размѣрамъ своимъ къ голоду, и открытіе въ этомъ краѣ общественныхъ работъ явится какъ нельзя болѣе своевременнымъ.

Съ другой стороны, кредитъ въ 7.000.000 р., опредѣленный по росписи 1891 г. на приступъ въ текущемъ году къ сооруженію новыхъ казенныхъ линій—уже исчерпанъ *). Въ виду всего этого, нѣтъ повода отказываться отъ предложенія частнаго общества осуществить упомянутую линію и притомъ на рискъ общества, которое отвѣчаетъ чистымъ своимъ дохо-

---

*) Согласно Высочайше утвержденнымъ, 15, 21 и 24 Февраля и 1 Марта 1891 г., положеніямъ Комитета Министровъ этотъ кредитъ былъ назначенъ: на приступъ къ постройкѣ казной желѣзныхъ дорогъ: отъ Владивостока до ст. Графской и отъ Міасса до Челябинска, а также двухъ вѣтвей: Чіатурской и продолженія Саксаганской; и къ производству изысканій отъ ст. Графской до Хабаровска и отъ Челябинска до Томска.

домъ за возможныя приплаты по гарантіи доходности проектированной новой линіи.

Совѣщаніе держалось того же мнѣнія; относительно же направленія нашей желѣзнодорожной политики въ будущемъ оно признало, что удовлетвореніе насущныхъ потребностей страны должно и впредь служить главнымъ руководящимъ принципомъ въ разрѣшеніи подобныхъ настоящему вопросовъ. Отдавая полное преимущество казенному способу сооруженія желѣзнодорожныхъ сообщеній, значится въ разсматриваемомъ журналѣ, Совѣщаніе вмѣстѣ съ тѣмъ не можетъ допустить, чтобы Правительство отказывалось отъ необходимой въ дѣлахъ государственнаго хозяйства свободы дѣйствій. Несомнѣнно, что и казенный и частный способы постройки имѣютъ каждый свои преимущества и свои слабыя стороны; потому одновременное примѣненіе обѣихъ системъ представляетъ для Правительства значительныя выгоды, давая возможность направлять въ обоихъ случаяхъ дѣятельность отдѣльныхъ органовъ къ общей пользѣ Государства, путемъ сравненія между собою результатовъ той и другой системы. Поэтому было бы ошибкою отказываться въ столь обширномъ дѣлѣ, какъ желѣзнодорожное, отъ частной иниціативы въ тѣхъ случаяхъ, когда она, будучи должнымъ образомъ направлена, проявляетъ себя на пользу народнаго благосостоянія.

Когда Совѣщаніе приняло такое рѣшеніе, Статсъ-Секретарь Гюббенетъ заявилъ, что онъ всетаки остается при убѣжденіи въ предпочтительности соединенія Казани рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ по Муромскому направленію на казенный счетъ. Но имѣя въ виду съ одной стороны невозможность ассигнованія какихъ либо суммъ изъ казны на сооруженіе Казанской линіи, а съ другой—неоднократныя Высочайшія Его Императорскаго Величества указанія относительно неотложности проложенія рельсоваго пути до Казани, онъ, Министръ Путей Сообщенія, находитъ возможнымъ, въ данномъ исключительномъ случаѣ, не возражать противъ предложенія общества Московско-Рязанской дороги, если общество это согласится принять извѣстныя измѣненія въ своемъ уставѣ и въ техническихъ условіяхъ, въ смыслѣ усиленія вліянія Правительства на его дѣятельность и улучшенія предположеннаго къ постройкѣ пути.

Надо замѣтить, что общество, представляя ходатайство о

дарованіи ему разрѣшенія на постройку Рязанско-Казанской линіи, присоединило къ этому ходатайству проектъ дополнительныхъ статей къ своему уставу, въ которыхъ заключались условія принятія на себя обществомъ обязанностей по проложенію новой дороги. Въ виду того, однако, что дополнительныя статьи во многомъ измѣняли постановленія первоначальнаго устава, было признано болѣе удобнымъ составить примѣрный новый уставъ, въ которомъ прежнія обязанности компаніи были бы соглашены съ правоотношеніями, возникающими изъ возложенія на общество порученія соорудить Рязанско-Казанскую дорогу. Работа по составленію проекта такого сводnаго устава, по особому Высочайшему повелѣнію, преподанному Предсѣдателю Комитета Министровъ, была выполнена Управляющимъ дѣлами Комитета Министровъ, Статсъ-Секретаремъ Куломзинымъ. Указанный проектъ, согласно дѣйствовавшему тогда порядку разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ, подлежалъ позднѣе передачѣ въ Государственный Совѣтъ, но нѣкоторыя предварительныя сужденія по немъ были высказаны и въ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, и Министръ Финансовъ, тотчасъ же послѣ заявленія Ст. Секретаря Гюббенета о желательности нѣкоторыхъ измѣненій въ условіяхъ осуществленія Рязанско-Казанской линіи, вошелъ съ обществомъ Московско-Рязанской дороги въ переговоры по этому предмету. Общество пошло на потребованныя отъ него уступки и согласилось на всѣ предложенныя Министромъ Путей Сообщенія, а также Военнымъ Министромъ, добавленія, которыя касались преимущественно обязанностей общества: 1) по улучшенію и усиленію дороги, 2) по подчиненію общества принудительнымъ мѣрамъ въ случаѣ неисправнаго содержанія дороги и движенія по ней, 3) по перевозкѣ воинскихъ грузовъ по пониженному тарифу и 4) по увольненію служащихъ по требованію Министра Путей Сообщенія.

Затѣмъ по разсмотрѣніи Государемъ журнала Совѣщанія, дѣло было передано, по Высочайшему повелѣнію, въ Комитетъ Министровъ, который одобрилъ какъ рѣшеніе, принятое Совѣщаніемъ относительно даннаго вопроса, такъ и общія соображенія Совѣщанія, касающіяся направленія нашей желѣзнодорожной политики на будущее время. Эти послѣднія Комитетъ дословно помѣстилъ въ своемъ заключеніи,

удостоившемся утвержденія Государя 21 Апрѣля 1891 г. *). Окончательное же утвержденіе главныхъ основаній расширенія предпріятія общества Московско-Рязанской, переименованнаго въ общество *Московско-Казанской* дороги, послѣдовало 11 Іюня того же 1891 г. по обсужденіи въ Государственномъ Совѣтѣ новаго соглашенія Правительства съ обществомъ.

Сущность финансовой стороны этихъ условій уже была изложена Министромъ Финансовъ въ одномъ изъ засѣданій Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге; остается упомянуть еще о томъ, что казна выговорила себѣ весьма существенное участіе въ чистыхъ прибыляхъ компаніи **) условіе, которое, какъ уже было упомянуто въ предшествующемъ изложеніи, составляло характерную черту большинства финансовыхъ сдѣлокъ, въ которыя Правительство входило съ желѣзнодорожными компаніями за время, разсматриваемое въ настоящей главѣ. Это условіе въ корнѣ мѣняло отношенія между казною и желѣзнодорожными компаніями, сложившіяся въ эпоху процвѣтанія концессіонныхъ порядковъ: тогда Государственное Казначейство должно было изъ своихъ рессурсовъ уплачивать значительную часть расходовъ большинства же-

---

*) Разсматриваемый пунктъ заключенія Комитета гласилъ: «Постановить, что Правительство, отдавая и на будущее время преимущество казенной постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и посему считая необходимымъ продолжать сооруженіе новыхъ желѣзныхъ доротъ распоряженіемъ Правительства, по мѣрѣ средствъ Государственнаго Казначейства, признаетъ, что удовлетвореніе насущныхъ потребностей страны должно служить главнымъ руководящимъ принципомъ въ разрѣшеніи вопросовъ о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. На этомъ основаніи Правительство не встрѣчаетъ также препятствій, чтобы были принимаемы къ разсмотрѣнію предложенія частныхъ предпринимателей и желѣзнодорожныхъ обществъ о сооруженіи тѣхъ или другихъ линій и чтобы изъ подобныхъ предложеній даваемо было предпочтеніе тѣмъ, кои, по отдѣльномъ разсмотрѣніи каждаго случая, признаны будутъ въ государственномъ отношеніи выгодными и не будутъ вызывать ни прямого расходованія суммъ изъ Государственнаго Казначейства во время постройки дороги, ни такихъ обязательствъ Правительства по выдачѣ впослѣдствіи обществу или предпринимателю субсидій, ссудъ, или приплатъ по гарантіи, которыя равнялись бы уплатѣ процентовъ по займу, заключенному для постройки самимъ Правительствомъ».

**) Было постановлено, что могущій оказаться излишекъ дивиденда свыше 27 р. на акцію дѣлится пополамъ между Правительствомъ и обществомъ—съ 1895 по 1900 г.г. при условіи предварительнаго покрытія изъ этого излишка возможной недостачи въ валовомъ сборѣ Рязанско-Казанскаго участка, а съ 1900 г., т. е. со времени сліянія счетовъ по обоимъ отдѣленіямъ дороги—безусловно. Въ 1896 г. казна получила еще большее участіе въ прибыляхъ компаніи: половина излишка дивиденда сверхъ 27 р. на акцію отчислялась по прежнему казнѣ, изъ другой же половины прежде всего отдѣлялось по 3 р. на акцію въ дополнительный дивидендъ акціонерамъ, изъ могущаго же затѣмъ оказаться остатка $^2/_3$ поступали въ пользу казны, и $^1/_3$ въ пользу акціонеровъ.

лѣзнодорожныхъ обществъ, теперь оставшіяся невыкупленными въ казну компаніи, за право удержать въ своей эксплоатаціи доходныя линіи, были обязаны удѣлять Правительству часть своихъ барышей *).

Разрѣшеніе постройки Владикавказо - Петровской линіи.

Послѣ рѣшенія вопроса о Казанской дорогѣ, на очереди стояло дѣло о линіи *Владикавказо-Петровской*; оно столько лѣтъ подрядъ откладывалось рѣшеніемъ, что Комитетъ Министровъ, обсуждая представленіе Министра Путей Сообщенія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ очереди 1891 г., категорически высказался за безусловную неотложность его окончанія. Спорныхъ вопросовъ въ этомъ дѣлѣ было два: 1) о направленіи проектированной дороги и 2) о способѣ ея осуществленія.

Относительно перваго изъ нихъ была выяснена возможность проведенія Петровской линіи: а) по сѣверному направленію отъ ст. Прохладной, Владикавказской дороги, по лѣвому берегу Терека съ переходомъ послѣдняго у ст. Шелко-Заводской и б) по южному—отъ Владикавказа по лѣвому берегу р. Сунжи, съ переходомъ этой рѣки въ г. Грозномъ. Послѣ продолжительныхъ переговоровъ между представителями различныхъ вѣдомствъ, южное направленіе было признано предпочтительнымъ: Его Императорское Высочество Великій Князь Михаилъ Николаевичъ и все мѣстное Кавказское начальство считало, что постройка такой дороги будетъ однимъ изъ лучшихъ средствъ къ окончательному умиротворенію туземнаго чеченскаго населенія, а также къ быстрому экономическому развитію края, изобилующаго естественными богатствами и между прочимъ нефтяными источниками (Грозненскими), входящими въ раіонъ намѣченной линіи. Затѣмъ, при южномъ

*) Право казны на выкупъ предпріятія Московско-Казанской дороги, по новымъ условіямъ, наступало 1 Января 1905 г.—Движеніе на всемъ протяженіи вѣтви (около 830 верстъ съ вѣтвями отъ Коломны къ Озерамъ и отъ с. Перово къ московскимъ скотобойнямъ) было открыто въ 1894 г. Для отстройки линіи общество выпустило облигаціонный капиталъ въ 40.365.000 р. кред. нариц, дѣйствительная выручка отъ котораго равнялась 35.915.970 р. кред. (См. Сборникъ Свѣдѣній объ основныхъ капиталахъ и о порядкѣ распредѣленія чистаго дохода частныхъ жел. обществъ. Печатано по распоряженію Г. Завѣдующаго дѣлами Соед. Присутствія Комитета Министровъ и Деп. Гос. Эк. Госуд. Совѣта. Выпускъ IV, стр. 37). При такихъ условіяхъ средняя цѣна версты пути (включая стоимость устроенныхъ по линіи зернохранилищъ и элеваторовъ) составитъ около 43.325 р.

направленіи, дорога оказывалась короче на 36 верстъ и, кромѣ того, пересѣкала главнѣйшіе пункты сосредоточенія войскъ въ сѣверномъ Кавказѣ, что соотвѣтствовало видамъ Военнаго Министерства. Единственный недостатокъ сунжинскаго (южнаго) направленія состоялъ въ удлиненіи, при этомъ направленіи, въ сравненіи съ сѣвернымъ, общаго разстоянія для сквозныхъ грузовъ, которые ожидались къ слѣдованію по проектированной дорогѣ. Но этотъ недостатокъ предполагалось если не устранить, то, по крайней мѣрѣ, смягчить, при условіи избранія начальнымъ пунктомъ Петровской линіи не Владикавказа, а ближайшей къ нему съ сѣвера ст. Бесланъ, Владикавказской дороги. При такомъ варіантѣ длина предположенной линіи сокращалась на 2,33 версты, стоимость же сооруженія уменьшалась на 104.000 р. и кромѣ того устранялся непроизводительный пробѣгъ до 23 верстъ желѣзнодорожнаго пути для всѣхъ грузовъ, идущихъ съ Петровской линіи внутрь Россіи и обратно. На этомъ послѣднемъ варіантѣ остановился и Комитетъ Министровъ, послѣ чего, 24 Февраля 1891 г., южное направленіе было утверждено Государемъ къ исполненію.

Въ томъ же засѣданіи Комитета выяснилось, что по вопросу о способѣ сооруженія Петровской линіи между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ существуетъ коренное разногласіе, аналогичное тому, которое обнаружилось между ними по дѣлу о Казанской дорогѣ. Министръ Путей Сообщенія находилъ условія сооруженія и эксплоатаціи упомянутой вѣтви, предложенныя обществомъ Владикавказской дороги, невыгодными для Правительства и настаивалъ на отстройкѣ проектированной линіи средствами казны; Министръ же Финансовъ защищалъ предложенія общества. Комитетъ, не имѣвшій еще въ своемъ разсмотрѣніи подлиннаго проекта соглашенія съ обществомъ, обсуждавшагося тогда Совѣщаніемъ изъ представителей разныхъ вѣдомствъ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, Ген. Лейт. Петрова, не счелъ возможнымъ безотлагательно принять по этому дѣлу какое либо окончательное рѣшеніе и Государь повелѣлъ передать этотъ вопросъ на обсужденіе того же Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, которое разсматривало дѣло о Казанской линіи.

На этотъ разъ пренія въ Совѣщаніи отличались и меньшею продолжительностью (по вопросу о Петровской вѣтви

состоялось всего одно засѣданіе—19 Мая 1891 г.) и меньшимъ оживленіемъ: никакихъ принципіальныхъ вопросовъ не имѣлось въ виду; предстояло лишь рѣшить, могутъ ли быть съ выгодою для казны приняты условія, представленныя обществомъ Владикавказской дороги. Условія эти сводились къ принятію на себя обществомъ обязанностей по отстройкѣ и эксплоатаціи Петровской линіи съ вѣтвью до Пятигорска черезъ Кисловодскъ и Ессентуки, на гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ, подъ условіемъ отсрочки принадлежащаго казнѣ права выкупа предпріятія Владикавказской дороги, наступавшаго въ 1893 г., до 31 Декабря 1906 г., т. е. на 13½ лѣтъ *). Въ видѣ уступки Правительству общество соглашалось измѣнить дѣйствующій уставъ свой въ томъ смыслѣ, чтобы при распредѣленіи чистой прибыли въ пользу акціонеровъ отчислялась не половина послѣдней (какъ слѣдовало по уставу), а меньшій размѣръ ея, въ такомъ порядкѣ: изъ второй половины раньше отчисляется въ пользу акціонеровъ сумма, составляющая до 1% на акціонерный капиталъ, остатокъ же вновь дѣлится между обществомъ и акціонерами пополамъ.

Предварительное Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Ген. Лейт. Петрова, при обсужденіи ходатайства общества, не пришло къ единогласному заключенію по указанному дѣлу главнымъ образомъ въ виду несогласныхъ между собою выводовъ, которые получались у представителей отдѣльныхъ вѣдомствъ при исчисленіи будущей доходности дорогъ общества. Въ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге основаніемъ для преній послужилъ тотъ же вопросъ.

Статсъ-Секретарь Гюббенетъ исчислялъ, что чистая прибыль всего предпріятія Владикавказской дороги опредѣлится за тѣ 13½ лѣтъ, въ теченіе которыхъ Правительство, благодаря отсрочкѣ выкупа, имѣетъ въ виду оставить Владикавказскую дорогу въ вѣдѣніи частной компаніи, въ цифрѣ не меньшей, чѣмъ 22 мил. р. Всю эту чистую прибыль могла бы получить въ свою пользу казна, если бы Правительство воспользовалось принадлежашимъ ему правомъ выкупить Владикавказскую

*) Первоначально об-во домогалось ежегоднаго пособія отъ казны въ размѣрѣ 60.000 р. для отстройки Минераловодской вѣтви, но затѣмъ отказалось отъ такого требованія.

дорогу въ 1893 г. и выстроило бы Петровскую вѣтвь на свой счетъ; если же Правительство этого не исполнитъ, то получитъ лишь нѣкоторую часть упомянутой чистой прибыли и кромѣ того, въ виду возвышенія доходности предпріятія, переплатитъ крупную сумму за выкупъ послѣдняго черезъ 13½ лѣтъ. Поэтому, будучи глубоко убѣжденъ въ томъ, что Владикавказской желѣзной дорогѣ, примыкающей къ тремъ торговымъ портамъ и пролегающей по исключительно плодородной мѣстности, суждено стать однимъ изъ наиболѣе важныхъ по политическому и торговому своему значенію нашихъ рельсовыхъ сообщеній, и что доходность этой дороги должна развиться въ ближайшемъ будущемъ не менѣе, чѣмъ до предположенныхъ выше размѣровъ и притомъ въ ущербъ казенной Закавказской дорогѣ, отъ которой Петровская линія отвлечетъ значительное количество грузовъ, Министръ Путей Сообщенія находилъ, что слѣдуетъ приступить къ постройкѣ новой линіи на средства казны, удѣливъ на это еще въ нынѣшнемъ 1891 г. 1 мил. р., Владикавказскую же дорогу выкупить въ вѣдѣніе Правительства въ 1893 г.

Съ своей стороны Министръ Финансовъ также признавалъ, что и Владикавказская дорога, и проектированная Петровская линія могутъ со временемъ сдѣлаться доходными предпріятіями; поэтому Д. Т. С. Вышнеградскій и не возражалъ противъ предположеннаго обществомъ Владикавказской дороги выпуска дополнительнаго облигаціоннаго капитала съ правительственной гарантіею, которую онъ въ виду указанныхъ обстоятельствъ считалъ только номинальною. Однако, говорилъ Вышнеградскій, едва ли можно принять доходность обѣихъ линій въ тѣхъ цифрахъ, которыя приводитъ Министръ Путей Сообщенія. Относительно Владикавказской дороги слѣдуетъ сказать, что доходъ ея зависитъ вполнѣ отъ степени удовлетворительности урожая, слѣдовательно, отъ причины случайной, и потому расчитывать на равномѣрный правильный ростъ дохода, какъ это дѣлаетъ Министръ Путей Сообщенія, врядъ ли возможно. По словамъ Вышнеградскаго развитіе движенія по Владикавказской дорогѣ принимается въ расчетъ однимъ уже предположеніемъ о томъ, что общество въ ближайшемъ будущемъ не будетъ требовать гарантіи.

Съ выводами Статсъ-Секретаря Гюббенета о прибыльности эксплоатаціи собственно Петровской линіи также трудно согла-

ситься, и нельзя, по мнѣнію Вышнеградскаго, не замѣтить, что при производствѣ исчисленій по данному предмету вѣдомство Путей Сообщенія держалось слишкомъ оптимистическихъ взглядовъ. Напримѣръ, допущены безусловно слишкомъ низкіе расходы по эксплоатаціи и не исключенъ изъ прибыльности всего предпріятія несомнѣнный и довольно значительный дефицитъ по Минераловодской вѣтви. Затѣмъ очевидно, что дѣйствительное движеніе на Петровской вѣтви будетъ только зимнее: о конкурренціи Владикавказской дороги съ дешевымъ волжскимъ путемъ нельзя говорить, когда извѣстно, что волжскіе фрахты доходятъ до $^1/_{250}$ — $^1/_{400}$ на версту и пудъ груза; въ виду этого всѣ расчеты на привлеченіе къ этой дорогѣ нефтяныхъ грузовъ въ преобладающемъ количествѣ слѣдуетъ отнести къ области предположеній несбыточныхъ. Нельзя также не указать и на то, что несомнѣнно, въ силу правительственнаго руководительства въ тарифномъ дѣлѣ, провозная плата въ общихъ выводахъ идетъ къ постепенному исподволь пониженію, причемъ такое направленіе тарифовъ при расчетахъ на цѣлое десятилѣтіе впередъ непремѣнно должно быть принято въ серьезное вниманіе. Въ силу того же правительственнаго руководительства тарифами обществу Владикавказской дороги ни въ какомъ случаѣ не будетъ разрѣшено вступать въ тарифную борьбу съ казенною Закавказскою дорогою; поэтому о какой либо серьезной конкурренціи между разсматриваемыми дорогами не можетъ быть и рѣчи.

Далѣе Министръ Финансовъ отмѣчалъ искусное и энергическое веденіе дѣла, которое до тѣхъ поръ составляло отличительную черту администраціи предпріятія Владикавказской дороги. При скудости вообще у насъ смѣлыхъ, опытныхъ и достаточно предусмотрительныхъ коммерческихъ предпринимателей, говорилъ Вышнеградскій, весьма полезно, чтобы въ тѣхъ случаяхъ, когда подобныя лица являются, дѣятельность ихъ, побуждаемая личнымъ интересомъ, могла быть обращена на пользу экономическаго развитія нашего отечества. Но еще важнѣе личныхъ качествъ тѣхъ или другихъ дѣятелей представляется введенное въ уставъ Владикавказской дороги въ 1884 г. и сильно способствующее развитію дѣлъ компаніи постановленіе о порядкѣ распредѣленія дохода общества между акціонерами и казной, соотвѣтственно размѣру обли-

гаціоннаго и акціонернаго капитала общества *). Въ силу этого постановленія общество непосредственно и весьма близко заинтересовано въ правильномъ и хозяйственномъ веденіи своихъ дѣлъ. При подобныхъ условіяхъ, дарованіе обществу на тѣхъ же основаніяхъ возможности расширить свое предпріятіе постройкою и эксплоатаціею Петровской линіи и Минераловодской вѣтви, осуществленіе которыхъ имѣетъ обще-государственное значеніе, представлялось Министру Финансовъ весьма желательнымъ.

Наконецъ по поводу высказанныхъ Министромъ Путей Сообщенія опасеній, что, при выкупѣ принадлежащихъ обществу дорогъ въ 1907 г., Правительству придется сдѣлать значительную доплату къ нарицательной стоимости акціонернаго капитала общества, Д. Т. С. Вышнеградскій замѣтилъ слѣдующее. Къ 1 Января 1891 г. долгъ общества казнѣ по гарантіи акцій и облигацій составлялъ свыше 38 мил. р.; если предположить, что общество съ 1891 г. больше не будетъ брать гарантіи, то эта цифра къ 1 Января 1907 г. обратится, въ зависимости отъ роста процентовъ, въ 58.450.203 р. Между тѣмъ, нарицательный акціонерный капиталъ общества составляетъ 8.642.000 р. Если же принять увеличеніе чистаго дохода общества Владикавказской дороги даже по расчету Министра Путей Сообщенія,—т. е. въ мало вѣроятной крупной суммѣ 1.117.000 р. въ годъ,—то и тогда этотъ доходъ, капитализированный изъ 5%, составитъ всего 22.340.000 р.—сумму, равную той, на которую за это время приблизительно возрастутъ долги общества Правительству по гарантіи. Поэтому Министръ Финансовъ считалъ несомнѣннымъ, что Пра-

*) Объ этомъ постановленіи было упомянуто выше при разсмотрѣніи исторіи постройки Новороссійской вѣтви Владикавказской дороги. Разсматриваемый параграфъ устава гласилъ такъ: изъ чистаго дохода прежде всего отчисляется сумма на составленіе запаснаго капитала . . . , а затѣмъ остающаяся сумма чистаго дохода распредѣляется на уплату процентовъ и погашенія по облигаціонному и акціонерному капиталамъ общества пропорціонально отношенію между суммою, причитавшейся въ отчетномъ году на уплату процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу общества, и суммою, составляющею 5 1/10% на акціонерный его капиталъ. Въ томъ случаѣ, когда сумма чистаго дохода превыситъ всѣ вышеупомянутыя отчисленія . . . . оказавшійся за сими отчисленіями остатокъ чистаго дохода или чистая прибыль, если она не подлежитъ цѣликомъ взносу въ казну въ возмѣщеніе перебранныхъ по гарантіи суммъ, дѣлится на двѣ равныя части, изъ коихъ одна обращается на уплату долговъ Правительству по гарантіи, а другая идетъ въ пользу акціонеровъ.—Послѣднюю часть этого параграфа, какъ указано выше, общество соглашалось измѣнить, въ видахъ увеличенія доли казны въ прибыляхъ компаніи.

вительство заплатитъ при выкупѣ Владикавказской дороги одинаковую сумму, будетъ ли выкупъ ея произведенъ въ 1893 г. или же 13½ лѣтъ спустя.

Изложивъ всѣ перечисленные доводы въ пользу отдачи Петровской линіи въ постройку и эксплоатацію обществу Владикавказской дороги, Министръ Финансовъ сообщилъ Совѣщанію свои предположенія о томъ, какими приблизительно средствами Государственное Казначейство надѣется располагать въ 1892 г. для производства чрезвычайныхъ расходовъ. По расчету Вышнеградскаго средства эти не могли превысить 80 мил.; между тѣмъ требованія различныхъ вѣдомствъ по экстраординарнымъ издержкамъ и предрѣшенные уже расходы на тотъ же 1892 г. простираются не менѣе, какъ на 75,8 мил. р., въ томъ числѣ на окончаніе строящихся казною желѣзныхъ дорогъ отъ 13½ до 14½ мил. р. На всѣ прочіе расходы по желѣзнымъ дорогамъ, какъ напр. на вѣтви къ казеннымъ линіямъ, на пріобрѣтеніе подвижнаго состава, усиленіе дорогъ, на устройство зернохранилищъ, на изысканія и т. д., осталось бы—въ случаѣ отпуска на Уссурійскую дорогу 6 мил. р.—только 4,2 мил. р., а въ случаѣ ассигнованія на ту же дорогу 7 мил.—всего лишь 3,2 мил. р., изъ которыхъ въ будущемъ году конечно нельзя будетъ обезпечить окончаніе Петровской линіи. Если же въ нынѣшнемъ году, какъ предполагалъ Министръ Путей Сообщенія, отдѣлить 1 мил. р. на начатіе казенной постройки Петровской линіи—причемъ такая немедленная издержка вызоветъ необходимость отпуска для сооруженія той же дороги, при условіи окончанія ея въ 2—3 года, не менѣе 12 мил. р.,—то бюджетъ на 1892 г. необходимымъ и непремѣннымъ образомъ заключится дефицитомъ. Пріобрѣтеніе же потребныхъ на упомянутое предпріятіе средствъ путемъ государственнаго займа совершенно разстроило бы всѣ тѣ финансовые обороты и кредитныя операціи, которые предприняты Правительствомъ съ цѣлью упроченія и упорядоченія общихъ финансовъ Государства, и слѣдовательно, въ конечномъ результатѣ, привело бы также къ дефициту.

Совѣщаніе отнеслось съ подобающимъ безпристрастіемъ къ выводамъ какъ той, такъ и другой стороны. Вполнѣ сочувствуя побужденіямъ, приведшимъ Министра Путей Сообщенія къ заключенію о предпочтительности осуществленія

Петровской вѣтви на средства казны—мѣры, которою Статсъ-Секретарь Гюббенетъ предполагалъ обезпечить за Правительствомъ всѣ могущія получиться отъ этого предпріятія прибыли, Совѣщаніе не могло, однако, не обратить вниманія и на представленныя Министромъ Финансовъ объясненія, значительно расширяющія обсуждаемый вопросъ. Дѣйствительно, предпринятыя въ послѣднее время и преднамѣченныя въ будущемъ мѣропріятія для улучшенія и укрѣпленія финансоваго положенія Государства даютъ, по мнѣнію Совѣщанія, полное основаніе расчитывать на то, что при неуклонномъ слѣдованіи составленному финансовымъ вѣдомствомъ плану могутъ быть достигнуты такія сбереженія, которыя годовымъ своимъ размѣромъ могутъ превысить выгоды, ожидаемыя отъ оставленія Петровской вѣтви въ рукахъ казны за всѣ предстоящія 13 1/2 лѣтъ.

Не отвергая такимъ образомъ значенія высказанныхъ Министромъ Путей Сообщенія соображеній относительно возможнаго развитія прибыльности Владикавказской желѣзной дороги—хотя не въ той мѣрѣ, какъ расчитываетъ Статсъ-Секретарь Гюббенетъ,—Совѣщаніе склонилось къ принятію того изъ предлагаемыхъ способовъ осуществленія Петровской линіи, который если и сопряженъ съ извѣстнымъ временнымъ со стороны казны пожертвованіемъ ожидаемыхъ — далеко, впрочемъ, не вѣрныхъ—прибылей, не нарушаетъ въ то же время системы нашего финансоваго управленія и тѣмъ вполнѣ обезпечиваетъ государственные интересы въ будущемъ.

Статсъ-Секретарь Гюббенетъ такъ же, какъ и въ дѣлѣ о Казанской дорогѣ, не счелъ возможнымъ, въ виду единогласнаго рѣшенія Совѣщанія, настаивать долѣе на принятіи его мнѣнія, но заявилъ, что его личное убѣжденіе въ цѣлесообразности предложеннаго имъ способа разрѣшенія даннаго вопроса остается непоколебленнымъ *).

Дальнѣйшій ходъ дѣла принялъ то же направленіе, какъ и вопросъ о Казанской дорогѣ: журналъ Совѣщанія былъ разсмотрѣнъ Государемъ, а затѣмъ внесенъ въ Комитетъ Министровъ, который, одобривъ его, передалъ проектъ допол-

*) См. Дѣло Канцеляріи Комитета Министровъ о сооруженіи Владикавказо-Петровской жел. дороги и Приложенія къ журн. Ком. Мин. 28 Мая 1891 г.

нительныхъ статей къ уставу Владикавказской дороги, которыми предусматривалась постройка Петровской линіи распоряженіемъ упомянутой компаніи, на окончательное обсужденіе Государственнаго Совѣта. Послѣдній, Высочайше утвержденнымъ 15 Іюня 1891 г. мнѣніемъ своимъ, далъ формальное разрѣшеніе на приступъ къ сооруженію разсматриваемой линіи *).

Расширеніе предпріятія Курско-Кіевской дороги.

Одновременно съ двумя только что разсмотрѣнными дѣлами, которыя возбудили столь оживленныя пренія, было рѣшено еще одно подобнаго же рода дѣло, имѣвшее также весьма существенное значеніе для дальнѣйшаго развитія нашей рельсовой сѣти, но не подавшее повода къ разногласію, несмотря на свое сходство по существу съ другими дѣлами, вызвавшими различныя мнѣнія. Рѣчь идетъ о расширеніи предпріятія общества Курско-Кіевской дороги—подобно обществу Московско-Казанской дороги, одной изъ наиболѣе состоятельныхъ желѣзнодорожныхъ компаній въ Россіи—путемъ постройки, распоряженіемъ названнаго общества и на гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ: 1) *линіи отъ Курска до Воронежа* (около 230 верстъ) и 2) цѣлаго ряда *подъѣздныхъ путей* (протяженіемъ до 325 верстъ). Едва ли подобнаго рода проектъ могъ внушить сочувствіе Министру Путей Сообщенія, но онъ получилъ въ свои руки это дѣло уже предрѣшеннымъ. Высочайше утвержденнымъ 14 Декабря положеніемъ Совѣщанія для разсмотрѣнія смѣтъ чрезвычайныхъ расходовъ на пятилѣтіе 1890—1894 г.г. (подъ предсѣдательствомъ А. А. Абазы, см. выше) было постановлено: «поручить Министру Путей Сообщенія войти въ переговоры съ обществомъ Курско-Кіевской дороги относительно испол-

*) Въ окончательной редакціи дополнительныхъ статей, срокъ, съ котораго казна получаетъ право на выкупъ всего предпріятія Владикавказской дороги, былъ назначенъ годомъ ранѣе, чѣмъ въ проектѣ общества, а именно—31 Декабря 1905 г. Дополнительный облигаціонный капиталъ общества былъ опредѣленъ въ размѣрѣ 20.000.000 р. кред. нар., причемъ Правительство предусмотрѣло для себя право оставить его за собою, что и исполнило, выдавъ обществу 18 мил. руб. кред. дѣйств. изъ выручки отъ реализаціи 2-го консолидированнаго внутренняго 4½% желѣзнодорожнаго займа (см. Объяснит. Зап. Госуд. Контр. по исполненію росписи за 1892 г. стр. 63 и Мигулинъ. Русскій госуд. кред. II, 344). Изъ этой суммы собственно на постройку Петровской линіи и Минераловодской вѣтви было удѣлено 12.784.385 р. (см. Сб. св. объ основ. кап. част. жел. дор., стр. 11) или въ среднемъ выводѣ по 41.239 р. на версту. Движеніе было открыто въ 1894 г.

ненія симъ обществомъ линіи отъ Курска до Воронежа, съ полнымъ сліяніемъ ея счетовъ со счетами Курско-Кіевской дороги, и относительно проложенія второй желѣзной колеи отъ Курска до Кіевскаго черезъ Днѣпръ моста, съ тѣмъ, чтобы сіи сооруженія не вызывали непосредственнаго вспоможенія изъ средствъ Государственнаго Казначейства или во всякомъ случаѣ вызывали таковыя въ возможно меньшей мѣрѣ, въ замѣнъ чего Правительство, съ своей стороны, предоставитъ гарантію на потребные для сихъ работъ капиталы» *). Такимъ образомъ, подробная программа дѣйствій Правительства въ этомъ дѣлѣ была опредѣлена заранѣе и ее оставалось только исполнить **). Вскорѣ общество Курско-Кіевской дороги возбудило ходатайство о рядѣ упомянутыхъ выше подъѣздныхъ путей; Комитетъ Министровъ привѣтствовалъ этотъ шагъ, какъ весьма благое начинаніе въ виду важнаго значенія, которое Правительство вообще придавало устройству питательныхъ вѣтвей къ магистральнымъ линіямъ (въ особенности въ хлѣбородныхъ мѣстностяхъ), а въ данномъ случаѣ еще и въ силу того обстоятельства, что открытіе работъ по проложенію этихъ путей могло дать заработокъ мѣстному населенію, страдавшему въ то время отъ сильнаго недорода хлѣбовъ.

Поэтому Высочайше утвержденными 1 Апрѣля и 24 Мая положеніями Комитета Министровъ обществу Курско-Кіевской дороги было разрѣшено, помимо отстройки новаго рельсоваго пути между Курскомъ и Воронежомъ и прокладки втораго пути между Курскомъ и Кіевомъ, еще соорудить узкоколейные подъѣздные пути: 1) *отъ ст. Коренева до г. Рыльска,* 2) отъ той же станціи *до г. Суджи,* 3) *отъ ст. Конотопъ до ст. Пироговки* съ вѣтвью къ Шостенскому пороховому заводу, 4) *отъ ст. Круты до г. Чернигова* и 5) отъ той же

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 19 и 26 Марта 1891 г., гдѣ приведено это положеніе.

**) Программа эта была составлена по почину Военнаго Министерства. Одно время это послѣднее соглашалось замѣнить предложенную имъ комбинацію отстройкою линій отъ Кіева черезъ Переяславъ и Лохвицу до Ахтырки и затѣмъ отъ Харькова черезъ Коротоякъ до одной изъ станцій Козлово-Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, заявивъ впрочемъ, что какой изъ этихъ варіантовъ будетъ принятъ, на тотъ и согласится Министерство. Комитетъ Министровъ, въ виду уже достигнутаго соглашенія съ обществомъ Курско-Кіевской дороги и за неимѣніемъ въ виду какихъ либо частныхъ предпринимателей на отстройку Ахтырской линіи, а также за рѣшительнымъ отказомъ Мин. Фин. принять сооруженіе такой линіи на счетъ казны, постановилъ (Выс. утв. 1 Апрѣля 1891 г. журналомъ своимъ) остаться при прежнемъ рѣшеніи дѣла.

станціи, черезъ г. Прилуки *до г. Пирятина*, а 3 и 15 Іюня Государь, согласно мнѣнію Государственнаго Совѣта, разрѣшилъ обществу Курско-Кіевской дороги выпустить для строительныхъ цѣлей гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ, причемъ казна удерживала за собою право во всякое время выкупить все предпріятіе Курско-Кіевской дороги (по уставу компаніи такое право наступило для казны въ 1890 г.) *).

Возникновеніе общества Рязанско-Уральской дороги.

Между тѣмъ назрѣвалъ вопросъ, которому было суждено опять возбудить горячіе споры, еще болѣе сложные и продолжительные, чѣмъ тѣ, которымъ были свидѣтелями первые мѣсяцы 1891 г. Еще въ 1890 г. Министру Путей Сообщенія, при объѣздѣ имъ нѣкоторыхъ южныхъ и юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, былъ представленъ управленіемъ казенной Козлово-Саратовской дороги **) проектъ сооруженія, на счетъ Правительства, цѣлой группы подъѣздныхъ путей къ этой дорогѣ, общимъ протяженіемъ около 450 верстъ; въ виду того, что за осуществленіе такого проекта высказался и Саратовскій губернаторъ, Статсъ-Секретарь Гюббенетъ, самъ убѣжденный въ цѣлесообразности сооруженія возможно большаго количества подъѣздныхъ путей къ магистральнымъ линіямъ, вошелъ по вопросу о предположенныхъ подъѣздныхъ путяхъ въ сношеніе съ Министромъ Финансовъ; послѣдствіемъ такого направленія дѣла было признаніе нѣкоторыхъ изъ этихъ путей желательными и отклоненіе другихъ ***). Вслѣдствіе этого по двумъ изъ намѣченныхъ линій (отъ г. Балашова черезъ с. Турки до ст. Уметъ—110 верстъ, и отъ Аткар-

*) Общество произвело выпускъ 4½% облигаціоннаго капитала на сумму 25 мил. р. кред. нар., который по реализаціи далъ 24 мил. р. дѣйствит. Изъ этой суммы на постройку Курско-Воронежской линіи было ассигновано 12.212.000 р., а на подъѣздныя вѣтви 7.375.000 р. (см. Сб. св. объ осн. кап. част. жел. об., выпускъ IV, стр. 44). Слѣдовательно поверстную цѣну магистральной линіи можно принять (при протяженіи ея въ 230 верстъ) около 53.000 р., а подъѣздныхъ узкоколейныхъ путей (325 в.)—въ 22.692 р. Движеніе на Курско-Воронежской линіи открыто въ концѣ 1894 г., а на вѣтвяхъ открывалось по частямъ, съ конца 1893 г. до лѣта 1894 г.

**) Козлово-Саратовская дорога получилась изъ соединенія въ одно управленіе двухъ выкупленныхъ въ казну линій: Козлово-Тамбовской и Тамбово-Саратовской.

***) Такъ были изложены обстоятельства этого дѣла Ст.-Секретаремъ Гюббенетомъ въ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, при обсужденіи имъ дѣла о расширеніи предпріятія общества Рязанско-Козловской дороги (см. Журналъ Совѣщанія; засѣданія 20 и 27 Октября и 3 Ноября 1891 г.).

ска до Баланды—68 верстъ) были безотлагательно начаты изысканія и Министръ Путей Сообщенія намѣревался въ концѣ 1891 г. войти съ представленіемъ объ отстройкѣ этихъ путей распоряженіемъ Правительства *). Между тѣмъ, въ Февралѣ 1891 г. Министръ Путей Сообщенія получилъ отъ Министра Финансовъ отношеніе, въ которомъ Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій писалъ слѣдующее:

«Министерство Финансовъ, имѣя въ виду постановленія устава общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги, который даетъ Правительству значительно бо́льшія права для вмѣшательства въ тарифныя дѣла общества, чѣмъ уставы большинства другихъ желѣзныхъ дорогъ, уже много мѣсяцевъ вело съ Правленіемъ общества Рязанско-Козловской дороги переговоры о предоставленіи Правительству участія въ чистыхъ прибыляхъ общества.

Нынѣ правленіе, по уполномочію наиболѣе крупныхъ акціонеровъ, заявило, что общество будетъ согласно предоставить Правительству участіе въ чистыхъ прибыляхъ эксплоатируемаго обществомъ предпріятія при условіи значительнаго расширенія сѣти эксплоатируемыхъ обществомъ линій, а именно: при условіи передачи обществу въ эксплоатацію казенной Козлово-Саратовской линіи, со сліяніемъ счетовъ сей послѣдней дороги со счетами Рязанско-Козловской желѣзной дороги, съ принятіемъ обязательства постройки и эксплоатаціи на облегченныхъ условіяхъ желѣзныхъ дорогъ: отъ ст. Разсказово, Козлово-Саратовской дороги, до г. Камышина, отъ Покровской Слободы на Волгѣ къ г. Уральску и вѣтвей отъ г. Лебедяни къ Ельцу и отъ ст. Богоявленскъ къ с. Сосновкѣ. При этомъ общество предложило такія финансовыя условія осуществленія означеннаго проекта, которыя, при высокой доходности Рязанско-Козловской линіи, обезпечиваютъ Государственное Казначейство отъ жертвъ по осуществленію проектированныхъ линій и по ихъ эксплоатаціи».

Затѣмъ, вкратцѣ разобравъ предложенныя обществомъ условія и находя ихъ выгодными для казны, Вышнеградскій такъ оканчивалъ свое отношеніе:

---

*) См. Отношенія Ст. Секр. Гюббенета: а) къ Мин. Фин. отъ 21 Августа за № 20190 и б) къ Управл. дѣлами Комитета Министровъ отъ 12 Октября того же года за № 13470 (Дѣло Канц. Ком. Мин. объ образованіи общества Рязанско-Уральской дороги, т. III).

«Болѣе подробныя условія осуществленія вышепоименованныхъ предпріятій изложены въ проектированномъ правленіемъ общества Рязанско-Козловской дороги, совмѣстно съ Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ *), дополненіи къ нынѣ дѣйствующему уставу общества. Имѣя въ виду, что означенныя дополненія къ уставу касаются исключительно финансовой стороны дѣла, въ прочихъ же своихъ частяхъ составляютъ повтореніе выработанныхъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія дополненій къ уставамъ обществъ Юго-Западныхъ и Рязанско-Козловской желѣзныхъ дорогъ, коими разрѣшены постройки вѣтвей: Новоселицкихъ и Данково-Лебедянской, я считаю долгомъ покорнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать въ Вашемъ согласіи на то, чтобы проектированныя условія образованія общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги—долженствующія составить дополненіе къ уставу общества Рязанско-Козловской дороги—были предварительно обсуждены въ коммисіи подъ предсѣдательствомъ Тайнаго Совѣтника Иващенкова **) изъ чиновъ Министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Военнаго и Государственнаго Контроля» ***).

Такимъ образомъ, Министръ Финансовъ просилъ не заключенія Министра Путей Сообщенія по новому, исходившему отъ частной компаніи, ходатайству, появленіе котораго, въ особенности уже облеченнаго въ форму проекта образованія новаго желѣзнодорожнаго общества, было для Статсъ-Секретаря Гюббенета, какъ онъ самъ впослѣдствіи выразился, «до нѣкоторой степени неожиданнымъ» ****); Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій ожидалъ отъ Министра Путей Сообщенія лишь назначенія представителей ввѣреннаго ему вѣдомства въ проектированную для разсмотрѣнія этого вопроса коммисію подъ предсѣдательствомъ Тайнаго Совѣтника Иващенкова и притомъ въ такое время, когда Статсъ-Секретарь Гюббенетъ считалъ, что, за произведеннымъ съ Министромъ Финансовъ сношеніемъ относительно сооруженія

*) Этотъ Департаментъ, какъ извѣстно, былъ образованъ въ 1889 г. въ составѣ учрежденій Министерства Финансовъ (см. I гл. настоящаго тома).

**) Тогда Члена Совѣта Государственнаго Контроля, нынѣ Члена Государственнаго Совѣта.

***) Отношеніе М-ра Ф. къ М-ру П. С. отъ 5 Февраля 1891 г. за № 967.

****) См. Журналъ Совѣщанія подъ предсѣд. Н. Х. Бунге по дѣлу о Ряз.-Уральской дорогѣ (Журн. 20, 27 Октября и 3 Ноября 1891 г.).

подъѣздныхъ путей къ казенной Козлово-Саратовской дорогѣ, вопросъ этотъ можно уже признать почти предрѣшеннымъ въ утвердительномъ смыслѣ. Какъ позднѣе оффиціально засвидѣтельствовалъ Статсъ-Секретарь Гюббенетъ *), онъ сознавалъ неудобство приступа къ разсмотрѣнію выработанныхъ обществомъ Рязанско-Козловской желѣзной дороги предположеній безъ предварительнаго подробнаго заключенія по нимъ Министерства Путей Сообщенія, «которое не менѣе Министерства Финансовъ заинтересовано въ правильномъ и соотвѣтствующемъ обще-государственнымъ видамъ и цѣлямъ разрѣшеніи вопроса о развитіи желѣзнодорожной сѣти въ нашемъ восточномъ приволжскомъ раіонѣ», но тѣмъ не менѣе назначилъ въ коммисію подъ предсѣдательствомъ Т. С. Иващенкова представителей отъ руководимаго имъ вѣдомства. Взгляды этихъ послѣднихъ на данный вопросъ, какъ обнаружилось съ самыхъ первыхъ засѣданій коммисіи, стояли въ рѣзкомъ противорѣчіи съ мнѣніемъ представителей Министерства Финансовъ; въ теченіе дальнѣйшихъ засѣданій, длившихся нѣсколько мѣсяцевъ, разномысліе не только не смягчалось, но даже скорѣе еще обострялось. Хорошую сторону подобнаго положенія дѣла составляло то обстоятельство, что общество Рязанско-Козловской дороги, видя неуступчивость представителей Министерства Путей Сообщенія, согласилось на измѣненіе, къ бо́льшей выгодѣ казны, нѣкоторыхъ изъ своихъ прежнихъ условій и, между прочимъ, на увеличеніе первоначально предложенной имъ дополнительной платы за испрашиваемую сдачу въ эксплоатацію обществу казенной Козлово-Саратовской желѣзной дороги, но подъ условіемъ разрѣшенія компаніи устроить нѣсколько лишнихъ, противъ ранѣе предположенныхъ, рельсовыхъ путей (см. ниже).

Достигнуть соглашенія въ коммисіи оказалось невозможнымъ, и Государь Императоръ, Высочайшимъ повелѣніемъ, даннымъ по совмѣстному всеподданнѣйшему докладу Министровъ Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ (Статсъ-Секретарей Гюббенета и Дурново) и состоявшимся въ Фреденсборгѣ, въ Даніи $^{15}/_{27}$ Августа 1891 г., предписалъ передать весь вопросъ въ тогдашнемъ его положеніи на разсмотрѣніе Совѣ-

*) Въ Совѣщаніи подъ предсѣд. Бунге; см. Журн. Совѣщанія, на который уже были сдѣланы ссылки.

щанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, учрежденнаго 6 Марта 1891 г. (см. выше). Засѣданія Совѣщанія должны были начаться въ Октябрѣ, по возвращеніи въ С.-Петербургъ всѣхъ его Членовъ.

Ко времени объявленія указаннаго Высочайшаго повелѣнія, сущность предложеній, дѣлаемыхъ обществомъ Рязанско-Козловской дороги Правительству, нѣсколько видоизмѣненныхъ противъ первоначальныхъ условій, проектированныхъ обществомъ (см. выше), заключалась въ слѣдующемъ:

Общество Рязанско-Козловской дороги преобразуется въ общество Рязанско-Уральской дороги и принимаетъ на себя:

I. Эксплоатацію казенной Козлово-Саратовской линіи;

II. Постройку на дополнительный облигаціонный, гарантированный Правительствомъ капиталъ:

1) ширококолейныхъ линій: а) отъ *ст. Разсказово*, Козлово-Саратовской дороги *черезъ г. Балашовъ на Камышинъ* (около 400 верстъ) и б) отъ *г. Лебедяни до г. Ельца* (около 80 верстъ),

2) узкоколейныхъ дорогъ: а) отъ *станицы Покровской* на лѣвомъ берегу Волги противъ Саратова, до *г. Уральска* (около 400 верстъ); б) отъ *ст. Богоявленскъ*, Рязанско-Козловской дороги, до *с. Сосновки* (около 80 верстъ), и

3) узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей, которые общество оставляло за собою право соорудить и ширококолейными, облегченнаго типа: а) къ Козлово-Саратовской дорогѣ: отъ *г.г. Вольска, Петровска и Сердобска* и отъ *сел. Баланды*, Саратовской губерніи (общимъ протяженіемъ около 330 верстъ) и б) къ Уральской дорогѣ: отъ *г. Николаевска* и отъ *сел. Александровъ-Гай*, Новоузенскаго уѣзда (всего около 250 верстъ);

III. Устройство пароходнаго предпріятія на р. Уралѣ, и

IV. Оборудованіе Козлово-Саратовской и Рязанско-Уральской дорогъ необходимыми дополнительными устройствами.

Всѣ эти предпріятія будутъ составлять одно цѣлое и изъ выручаемаго ими чистаго дохода, за покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигаціямъ, должно ежегодно отчисляться:

а) прежде всего Правительству за Козлово-Саратовскую дорогу основная плата..... 1.100.000 р.

б) потомъ въ дивидендъ по акціямъ компаніи. 1.000.000 —

в) далѣе въ дополнительный платежъ Правительству за Козлово-Саратовскую дорогу отъ 250.000 р. съ возрастаніемъ по годамъ до..... 1.900.000 —

г) затѣмъ въ дополнительный дивидендъ... 500.000 р.
и д) наконецъ, изъ остатка, если таковой окажется, будетъ отчисляться въ пользу казны... 25%

Если акціонерамъ изъ чистаго дохода не останется 1.000.000 р., то недостающія суммы казна покрываетъ выдачами ссудъ, которыя, такъ же какъ и недоплаты за Козлово-Саратовскую дорогу, записываются за обществомъ долгомъ и возмѣщаются съ процентами или изъ резервнаго фонда, образуемаго изъ остатка чистаго дохода *), или, за отсутствіемъ такого фонда, изъ выкупной за дорогу суммы, если выкупъ послѣдуетъ по доходу, превышающему $5^1/_{10}$% на акціонерный капиталъ. Право на выкупъ предпріятія, наступавшее по дѣйствующему уставу въ 1895 г., отдаляется до 1905 г.

То или другое разрѣшеніе вопроса о созданіи обширной новой желѣзнодорожной сѣти (около 1,500 верстъ) въ приволжскомъ краѣ и объ отдачѣ въ частную эксплоатацію казенной желѣзнодорожной линіи, помимо обще-государственнаго значенія такой мѣры, живѣйшимъ образомъ затрогивало еще и интересы мѣстнаго населенія. Поэтому неудивительно, что какъ только распространился слухъ о передачѣ предложеній, дѣлаемыхъ обществомъ Рязанско-Козловской дороги, на разсмотрѣніе центральныхъ правительственныхъ установленій, всѣ такъ или иначе заинтересованныя въ дѣлѣ учрежденія—казенныя и общественныя,—коммерческія предпріятія и частныя лица стали обращаться—по почтѣ и по телеграфу—къ Правительству со всевозможными докладными записками, заявленіями, ходатайствами и т. п., заключавшими въ себѣ доводы за и противъ принятія указанныхъ предложеній. Многіе изъ этихъ доводовъ, какъ обыкновенно наблюдается въ подобныхъ случаяхъ, были изложены съ сильною долею страстности, и представители мѣстныхъ интересовъ въ своихъ оцѣнкахъ вреда или пользы, могущихъ произойти отъ того или иного рѣшенія Правительства въ разсматриваемомъ дѣлѣ, нерѣдко впадали въ явныя преувеличенія. Много было въ получаемыхъ заявленіяхъ также и неясностей, иногда внутреннихъ противорѣчій—но все же необыкновенная отзывчивость мѣстныхъ обывателей

*) Этотъ фондъ предполагалось образовать путемъ отчисленія 25% изъ того же остатка, изъ котораго въ пользу казны удѣлялось 25% (см. выше, пунктъ д).

наглядно свидѣтельствовала, насколько предстоявшій къ обсужденію вопросъ являлся животрепещущимъ для всего южнаго Поволжья. Изъ общаго количества такого рода документовъ выдѣляется послѣдовательный рядъ предложеній, сдѣланныхъ Правительству со стороны общества Грязе-Царицынской дороги: общество это конечно не могло оставаться равнодушнымъ къ ожидаемой постройкѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, соприкасающихся съ ея сферой дѣйствій; оно естественно опасалось конкурренціи будущаго Рязанско-Уральскаго общества и поэтому желало или вовсе не допустить возникновенія этой компаніи, или же, по крайней мѣрѣ, наряду съ указанной компаніей, обезпечить и себѣ на предстоящее время новые доходы, подобно Рязанско-Козловскому обществу, заручившись разрѣшеніемъ Правительства на сооруженіе другой группы линій, подъ названіемъ Юго-Восточныхъ. Согласно указаніямъ, Лично преподаннымъ Государемъ Николаю Христіановичу Бунге, задача Правительства въ данную минуту сводилась исключительно къ обсужденію вопроса, принять или нѣтъ предложенія собственно Рязанско-Козловской дороги *); въ виду этого было признано, что ходатайства общества Грязе-Царицынской дороги не могутъ подлежать разсмотрѣнію теперь же, тѣмъ болѣе, что и заявлены они были въ самыхъ общихъ чертахъ. Но все же каждое изъ такихъ ходатайствъ сообщалось для свѣдѣнія всѣмъ Членамъ Совѣщанія и образъ дѣйствій общества Грязе-Царицынской дороги въ концѣ концовъ сослужилъ Правительству хорошую службу, такъ какъ склонилъ общество Рязанско-Козловской дороги, изъ опасенія передъ серьезнымъ соперникомъ, къ извѣстной уступчивости, которую оно едва ли проявило бы при другихъ условіяхъ.

Уже одинъ подготовительный матеріалъ, подлежавшій разсмотрѣнію Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, былъ такъ обширенъ и продолжалъ разростаться въ такой степени—даже и послѣ открытія засѣданій Совѣщанія (съ 20 Октября 1891 г.),—что покончить съ этимъ вопросомъ къ Ноябрю мѣсяцу, какъ ранѣе предполагалось, оказалось немыслимымъ. Между тѣмъ, два теченія въ этомъ дѣлѣ обознача-

*) См. Журналъ Совѣщанія подъ предсѣд. Н. Х. Бунге. Засѣданіе 1 Декабря 1891 г.

лись все яснѣе и яснѣе и чѣмъ болѣе разрабатывались подробности дѣла, тѣмъ становилось ощутительнѣе, что достиженіе соглашенія здѣсь неосуществимо.

Отношеніе Статсъ-Секретаря Гюббенета къ данному вопросу было совершенно иное, нежели къ вопросамъ о Казанской или Петровской линіяхъ: тогда онъ, какъ и Министръ Финансовъ, признавалъ необходимость постройки проектированныхъ рельсовыхъ путей (хотя по Казанской дорогѣ и не соглашался съ направленіемъ ея). Здѣсь же Статсъ-Секретарь Гюббенетъ считалъ большинство отстаиваемыхъ Вышнеградскимъ линій прямо безполезными и желалъ замѣнить ихъ совершенно другими; отдачу же въ аренду частной компаніи недавно только выкупленной въ казну линіи—одно изъ главныхъ условій расширенія предпріятія Рязанско-Козловской дороги—Министръ Путей Сообщенія признавалъ мѣрою, безусловно недопустимою и, кромѣ того, какъ обыкновенно, требовалъ отстройки необходимыхъ странѣ рельсовыхъ путей на казенный счетъ. Такимъ образомъ, споръ существенно осложнялся; времени же на его разрѣшеніе оставалось немного, такъ какъ общество Рязанско-Козловской дороги поставило однимъ изъ условій соглашенія съ Правительствомъ окончаніе дѣла еще въ 1891 г.

Чувствовалась всеобщая потребность скорѣе выдти изъ длившагося столько времени выжидательнаго положенія; между тѣмъ развязка вопроса поневолѣ все откладывалась, такъ какъ чрезмѣрное обиліе подлежавшихъ изученію данныхъ требовало усиленныхъ трудовъ всѣхъ Членовъ Совѣщанія, изъ которыхъ каждый, кромѣ того, былъ обремененъ многосложными обязанностями по управленію своимъ отдѣльнымъ вѣдомствомъ. Самъ Государь проявлялъ нетерпѣніе, которое выразилось въ Собственноручной Высочайшей отмѣткѣ, состоявшейся на одномъ изъ всеподданнѣйшихъ докладовъ Н. Х. Бунге о ходѣ преній въ Совѣщаніи: «**Пора кончить это дѣло**». Вся эта совокупность обстоятельствъ создавала вокругъ разсматриваемаго вопроса атмосферу извѣстной нервной напряженности, ощущавшейся каждымъ, кто такъ или иначе являлся причастнымъ къ данному дѣлу.

Засѣданія Совѣщанія окончились только въ началѣ Декабря; разногласіе между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ оставалось неизмѣннымъ. Большинство Членовъ

Совѣщанія склонялось на сторону Вышнеградскаго и считало возможнымъ принять предложенія общества Рязанско-Козловской дороги, за сдѣланными обществомъ дальнѣйшими уступками Правительству (см. ниже); что же касалось Статсъ-Секретаря Гюббенета, то онъ на этотъ разъ остался не одинъ при своемъ мнѣніи о безусловномъ отклоненіи проектированной Министромъ Финансовъ комбинаціи: его поддержалъ въ настоящемъ случаѣ Статсъ-Секретарь Петровъ, который въ особенности по вопросу объ отдачѣ въ аренду казенной Козлово-Саратовской линіи всецѣло раздѣлялъ взглядъ Министра Путей Сообщенія. Хотя, такимъ образомъ, и послѣ окончанія засѣданій Совѣщанія вопросъ оставался открытымъ, тѣмъ не менѣе трудами Совѣщанія былъ достигнутъ одинъ весьма важный положительный результатъ.

Резюмируя пренія, состоявшіяся въ засѣданіи Совѣщанія 24 Ноября, и отдавая справедливость тщательной разработкѣ, которой подверглись финансовыя условія соглашенія съ обществомъ Рязанско-Козловской дороги, Предсѣдатель Совѣщанія высказалъ однако, что онъ считалъ бы полезнымъ ввести въ эти условія еще нѣкоторыя поправки, въ видахъ устраненія сомнѣній, которыя не могутъ не возникнуть при теперешней редакціи упомянутыхъ условій. Сомнѣнія заключались въ слѣдующемъ:

Общество обязывается уплачивать Правительству за Козлово-Саратовскую линію ежегодно по 1.100.000 р. основной и 250.000 р. до 1.900.000 р. дополнительной арендной платы, а сверхъ того извѣстный процентъ отъ могущаго оказаться остатка дохода, за уплатою акціонерамъ добавочныхъ 500.000 р.; но вся арендная плата за Козлово-Саратовскую дорогу, если бы чистый доходъ общества оказался недостаточнымъ для ея взноса, подлежитъ зачисленію долгомъ, погашаемымъ при выкупѣ, тогда какъ акціонерамъ обезпечивается 1.000.000 р., каковы бы ни были результаты эксплоатаціи (см. выше). Такія условія даютъ поводъ предполагать, что само общество не увѣрено въ ожидаемыхъ имъ доходахъ. Можно конечно допустить и противное—смѣлыя со стороны компаніи ожиданія относительно доходности предпріятія; но какъ бы то ни было можетъ возникнуть и сомнѣніе, насколько Правительству обезпечено своевременное поступленіе обѣщаемыхъ за Саратовскую дорогу платежей и чѣмъ Правительство будетъ гарантировано

въ случаѣ неисправности общества. Конечно, при наступленіи выкупа всѣ недовнесенныя обществомъ суммы, засчитанныя долгомъ за нимъ, подлежатъ удержанію (съ процентами) изъ выкупной суммы, но трудно сказать, насколько Правительство будетъ вознаграждено при неумѣломъ веденіи дѣла обществомъ за получаемый нынѣ казною ежегодный доходъ съ Саратовской дороги въ 900.000 и до 1.200.000 р., тогда какъ акціонерамъ обезпечены до выкупа 14% на акціонерный капиталъ *). Взвѣшивая значеніе выговариваемыхъ такимъ образомъ, хотя бы и заимообразныхъ выдачъ и зачетовъ, Н. Х. Бунге указалъ, что во всѣхъ приведенныхъ въ дѣлѣ расчетахъ о предстоящихъ прибыляхъ общества, твердое основаніе имѣетъ лишь цифра получаемаго нынѣ казною чистаго отъ Козлово-Саратовской дороги дохода, равняющагося отъ 900.000 до 1.200.000 р. Вполнѣ присоединяясь къ высказанному Предсѣдателемъ Департамента Государственной Экономіи замѣчанію о томъ, что едва ли возможно ожидать особенно быстраго роста доходности Козлово-Саратовской дороги, подверженной колебаніямъ въ зависимости отъ мѣстнаго урожая хлѣбовъ, Предсѣдатель Совѣщанія находилъ, что тотъ же характеръ будутъ имѣть и проектируемыя къ Саратовской дорогѣ вѣтви. При такомъ положеніи дѣла нельзя не придавать особаго для казны значенія нынѣ получаемому ею съ упомянутой линіи доходу, принимая его хотя бы въ настоящей цифрѣ 900.000 р. **). Осторожность, по мнѣнію Н. Х. Бунге, требуетъ, чтобы Правительство, при отдачѣ въ частную эксплоатацію казенной дороги, было прочно обезпечено въ поступленіи по крайней мѣрѣ указаннаго чистаго дохода съ этой дороги ***). Поэтому, съ своей стороны, онъ затруднился бы согласиться на предлагаемую передачу, если бы недоплата въ какомъ либо году части основной арендной за дорогу суммы не имѣла для арендующаго дорогу общества уменьшеніе соотвѣтствующей части обезпечиваемаго обществу милліона рублей дохода. Въ этомъ, указываемомъ имъ, основаніи Н. Х. Бунге видѣлъ главное,

*) Акціонерный капиталъ общества Рязанско-Козловской дороги составлялъ 782.500 фун. стерл.—4.933.662 р. 50 к. мет. Доходъ въ 1.000.000 р. кред., выговаривавшійся обществомъ для акціонеровъ, составляетъ около 14% на этотъ капиталъ.

**) По свидѣтельству Мин. Фин. эта цифра выражала собой ожидаемый доходъ линіи въ 1891 году.

***) Отдавая въ аренду Козлово-Саратовскую дорогу, Правительство сохраняло за собою обязательство уплачивать % и погашеніе по капиталамъ этой дороги.

необходимое для успѣха каждаго частнаго предпріятія условіе—тѣсную связь выгоды предпринимателя съ прибыльностью предпріятія; съ доходностью послѣдняго естественно должны рости выгоды предпринимателя и не слѣдуетъ ставить интересы предпринимателя внѣ зависимости отъ успѣшнаго веденія дѣла.

Вслѣдствіе этого и въ видахъ огражденія казны, Предсѣдатель Совѣщанія считалъ необходимымъ просить Министра Финансовъ войти въ переговоры съ обществомъ объ установленіи какихъ либо условій, обезпечивающихъ исправное поступленіе причитающихся казнѣ уплатъ.

Немедленно же начатые Министромъ Финансовъ переговоры съ обществомъ привели къ результатамъ даже болѣе благопріятнымъ, чѣмъ того можно было ожидать: общество обязалось не только болѣе прочнымъ образомъ обезпечить казнѣ взносъ основныхъ арендныхъ платежей за Саратовскую дорогу (въ уменьшенномъ противъ прежняго размѣрѣ—900.000 р.) путемъ пополненія могущихъ образоваться по этой статьѣ долговъ казнѣ прежде отчисленія изъ чистой прибыли какой либо суммы въ дополнительный дивидендъ акціонерамъ, но и вовсе отказалось отъ полученія изъ казны ссудъ для пополненія основнаго дивиденда акціонеровъ до 1 мил. руб. въ тѣ года, когда чистая прибыль предпріятія оказалась бы для этого недостаточною.

Иными словами, общество изъявляло готовность довольствоваться дивидендомъ въ размѣрѣ $5^{1}/_{10}\%$ на акціонерный капиталъ (гарантированнымъ ему на основаніи устава), пока оно не заплатитъ казнѣ слѣдуемой ей аренды въ 900.000 р.

Въ такомъ видѣ дѣло должно было, по общему порядку, перейти на разсмотрѣніе прежде Комитета Министровъ, а затѣмъ Государственнаго Совѣта, для окончательнаго обсужденія финансовой стороны соглашенія съ обществомъ, если бы такое соглашеніе было признано допустимымъ. Но именно въ это время—11 Декабря 1891 г.—состоялось Высочайшее повелѣніе о новомъ порядкѣ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ, о которомъ подробно говорилось во введеніи къ настоящему тому: двукратное обсужденіе каждаго желѣзнодорожнаго вопроса сначала въ Комитетѣ Министровъ, а потомъ въ Департаментѣ Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта было замѣнено разсмотрѣніемъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ вопросовъ, сопряженныхъ такъ или иначе съ выдачею

суммъ изъ средствъ Государственнаго Казначейства, въ образованномъ вновь Соединенномъ Присутствіи Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

Въ это новое учрежденіе и было, по Высочайшему повелѣнію, направлено дѣло о расширеніи предпріятія Рязанско-Козловской дороги.

Разсмотрѣніе въ Соединенномъ Присутствіи являлось послѣднею инстанціею для настоящаго дѣла; въ засѣданіяхъ Присутствія (ихъ было два—17 и 23 Декабря) какъ Министръ Путей Сообщенія, такъ и Министръ Финансовъ привели каждый всю совокупность имѣвшихся въ ихъ распоряженіи доводовъ; къ этимъ доводамъ присоединились еще замѣчанія отдѣльныхъ Членовъ Присутствія и въ концѣ концовъ голоса раздѣлились ровно пополамъ (12 противъ 12-ти); только голосъ Предсѣдателя Присутствія (Н. Х. Бунге), присоединившагося къ мнѣнію Вышнеградскаго, далъ численный перевѣсъ сторонникамъ этого мнѣнія.

Пренія открылись рѣчью Статсъ-Секретаря Гюббенета. Онъ началъ съ общаго соображенія, что для принятія какого либо рѣшенія касательно дѣлъ, имѣющихъ обще-государственное значеніе, необходимо, чтобы такое рѣшеніе было обусловлено ясно сознанною потребностью въ осуществленіи того или инаго предположенія. Въ данномъ случаѣ Министръ Путей Сообщенія не находилъ признаковъ наличности такого условія. Дѣйствительно, общество Рязанско-Козловской дороги предлагаетъ построить на гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ три желѣзнодорожныя линіи: Тамбово-Камышинскую, Покровско-Уральскую и Елецъ-Лебедянскую (кромѣ вѣтвей), при условіи, между прочимъ, отдачи обществу въ аренду казенной Козлово-Саратовской дороги. Между тѣмъ, по мнѣнію Статсъ-Секретаря Гюббенета, потребность въ сооруженіи перечисленныхъ линій едва ли возникаетъ изъ государственныхъ нуждъ, доказательствомъ чему можетъ служить уже то обстоятельство, что Правительство, всегда съ особою тщательностью и подробностью разрабатывающее свои предположенія о постройкѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ путей, ни разу не останавливалось на мысли о сооруженіи первыхъ двухъ изъ названныхъ линій. Что же касается до Елецъ-Лебедянской дороги, то хотя заинтересо-

ванными вѣдомствами однажды и обсуждался вопросъ объ осуществленіи ея, тѣмъ не менѣе линія эта не была признана неотложною и должна была уступить мѣсто другимъ, вызываемымъ болѣе насущными потребностями, желѣзнодорожнымъ путямъ. Такимъ образомъ эта послѣдняя дорога, какъ признало само Правительство, не вызывается, по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ, государственными потребностями. Относительно же линій Камышинской и Покровско-Уральской Статсъ-Секретарь Гюббенетъ держался взгляда, что первая изъ нихъ, пролегающая по крайней мѣрѣ на одной четвертой части своего протяженія по мѣстности съ глинистой и солонцеватой почвой, не создастъ и не откроетъ для себя новыхъ грузовъ, а будетъ питаться на счетъ другихъ уже существующихъ, параллельныхъ ей рельсовыхъ путей (дорогъ Грязе-Царицынской и Козлово-Саратовской), въ виду чего осуществленіе подобной линіи едва ли можно считать съ точки зрѣнія государственной желательнымъ, а тѣмъ болѣе необходимымъ. Относительно же Покровско-Уральской вѣтви Министръ Путей Сообщенія замѣтилъ, что съ проведеніемъ ея по проектированному обществомъ Рязанско-Козловской дороги направленію, линія эта, за невозможностью расчитывать на сооруженіе въ ближайшемъ будущемъ моста черезъ Волгу, оканчивалась бы по ту сторону упомянутой рѣки и слѣдовательно была бы разъединена съ общею рельсовою сѣтью. Къ этому Министръ Путей Сообщенія присовокупилъ, что, не отвергая желательности расширенія нашей желѣзнодорожной сѣти до Уральска, онъ считаетъ, что если бы въ настоящее время проложеніе желѣзнодорожнаго пути къ этому городу было признано необходимымъ, то слѣдовало бы отдать въ этомъ отношеніи предпочтеніе бывшему на разсмотрѣніи Министерства Путей Сообщенія проекту соединенія Уральска желѣзною дорогою съ Бузулукомъ. Выгоды послѣдней линіи заключаются въ томъ, что путь этотъ (общимъ протяженіемъ въ 186 верстъ) болѣе чѣмъ вдвое короче Уральско-Покровскаго (400 верстъ) и, кромѣ того, соединенъ, черезъ Оренбургскую дорогу, съ общею рельсовою сѣтью.

Приведенныя соображенія, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, достаточно доказываютъ, что постройка указанныхъ трехъ линій не вызывается государственными нуждами. Несмотря на это, сооруженіе ихъ поставлено въ зависимость

отъ отдачи обществу Рязанско-Козловской дороги въ арендное содержаніе казенной Козлово-Саратовской линіи, лишь недавно и притомъ съ немалыми жертвами для Государственнаго Казначейства выкупленной Правительствомъ изъ рукъ двухъ акціонерныхъ обществъ. Прежде всего мѣра эта, по убѣжденію Статсъ-Секретаря Гюббенета, не соотвѣтствовала бы тѣмъ общимъ началамъ желѣзнодорожной политики, которыя, согласно заключенію Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге (по дѣлу о Казанской дорогѣ), а затѣмъ и Комитета Министровъ, уже удостоились Высочайшаго одобренія. Въ состоявшихся по этому вопросу Высочайшихъ повелѣніяхъ опредѣлительно выражено, что казенной постройкѣ и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ должно быть отдаваемо преимущество передъ частною и что акціонерныя компаніи могутъ быть привлекаемы къ этому дѣлу лишь въ мѣрѣ ожидаемой отъ этого пользы *государственной*. Между тѣмъ проектированная мѣра, по глубокому убѣжденію Министра Путей Сообщенія, не только не окажетъ какой либо пользы Государству, но, напротивъ того, будетъ имѣть весьма невыгодныя для казны послѣдствія. Дѣйствительно, если предположить, что дѣла новаго общества пойдутъ успѣшно и къ обратному выкупу въ казну Саратовская линія будетъ давать доходъ свыше 3 мил. р., то Правительству, въ силу выработаннаго проекта условій, придется, прежде обратнаго вступленія въ распоряженіе названною дорогою, выдать обществу сумму, какая получится по капитализаціи этого излишка изъ 5%; иными словами—заплатить извѣстную часть стоимости имущества, уже разъ выкупленнаго изъ частныхъ рукъ. Съ другой стороны, если допустить, что проектируемое предпріятіе будетъ малодоходно, то въ такомъ случаѣ общество окажется не въ состояніи исправно уплачивать Правительству причитающуюся ему за Саратовскую дорогу арендную плату, такъ какъ совокупность обязательныхъ платежей, отчисляемыхъ изъ чистаго дохода компаніи *прежде* уплаты упомянутаго арендnаго взноса, составляетъ значительную сумму, приблизительно 3.700.000 р.

Естественное заключеніе изъ всѣхъ этихъ доводовъ получалось слѣдующее: нѣтъ нужды поступаться интересами казны, которая теперь безъ всякаго риска получаетъ съ Козлово-Саратовской дороги 1 мил. р. чистаго дохода, для

того только, чтобы обезпечить постройку новыхъ рельсовыхъ путей, самая потребность въ сооруженіи которыхъ, съ точки зрѣнія обще-государственныхъ интересовъ, болѣе чѣмъ сомнительна.

Ту же мысль развивалъ и Статсъ-Секретарь Петровъ. Въ виду того, что чистый доходъ отъ Козлово-Саратовской линіи, объяснялъ онъ, исчислялся въ суммѣ не менѣе 1 мил. р. и за 1891 г. былъ предположенъ въ 920.000 р., нельзя не признать, что размѣръ коренной аренды въ 900.000 р. не даетъ основанія къ заключенію о какихъ либо выгодахъ. Дополнительные же платежи въ дѣйствительности составляютъ не аренду за казенную дорогу, а плату за предоставленіе обществу возможности, при посредствѣ владѣнія этою дорогою, пользоваться прибылями, ожидаемыми отъ новыхъ линій, которыя примкнутъ къ арендуемой дорогѣ, причемъ и казна, въ случаѣ устройства на свой счетъ подобныхъ же питательныхъ вѣтвей, могла бы также усилить—въ свою пользу—доходность Козлово-Саратовской дороги.

Поэтому,какъ Статсъ-Секретарь Гюббенетъ, такъ и Статсъ-Секретарь Петровъ, признавая предложенія общества Рязанско-Козловской дороги невыгодными для казны, считали ихъ подлежащими отклоненію, съ тѣмъ, чтобы Министру Путей Сообщенія поручено было войти въ соображеніе вопроса о наиболѣе цѣлесообразномъ способѣ сооруженія въ юго-восточной полосѣ Россіи необходимыхъ для этого раіона желѣзнодорожныхъ сообщеній.

За отклоненіе ходатайства общества Рязанско-Козловской дороги высказался и Членъ Государственнаго Совѣта, Статсъ-Секретарь Кахановъ, который, впрочемъ, приходилъ къ такому заключенію нѣсколько инымъ путемъ и составилъ себѣ своеобразный взглядъ на самую постановку разсматриваемаго вопроса.

Статсъ-Секретарь Кахановъ находилъ, что настоящее дѣло возникло и получило дальнѣйшій ходъ особымъ, необычнымъ въ установившейся практикѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ порядкомъ: первоначальное предположеніе о расширеніи предпріятія общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги исходитъ не отъ самого этого общества, но отъ Министерства Финансовъ. Въ соображеніяхъ Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Вышнеградскаго по проекту образованія общества Рязан-

ско-Уральской дороги, бывшихъ въ виду Высочайше учрежденнаго 6 Марта 1891 г. Совѣщанія, прямо выражено, что главнѣйшими побудительными причинами къ возбужденію упомянутаго предложенія послужили, съ одной стороны, полученіе акціонерами общества Рязанско-Козловской дороги въ теченіе послѣдняго десятилѣтія до 20% ежегодной чистой прибыли и ожиданіе еще бо̀льшаго возрастанія доходности ихъ предпріятія въ будущемъ, а съ другой—то обстоятельство, что уставъ того же общества даетъ Правительству значительно бо̀льшія права для вмѣшательства въ тарифныя дѣла Рязанско-Козловской дороги, чѣмъ уставы большинства другихъ желѣзныхъ дорогъ. Пользуясь этимъ, Министерство Финансовъ оказало давленіе на общество, въ видахъ побужденія его войти съ Правительствомъ въ переговоры о предоставленіи казнѣ участія въ прибыляхъ компаніи. Такимъ образомъ оказывается, что законъ, которымъ установлено руководительство Министерства Финансовъ въ тарифномъ дѣлѣ и котораго главнѣйшая цѣль заключалась въ томъ, чтобы, вооруживъ Министерство Финансовъ противъ злоупотребленій въ упомянутомъ дѣлѣ, дать указанному вѣдомству возможность дѣйствительно ограждать связанные съ этимъ дѣломъ обще-государственные интересы, является средствомъ для понужденія частнаго общества принять на себя разныя новыя, непредусмотрѣнныя ни общими узаконеніями, ни спеціальнымъ его уставомъ, обязательства.

Статсъ-Секретарь Кахановъ находилъ, что достигнутое съ Рязанско-Козловской дорогой соглашеніе выгодно для казны; но вмѣстѣ съ тѣмъ, дѣйствительные интересы казны, по его мнѣнію, требовали бы, чтобы соглашеніе было вполнѣ свободное для обѣихъ договаривающихся сторонъ, чтобы оно заключало обоюдныя для сторонъ выгоды, словомъ, чтобы возникающее предпріятіе представляло также необходимыя нравственныя гарантіи прочности и надежности дѣла. А такъ какъ въ данномъ случаѣ выгодность проектированной сдѣлки для общества весьма сомнительна (по имѣющимся въ дѣлѣ расчетамъ оказывается, что для полученія акціонерами какой либо суммы сверхъ гарантированнаго имъ Правительствомъ дохода въ $5^1/_{10}$ %, новое предпріятіе должно будетъ вырабатывать не менѣе 6—7 мил. р. чистаго дохода), то единственною побудительною причиною къ заключенію такой сдѣлки

можетъ служить для общества надежда получить крупные барыши на постройкѣ, собственнымъ распоряженіемъ, обширной сѣти рельсовыхъ путей. Едва ли, однако, такой расчетъ общества можетъ соотвѣтствовать видамъ Правительства.

Не имѣя, въ виду приведенныхъ соображеній, твердаго убѣжденія въ томъ, что Правительство дѣйствительно гарантировано въ правильной постановкѣ настоящаго дѣла, Статсъ-Секретарь Кахановъ счелъ болѣе осторожнымъ подать голосъ за отклоненіе ходатайства общества о расширеніи его предпріятія.

Какъ выше было указано, за такое отклоненіе высказались въ общемъ 12 Членовъ Присутствія.

Остальные 12 Членовъ съ Предсѣдателемъ (Н. Х. Бунге) во главѣ раздѣляли взгляды на это дѣло Министра Финансовъ, который весьма энергично защищалъ свою точку зрѣнія.

Въ основаніе сужденій по настоящему дѣлу, говорилъ Вышнеградскій, должны быть положены не предположенія о выгодахъ или убыткахъ, которые могутъ въ теченіе долгаго промежутка лѣтъ оказаться для казны или для частной компаніи; равнымъ образомъ, въ данномъ случаѣ нельзя руководствоваться соображеніями о тѣхъ или иныхъ мотивахъ возникновенія обсуждаемаго предложенія и о необходимости предварительной разработки вопроса объ общей сѣти юго-восточныхъ нашихъ дорогъ. Наконецъ и принципіальные взгляды на недопустимость передачи въ завѣдываніе частному обществу казенной линіи не могутъ имѣть рѣшающаго значенія по отношенію къ разсматриваемому дѣлу. Всѣ такого рода соображенія, суживающія, съ одной стороны, настоящее дѣло до размѣровъ обыкновенной коммерческой сдѣлки, а съ другой— придающія ему обширный объемъ теоретическаго спора, не соотвѣтствуютъ существу разсматриваемаго предмета: не эти соображенія, а вопросы насущныхъ нуждъ Государства и страны должны служить основой для разрѣшенія обсуждаемаго вопроса въ томъ или иномъ смыслѣ.

Въ этомъ отношеніи, по убѣжденію Министра Финансовъ, надлежитъ обратить серьезное вниманіе на особенности эпохи, переживаемой не только нашею родиною, но и другими европейскими государствами. Тревожное, полное опасностей положеніе вооруженнаго мира вынуждаетъ всѣ страны къ

неслыханнымъ по настоящее время расходамъ. Чтобы быть постоянно въ готовности отстоять цѣлость, честь и достоинство Имперіи, принуждены и мы затрачивать весьма крупныя суммы на потребности упроченія военнаго нашего могущества. Въ частности, для обезпеченія сосредоточенія арміи, мы поставлены въ необходимость обращать весьма значительныя средства на развитіе путей сообщенія въ западныхъ областяхъ; тамъ сооружаются новыя желѣзныя дороги, прокладываются вторые пути на существующихъ линіяхъ, устраиваются шоссе—къ подобному образу дѣйствій насъ вынуждаетъ роковая сила обстоятельствъ, которой приходится подчиняться. Между тѣмъ восточныя области Россіи, откуда мы извлекаемъ значительные доходы по системѣ государственныхъ налоговъ, остаются безъ помощи Правительства въ дѣлѣ развитія ихъ экономическихъ силъ.

Поэтому Министръ Финансовъ, обязанный зорко слѣдить за цѣлостью платежныхъ силъ населенія, не могъ не обратить вниманія на угрожающій упадокъ благосостоянія восточной полосы Европейской Россіи. Главнѣйшимъ и испытаннымъ средствомъ для подъема экономическаго положенія этой части Государства можетъ служить доставленіе мѣстнымъ обывателямъ улучшенныхъ способовъ сообщенія. Между тѣмъ всѣ избытки средствъ Государственнаго Казначейства, въ силу указанной выше необходимости, были обращаемы на военныя нужды и на устройство стратегическихъ дорогъ на западѣ. При томъ линіи, проводимыя на востокъ, не обѣщали и не обѣщаютъ особенныхъ выгодъ; въ виду этого, сооруженіе подобныхъ линій на счетъ казны представлялось бы для послѣдней предпріятіемъ, въ финансовомъ отношеніи, сомнительнымъ. Въ то же время каждая верста рельсовыхъ путей, идущихъ къ востоку, доставляла бы новыя и новыя выгоды необыкновенно счастливо расположеннымъ въ центрѣ Имперіи желѣзнымъ дорогамъ Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской, которыя уже теперь выдаютъ отъ 20 до 25% на складочный капиталъ. Такимъ образомъ общества этихъ дорогъ получили бы значительные барыши на счетъ платежныхъ средствъ страны. Признавая подобное положеніе вещей несправедливымъ, Министръ Финансовъ обратился къ поименованнымъ компаніямъ съ предложеніемъ принять на себя рискъ по сооруженію новыхъ линій на востокѣ, разъяснивъ этимъ обществамъ,

что возможные для нихъ въ первые года эксплоатаціи убытки отъ новыхъ линій будутъ уравновѣшиваться возрастаніемъ движенія по принадлежащимъ имъ магистральнымъ дорогамъ. Послѣ нѣкоторыхъ колебаній обѣ компаніи согласились разработать эти предложенія, къ чему онѣ были, дѣйствительно, отчасти побуждены воздѣйствіемъ со стороны Министерства Финансовъ, которое, по уставамъ этихъ обществъ, пользуется неограниченнымъ правомъ установленія повагонныхъ тарифовъ на принадлежащихъ имъ дорогахъ. Такое воздѣйствіе, по глубокому убѣжденію Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Вышнеградскаго, отнюдь не нарушаетъ основнаго закона 8 Марта 1889 г. (о правительственномъ руководительствѣ тарифами).

Предпринятое въ видахъ пользы страны, земледѣлія, промышленности, торговли и казны, оно вполнѣ отвѣчаетъ цѣлямъ указаннаго закона и дало возможность чрезвычайно широко удовлетворить этимъ цѣлямъ. При томъ упомянутое давленіе имѣло значеніе лишь для первыхъ моментовъ веденія переговоровъ, когда надлежало побудить богатыя общества, склонныя къ спокойному полученію крупныхъ барышей на счетъ страны, отважиться на рискъ новыхъ предпріятій; впослѣдствіи компаніи вполнѣ сознали возможность пріобрѣтенія ими выгодъ отъ такихъ предпріятій. Поэтому надлежитъ считать какъ заключенный уже съ Московско-Рязанскимъ обществомъ договоръ, такъ и разсматриваемыя нынѣ условія, актами свободной воли со стороны обѣихъ договаривающихся сторонъ и при томъ совершенными при полномъ сознаніи Правительствомъ и частными предпринимателями взаимныхъ выгодъ, съ одной стороны, и возможнаго риска—съ другой.

Путемъ такого соглашенія въ скоромъ времени будетъ создано соединеніе Москвы съ Казанью, причемъ Симбирская, Пензенская и Казанская губерніи получатъ улучшенные пути сообщенія; этимъ же способомъ обезпечена постройка промежуточнаго звена между европейскою сѣтью рельсовыхъ путей и Закаспійскою дорогою (Владикавказо-Петровская линія). Оба эти рельсовые пути будутъ сооружены безъ всякихъ пожертвованій со стороны Государственнаго Казначейства. Сходно съ этимъ и оживленіе желѣзными дорогами южнаго Приволжья можетъ быть достигнуто безъ ущерба для казны, въ случаѣ принятія разсматриваемаго предложенія общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги.

Относительно трехъ изъ линій, предположенныхъ къ постройкѣ этимъ обществомъ, были возбуждены сомнѣнія, которыя Министръ Финанасовъ считалъ необходимымъ разъяснить.

Прокладка Лебедянь-Елецкой вѣтви первоначально возбуждала опасенія относительно отвлеченія ею грузовъ отъ казенныхъ линій; но подробныя изслѣдованія грузоваго движенія по смежнымъ путямъ выяснили, что опасенія эти не могутъ оправдаться и что упомянутая линія доставитъ нѣкоторые грузы малодоходнымъ дорогамъ, идущимъ отъ Ельца на западъ.

Спорный вопросъ о Камышинской линіи разъясняется весьма несложнымъ путемъ. Если на картѣ Балашовскаго, Аткарскаго и Камышинскаго уѣздовъ отмѣтить всѣ значительныя поселенія, имѣющія болѣе 2,000 жителей, то окажется, что послѣднія расположены почти вдоль прямой линіи, соединяющей с. Уварово съ Камышинымъ, чѣмъ и опредѣляется естественное направленіе Камышинской дороги.

Наконецъ Уральская дорога должна служить цѣлямъ развитія въ обширномъ краѣ, имѣющемъ всѣ задатки для экономическаго преуспѣянія, сельскаго хозяйства и промышленности. Поэтому устройству Уральской линіи на ст. Покровскую должно быть отдано безусловное предпочтеніе. Покровская линія прорѣжетъ по параллели Уральскую область и обширный Новоузенскій уѣздъ. При значительномъ протяженіи (400 верстъ) она привлечетъ грузы съ площади до 40,000 кв. верстъ, а развѣтвленія ея до Николаевска, Новоузенска и Александрова-Гая доставятъ удобства рельсоваго передвиженія грузовъ для этихъ пунктовъ и для расположенныхъ по р. Большому Узеню поселеній.

Подводя итогъ выгодамъ, которыя Государство можетъ получить отъ принятія предложенія общества Рязанско-Уральской дороги, Министръ Финансовъ видѣлъ ихъ главнымъ образомъ въ томъ, что безъ пожертвованія со стороны казны будетъ осуществлена сѣть въ 1,460 верстъ по мѣстности, нуждающейся въ ней весьма настоятельно; потребность эта усугубляется еще тѣмъ тяжелымъ положеніемъ, въ которомъ населеніе всѣхъ губерній въ предѣлахъ этой сѣти находится нынѣ вслѣдствіе неурожая. Съ помощью новыхъ путей экономическое возрожденіе указанной полосы будетъ достигнуто

вдвое быстрѣе, нежели при отсутствіи усовершенствованныхъ путей сообщенія. Затѣмъ несомнѣнно представляется нѣсколько неудобнымъ передавать Козлово-Саратовскую дорогу частной компаніи. Но это необходимо, такъ какъ къ Саратовской дорогѣ примыкаетъ большинство проектированныхъ къ сооруженію вѣтвей и линій, и она является неизбѣжнымъ промежуточнымъ звеномъ для осуществленія всего предпріятія. При томъ финансовыя условія аренды предоставляютъ казнѣ такія выгоды, которыхъ она ни въ какомъ случаѣ не могла бы получить при собственномъ управленіи этою дорогою; дѣйствительно, съ неполнаго милліона рублей, доставляемаго дорогою теперь, предположено въ теченіе 12 лѣтъ довести арендную плату до 3 мил. р., т. е. до того размѣра чистаго дохода, который получается Курско-Кіевскою дорогою—одною изъ богатѣйшихъ нашихъ линій.

Напротивъ того, если отвергнуть предложенія Рязанско-Козловскаго общества, то компанія эта будетъ продолжать получать свой обезпеченный доходъ; затѣмъ, новыя линіи либо не будутъ построены вовсе, въ ущербъ обездоленному юго-восточному краю, либо нѣкоторыя изъ нихъ будутъ сооружены съ пожертвованіями изъ средствъ Государственнаго Казначейства и лягутъ новымъ бременемъ на нашъ бюджетъ.

Относительно того же бюджета и состоянія русскихъ финансовъ вообще высказалъ рядъ соображеній и Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта (А. А. Абаза). Онъ началъ съ утвержденія, что при теперешнемъ положеніи Государственнаго Казначейства, уже ассигновавшаго свыше 100 мил. р. на удовлетвореніе нуждъ населенія тѣхъ мѣстностей, которыя постигнуты неурожаемъ, всякій даже и не особенно значительный расходъ казны по постройкѣ новыхъ дорогъ отяготитъ государственный бюджетъ, такъ какъ всѣ суммы, которыя можно было, безъ ущерба для развитія другихъ отраслей государственнаго хозяйства, пожертвовать на желѣзнодорожное дѣло, при составленіи бюджета уже полностью предназначены на этотъ предметъ. Такъ, на постройку казенныхъ дорогъ Міасъ-Челябинской, Уссурійской и Принаревской предполагается ассигновать на 1892 г. 10 мил. р.; кромѣ того, на проложеніе вторыхъ путей по существующимъ уже правительственнымъ

линіямъ, на усиленіе подвижнаго состава ихъ и т. д. опредѣлено еще 10 мил. р.; слѣдовательно Правительство, несмотря на стѣсненное финансовое положеніе, не задумывается удѣлять на желѣзнодорожное дѣло значительныя денежныя средства.

Для ближайшаго же уясненія дѣйствительнаго финансоваго положенія страны необходимо принять въ расчетъ, что поступленіе государственныхъ доходовъ за послѣдніе мѣсяцы текущаго (1891) года значительно сократилось, и нельзя не признать, что платежныя силы страны, истощенныя переживаемымъ нами труднымъ неурожайнымъ годомъ, потребуютъ для своего возстановленія нѣкотораго времени. Такимъ образомъ, едва ли было бы осторожнымъ расчитывать на полученіе въ будущемъ 1892 г. полностью даже и тѣхъ суммъ государственныхъ доходовъ, которыя исчисляются по росписи на этотъ годъ, хотя подобные доходы, въ предвидѣніе увеличенія суммъ недоборовъ, и опредѣлены росписью въ весьма умѣренной цифрѣ *).

Однимъ изъ наиболѣе надежныхъ выходовъ изъ такого рода затруднительнаго положенія представлялось бы заключеніе государственнаго займа, но при извѣстномъ направленіи нѣкоторыхъ органовъ иностранной печати, всячески старающихся вселить въ иностранныя биржевыя сферы недовѣріе къ устойчивости нашей финансовой системы, на содѣйствіе въ этомъ дѣлѣ иностранныхъ денежныхъ рынковъ трудно расчитывать; къ займу же внутреннему едва ли было бы своевременнымъ прибѣгать, въ виду пошатнувшагося экономическаго положенія страны.

Итакъ, говорилъ въ заключеніе своей рѣчи А. А. Абаза, финансовое положеніе нашего отечества исключаетъ всякую возможность приступа въ ближайшемъ будущемъ къ сооруженію какихъ либо новыхъ дорогъ на средства казны. Въ то же время на разсмотрѣніи Правительства находится предложеніе частнаго общества, берущагося немедленно начать строить рядъ желѣзнодорожныхъ линій въ мѣстности, постигнутой неурожаемъ, и тѣмъ самымъ дать вѣрный заработокъ нуждаю-

*) Это предсказаніе оправдалось: обыкновенныхъ доходовъ поступило въ 1892 г. менѣе противъ цифры, исчисленной по росписи, на 9.163.248, что не помѣшало, однако, свести роспись съ крупнымъ превышеніемъ обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными же расходами (превышеніе составляло 20.432.758 р.). См. Объяснит. зап. Госуд. Контр. по исполненію росписи на 1891 г. стр. 9 и 70.

щемуся населенію, не говоря уже о томъ значеніи, которое будетъ имѣть для будущаго преуспѣянія края прокладка упомянутыхъ линій. Нужныя средства общество предполагаетъ добыть своимъ распоряженіемъ, путемъ займа; хотя на заемъ и испрашивается гарантія Правительства, но она, какъ надо полагать въ виду безусловной состоятельности общества, окажется только номинальною *).

Раздѣляя изложенныя выше соображенія, Предсѣдатель и 12 Членовъ Соединеннаго Присутствія пришли къ заключенію, что при тогдашнихъ обстоятельствахъ, принятіе предложеній общества Рязанско-Козловской дороги представляется во всѣхъ отношеніяхъ желательнымъ.

11 Января 1892 г. Государь утвердилъ это послѣднее мнѣніе.

Тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніемъ Саратовское губернское и Кирсановское уѣздное земства, а также г. Саратовъ были, по иниціативѣ, принятой на себя Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, Статсъ-Секретаремъ Дурново (нынѣ Предсѣдателемъ Комитета Министровъ), освобождены отъ ежегодной уплаты казнѣ суммы въ 261.000 р., которую они, съ большимъ отягощеніемъ для своего бюджета, обязаны были выплачивать, послѣ выкупа Тамбово-Саратовской дороги, Государственному Казначейству, въ виду принятыхъ ими на себя, еще въ 1868 г., при сооруженіи Тамбово-Саратовской дороги, обязательствъ по гарантіи облигацій послѣдней (см. томъ I настоящаго очерка, гл. IV и гл. II настоящаго тома) **).

Такъ кончился этотъ долгій споръ, приковавшій къ себѣ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ вниманіе не только административныхъ, но и общественныхъ, а также коммерческихъ круговъ, и образовалась новая крупная желѣзнодорожная компанія: общество *Рязанско-Уральской* желѣзной дороги.

Здѣсь необходимо сказать нѣсколько словъ о дальнѣйшей судьбѣ упомянутаго предпріятія. Тогда какъ относительно обществъ Московско-Казанской и Владикавказской дорогъ расчеты Правительства оправдались вполнѣ и послѣ расшире-

*) На практикѣ это, къ сожалѣнію, оказалось не такъ. Причины, почему не оправдались расчеты Пр-ва, изложены ниже.

**) Этотъ взносъ былъ переведенъ на общество Рязанско-Уральской дороги и включенъ въ размѣръ дополнительной платы за аренду Козлово-Саратовской линіи.

нія ихъ предпріятій они такъ же, какъ и общество Юго-Восточныхъ дорогъ, о которомъ рѣчь ниже, не требовали приплатъ по гарантіи, общество Рязанско-Уральской дороги *), начиная съ 1897 по 1900 г.г. **), оказалось не въ состояніи покрыть изъ своего чистаго дохода всѣ обязательные для компаніи платежи по акціямъ, облигаціямъ и арендной платѣ за Козлово-Саратовскую линію ***). Такой оборотъ дѣла объясняется цѣлымъ рядомъ непредвидѣнныхъ и по большей части неблагопріятно сложившихся для общества обстоятельствъ. Прежде всего при постройкѣ разрѣшенныхъ обществу въ 1892 г. линій оказались перерасходы, которые явились послѣдствіемъ совершенно исключительныхъ условій сооруженія этихъ путей ****). Кромѣ того, само Правительство въ 1892—1893 г.г. предъявило къ обществу не мало требованій, вызванныхъ обще-государственными нуждами и налагавшихъ на компанію обязанность произвести дорого стоящія и непредвидѣнныя ранѣе работы по

---

*) Открытіе движенія послѣдовало: на Покровско-Уральской линіи въ Октябрѣ 1894 г., и на вѣтвяхъ ея: Урбахъ-Александровъ-Гай и Ершовъ-Николаевскъ—во второй половинѣ 1895 г., на Камышинской линіи—въ Сентябрѣ 1894 г., на Лебедянь-Елецкой—въ Апрѣлѣ того же года, и на вѣтвяхъ: Ртищево-Сердобскъ и Аткарскъ-Петровскъ—въ Апрѣлѣ и Ноябрѣ 1894 г., а Аткарскъ-Баланда и Петровскъ-Вольскъ—осенью 1895 г. Вѣтвь Богоявленскъ-Сосновка, предусмотрѣнная въ предварительныхъ условіяхъ, формально была разрѣшена къ постройкѣ лишь въ 1893 г. и открыта въ Августѣ 1895 г.

**) Оффиціальныхъ свѣдѣній объ эксплоатаціи жел. дорогъ за послѣдующіе года во время составленія настоящаго тома еще не появлялось. За 1900 же годъ имѣлись свѣдѣнія лишь предварительныя.

***) Недоставало для производства этихъ уплатъ согласно «Стат. Свѣд. Госуд. Контроля по жел. дорогамъ» въ 1897 г. около 3 мил. р., въ 1898 г.—свыше 4 мил. р., въ 1899 г.—около 3½ милл. и въ 1900 г. (по предварительнымъ свѣдѣніямъ) 2.200.000 р.

****) По объясненію Министра Пут. Сообщенія, Князя М. И. Хилкова, данному Соединенному Присутствію въ 1901 г., большая часть работъ и поставокъ по этимъ линіямъ оказались исполненными по цѣнѣ высшей противъ опредѣленной расцѣночными вѣдомостями. Такъ, вслѣдствіе отсутствія въ мѣстности, гдѣ происходили работы, лѣса и камня, указанные матеріалы доставлялись гужемъ, что возвышало на нихъ цѣну; равнымъ образомъ, по малонаселенности заволжскаго края и за недостаткомъ въ немъ рабочихъ рукъ, земляныя работы на Уральской линіи съ вѣтвями также обошлись значительно дороже, чѣмъ предполагалось. Затѣмъ высокая стоимость земель въ раіонѣ Лебедянь-Елецкой линіи обусловила превышеніе дѣйствительнаго расхода по отчужденію земель противъ расцѣночной вѣдомости около 10 разъ. Наконецъ, къ числу весьма неблагопріятныхъ для стоимости работъ условій слѣдуетъ отнести потребованный отъ общества, въ видахъ предоставленія заработка пострадавшему отъ неурожая 1891 г. населенію приволжскихъ губерній, весьма спѣшный приступъ къ работамъ, а также появившуюся въ 1892 г. въ мѣстности постройки линій холерную эпидемію, вызвавшую среди рабочихъ панику и оставленіе ими работъ. При всемъ томъ оказавшіяся на дѣлѣ среднія цѣны по всѣмъ линіямъ не представляются чрезмѣрными, а постройка произведена удовлетворительно (см. Журн. Соед. Присут. 27 Февраля и 20 Марта 1901 г.).

увеличенію провозоспособности состоявшихъ въ завѣдываніи общества линій. Сопряженные со всѣми перечисленными работами расходы естественно потребовали соотвѣтственнаго увеличенія капиталовъ общества путемъ выпуска дополнительныхъ, гарантированныхъ Правительствомъ, облигацій (кромѣ облигаціоннаго займа въ 60 мил. р. кред. нарицат., разрѣшеннаго Министромъ Финансовъ сейчасъ же послѣ образованія новаго общества) *). Медлить выпускомъ такихъ облигацій не представлялось практичнымъ; во первыхъ, при тогдашнемъ неблагопріятномъ настроеніи денежныхъ рынковъ надо было не упустить удобной для займа минуты, а во вторыхъ, отъ своевременнаго полученія обществомъ необходимыхъ денежныхъ средствъ зависѣло удовлетвореніе упомянутыхъ требованій Правительства, обусловленныхъ экономическими нуждами обширнаго раіона.

Послѣдовавшее въ виду дополнительныхъ облигаціонныхъ займовъ увеличеніе размѣра обязательныхъ платежей компаніи сначала не отразилось невыгодно на дѣлахъ общества, которое еще въ 1895 г. выдало своимъ акціонерамъ по 107 р. дополнительнаго (сверхъ гарантированнаго) дивиденда на каждую акцію; но съ 1897 г., когда обществу пришлось еще увеличить свой облигаціонный капиталъ для отстройки новыхъ разрѣшенныхъ ему вѣтвей, финансовое положеніе Рязанско-Уральской дороги ухудшилось. Главнѣйшими причинами тому были: недородъ хлѣбовъ въ приволжскомъ и заволжскомъ краѣ, который отозвался въ неблагопріятномъ смыслѣ на валовыхъ доходахъ общества, и упомянутое уже увеличеніе платежей по капиталамъ новыхъ линій, причемъ эти линіи, какъ почти всѣ вновь открываемые рельсовые пути, въ первые года своего существованія не окупали такихъ платежей своимъ чистымъ доходомъ.

Всѣ приведенныя обстоятельства отмѣчаются здѣсь исключительно, какъ историческіе факты; выводить на основаніи ихъ какія либо обобщенія было бы несомнѣнно преждевременнымъ и тѣмъ болѣе рискованнымъ, что причины, повліяв-

*) Въ 1892—1894 г.г. были произведены два такихъ выпуска: одинъ въ 28 мил. р. кред. нариц., а другой въ 18.750.000 мет. нар.; отъ реализаціи обоихъ общество получило 53.311.119 р. кред. дѣйств. (См. Сборн. Свѣд. объ основ. кап. жел. дор. Вып. IV. стр. 64—65).

шія на ходъ дѣлъ Рязанско-Уральскаго общества, какъ видно изъ предшествовавшаго изложенія, могутъ въ значительной ихъ долѣ быть отнесены къ разряду преходящихъ и не исключающихъ надежды на возстановленіе равновѣсія въ балансахъ компаніи.

Общество Юго-Восточныхъ дорогъ.

Въ непосредственной связи съ расширеніемъ предпріятія бывшаго общества Рязанско-Козловской дороги состоитъ возникновеніе въ 1893 г. общества *Юго-Восточныхъ дорогъ*. Ранѣе было упомянуто о ходатайствахъ общества Грязе-Царицынской дороги, которыми это общество надѣялось, во время разсмотрѣнія дѣла о Рязанско-Уральской дорогѣ, обезпечить свои интересы на будущее время. Какъ извѣстно, тогда эти ходатайства Правительство не сочло своевременнымъ обсуждать; но когда позднѣе общество формулировало свои условія съ надлежащею полнотою, Правительство приняло это дѣло къ своему разсмотрѣнію.

Упомянутое дѣло, по сложности и обилію матеріаловъ, которые пришлось изучить для постановленія по немъ окончательнаго рѣшенія, мало чѣмъ отличалось отъ вопроса о Рязанско-Уральскомъ обществѣ; но обстоятельства, при которыхъ состоялось такое рѣшеніе, существенно разнились отъ условій, при которыхъ разрѣшался указанный вопросъ. Въ данномъ случаѣ между главными руководителями заинтересованныхъ вѣдомствъ не существовало того принципіальнаго разномыслія, которое такъ ярко сказалось при разсмотрѣніи предшествовавшихъ дѣлъ объ образованіи крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній. Иниціативу въ проведеніи дѣла объ учрежденіи общества Юго-Восточныхъ дорогъ принялъ на себя Тайный Совѣтникъ (нынѣ Статсъ-Секретарь и Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ) Витте, которому ранѣе, въ качествѣ Директора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Финансовъ, принадлежала первенствующая роль въ переговорахъ Правительства съ обществами Московско-Рязанской, Владикавказской и Рязанско-Козловской дорогъ и который съ 30 Августа 1892 г. сталъ во главѣ Министерства Финансовъ, послѣ краткаго пребыванія въ должности Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія (вслѣдъ за Статсъ-Секретаремъ Гюббенетомъ, оставившимъ это Министерство 17 Января 1892 г.). Постъ же Министра Путей Сообщенія занималъ тогда Гофмейстеръ

Кривошеинъ, который относительно разсматриваемаго дѣла всецѣло раздѣлялъ взглядъ Министра Финансовъ.

Общество Грязе-Царицынской дороги ходатайствовало о сліяніи обществъ Козлово - Воронежско-Ростовской и Грязе-Царицынской дорогъ въ общество Юго-Восточныхъ дорогъ, съ тѣмъ, чтобы этому послѣднему обществу была разрѣшена постройка и эксплоатація желѣзнодорожной линіи отъ Пензы, или Балашова, до Харькова, съ вѣтвью къ ст. Лозовой, или къ Донецкой дорогѣ и съ подъѣздными путями: отъ Балашово-Харьковской линіи къ слободѣ Калачу, Богучарскаго уѣзда, отъ ст. Шахтной, Козлово-Воронежско-Ростовской линіи, къ Власовскимъ рудникамъ и отъ ст. Соляной до ст. Волжской. Одновременно съ этимъ общество просило объ отдачѣ ему въ аренду казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Орловско-Грязской и Ливенской, а также о назначеніи срока, съ котораго казна получитъ право выкупить все предпріятіе Юго-Восточныхъ дорогъ, на 1 Января 1907 г.

Сліяніе желѣзныхъ дорогъ Грязе-Царицынской и Козлово-Воронежско-Ростовской предполагалось произвести на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ:

1) Уплаты по облигаціоннымъ капиталамъ названныхъ обществъ переходятъ на общество Юго-Восточныхъ дорогъ.

2) Акціи Грязе-Царицынской дороги замѣняются акціями Юго-Восточныхъ дорогъ *); акціи же Козлово-Воронежско-Ростовской дороги: гарантированныя—замѣняются 5% облигаціями Юго-Восточныхъ дорогъ, съ прибавленіемъ на каждыя семь штукъ такихъ акцій по 4 дивидендныхъ акціи новаго общества, а негарантированныя погашаются выплатою за нихъ наличными деньгами по 90 р. кред. за штуку (расходъ этотъ относится на облигаціонный капиталъ об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ, гарантированный Правительствомъ).

При предварительномъ разсмотрѣніи этого ходатайства въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ было обращено вниманіе на то обстоятельство, что вопросъ объ осуществленіи линіи отъ Пензы до Харькова, возбужденный еще въ восьмидесятыхъ годахъ (см. выше), былъ на обсужденіи ком-

*) Акціямъ новаго общества не предполагалось присвоивать гарантіи; но изъ чистаго дохода предполагалось отчислять въ дивидендъ опредѣленную минимальную сумму, а затѣмъ, если окажется возможнымъ, и дополнительный дивидендъ (см. ниже).

мисіи подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, Инженеръ Ген. Лейт. Петрова, которая признала, что постройка сѣвернаго участка указанной дороги отъ Пензы до Балашова, въ виду значительнаго, имѣющагося въ томъ раіонѣ, количества рельсовыхъ путей, не представляется настоятельною; сооруженіе же линіи Балашовъ-Харьковъ является необходимымъ въ видахъ развитія экономической жизни мѣстности, которая уже давно домогается осуществленія упомянутой дороги.

Въ виду того, что новое общество вызывалось строить именно эту линію, ходатайству его признано было возможнымъ дать дальнѣйшій ходъ и вопросъ переданъ на разсмотрѣніе совѣщанія изъ представителей различныхъ вѣдомствъ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Финансовъ Тайнаго Совѣтника Иващенкова *).

Совѣщаніе, обсудивъ дѣло въ пяти засѣданіяхъ, пришло къ заключенію, что та комбинація, которую предлагаетъ общество для осуществленія линіи, крайне полезной и давно ожидаемой, является болѣе выгодной для Правительства, чѣмъ оказалось бы для этого послѣдняго принятіе на свой счетъ сооруженія той же линіи **).

Того же взгляда держался и Министръ Финансовъ, считавшій вопросъ о Балашово-Харьковской дорогѣ вполнѣ назрѣвшимъ.

Необходимость скорѣйшаго осуществленія этой линіи въ то время дѣйствительно не могла возбуждать никакихъ сомнѣній. Мѣстность, которую предполагалось прорѣзать этою дорогою, находилась тогда въ крайне тяжелыхъ экономическихъ условіяхъ; такое угнетенное положеніе края было вызвано не только рядомъ послѣдовательныхъ неурожаевъ, но, главнымъ образомъ, тѣмъ обстоятельствомъ, что мѣстность эта представляла собою обширную черноземную площадь, лишенную удобныхъ путей сообщенія и не входившую въ раіонъ общей желѣзнодорожной сѣти. Между тѣмъ, насколько про-

---

*) См. пред. М. Ф. въ Соед. Присут. отъ 19 Мая 1893 г. за № 6682.

**) Представитель Госуд. Контроля въ совѣщаніи остался по этому вопросу при особомъ мнѣніи, по разсмотрѣніи котораго въ экстренномъ засѣданіи совѣщаніе не нашло, тѣмъ не менѣе, возможнымъ въ чемъ либо измѣнить свое прежнее заключеніе. Съ этимъ заключеніемъ согласились тоже Министръ Путей Сообщенія и Финансовъ, а позднѣе—и Соединенное Присутствіе.

веденіе желѣзныхъ дорогъ возвышаетъ производительность и улучшаетъ условія сбыта той полосы, которую пересѣкаютъ рельсовые пути, а равно прилегающихъ къ ней на разстояніи 40—50 верстъ въ окружности мѣстностей, настолько же осуществленіе такихъ дорогъ ставитъ въ затруднительное положеніе раіоны болѣе отдаленные, которые для сбыта своихъ продуктовъ не могутъ пользоваться облегченными путями сообщенія и, слѣдовательно, не имѣютъ возможности ни на внутреннихъ, ни на внѣшнихъ рынкахъ конкуррировать съ произведеніями мѣстностей, обслуживаемыхъ желѣзнодорожными линіями.

Послѣдствіемъ такого порядка вещей естественно является несоотвѣтствіе размѣра поземельной ренты, установившейся въ прорѣзываемыхъ рельсовыми путями мѣстностяхъ, тѣмъ низкимъ цѣнамъ на землю, которыя, при равныхъ качествахъ послѣдней, обыкновенно продолжаютъ держаться въ уѣздахъ, не пользующихся этими путями.

Въ такомъ именно положеніи находился край, который предполагалось пересѣчь Пензо-(Балашово) Харьковскою дорогою.

Въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи, посвященномъ дѣлу объ образованіи общества Юго-Восточныхъ дорогъ, Тайный Совѣтникъ Витте подробно разобралъ вопросъ, является ли предпочтительнымъ строить Балашово-Харьковскую дорогу на средства казны, или поручить ея сооруженіе частной компаніи.

Относительно перваго изъ этихъ предположеній Министръ Финансовъ заявилъ, что оно невыполнимо, въ виду причинъ хозяйственнаго свойства, а также по соображеніямъ чисто финансовымъ. Нельзя забывать, что на обязанности Правительства лежитъ выполненіе крайне сложной и отвѣтственной задачи—именно постройка Сибирской дороги. Осуществленіе этого предпріятія потребуетъ усиленныхъ трудовъ со стороны всѣхъ органовъ желѣзнодорожнаго управленія и главное вниманіе этого послѣдняго въ теченіе цѣлаго ряда дальнѣйшихъ лѣтъ будетъ, безъ сомнѣнія, обращено преимущественно на дѣло сооруженія Сибирскаго пути. Поэтому для казны было бы едва ли своевременнымъ браться за постройку еще Балашово-Харьковской дороги, которая, какъ и всякая

другая значительная желѣзнодорожная линія, потребуетъ, для надлежащаго обустройства ея, неустанныхъ заботъ и самаго серьезнаго вниманія со стороны строителей. Но помимо затронутаго вопроса, въ данномъ случаѣ на первый планъ выдвигается вопросъ финансовый. Если бы было рѣшено строить Балашово-Харьковскую дорогу на счетъ казны, то Министерству Финансовъ пришлось бы неминуемо прибѣгнуть къ займу. Заключать же займы при тогдашнемъ положеніи европейскихъ денежныхъ рынковъ было, по свидѣтельству Тайнаго Совѣтника Витте, весьма затруднительно. Даже займы, намѣченные для Сибирской дороги, говорилъ Министръ Финансовъ, представляютъ по отношенію къ условіямъ, на которыхъ заграничные банкиры соглашаются реализовать ихъ, немаловажныя затрудненія для финансоваго вѣдомства, несмотря на то, что цѣль, съ которою они заключаются, не можетъ дать повода ни къ какимъ подозрѣніямъ, которыя такъ склонны питать къ намъ иностранные капиталисты, постоянно опасающіеся, какъ бы доставленныя ими средства не были употреблены нами на другія надобности, не имѣющія прямаго отношенія къ чисто экономическому развитію народной жизни. Въ виду этого переговоры о займѣ на постройку Балашово-Харьковской линіи, значеніе которой для иностранцевъ далеко не можетъ быть настолько же очевиднымъ, какъ коммерческая будущность Сибирскаго пути, легко могутъ возбудить недовѣрчивое къ намъ настроеніе упомянутыхъ капиталистовъ, которые въ такомъ случаѣ или вовсе откажутся отъ нашихъ предложеній, или же изъявятъ согласіе реализовать заемъ на весьма невыгодныхъ для насъ условіяхъ. Министерство же Финансовъ, въ свою очередь, не можетъ рѣшиться реализовать новый заемъ по нарицательной цѣнѣ, хотя бы на $^1/_4\%$ меньшей противъ цѣны прежнихъ займовъ, такъ какъ подобный шагъ уронилъ бы биржевой курсъ всѣхъ находящихся въ одинаковомъ положеніи съ реализуемымъ новымъ займомъ бумагъ и тѣмъ нанесъ бы существенный ущербъ нашему кредиту.

Наконецъ, при разсмотрѣніи вопроса, насколько осуществима постройка Балашово-Харьковской дороги распоряженіемъ казны, нельзя также не принять въ соображеніе и того, подтвержденнаго практикою желѣзнодорожнаго хозяйства какъ у насъ, такъ и за границею, обстоятельства, что рельсовые

пути, будь они казенные или частные, могутъ быть эксплоатируемы съ наибольшею пользою для населенія и выгодою для себя лишь при условіи соединенія ихъ въ большія, удачно выбранныя, группы или сѣти. Примѣняя этотъ взглядъ къ случаю сооруженія Балашово-Харьковской дороги казною, Министръ Финансовъ приходилъ къ заключенію, что эксплоатація этой одиночной линіи, съ оставленіемъ сосѣднихъ съ нею Грязе-Царицынской и Козлово-Воронежско-Ростовской дорогъ въ содержаніи частныхъ компаній, едва ли можетъ быть сколько нибудь прибыльной для казны; сосредоточеніе же въ рукахъ Правительства, кромѣ Балашово-Харьковской линіи, еще и завѣдыванія двумя упомянутыми выше желѣзными дорогами, достижимо лишь при условіи выкупа послѣднихъ. Однако, если бы казна безотлагательно рѣшилась на такую мѣру, то согласно уставу общества Грязе-Царицынской дороги, а также въ виду состоянія вексельнаго курса, за выкупъ каждой акціи названнаго общества пришлось бы заплатить по 300 р.,—т. е. цѣну крайне высокую. Что же касается Козлово-Воронежско-Ростовской линіи, то, не говоря уже о затруднительности производства расчетовъ по ея выкупу, Правительство, въ случаѣ такого выкупа, должно было бы затратить значительныя средства для приведенія въ удовлетворительное состояніе этого рельсоваго пути, весьма пострадавшаго отъ усиленныхъ перевозокъ по немъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1891 и 1892 г.г.

Всѣ указанныя соображенія укрѣпляли Министра Финансовъ въ томъ мнѣніи, что сооруженіе Балашово-Харьковской линіи на счетъ казны трудно осуществимо.

Между тѣмъ, продолжалъ Тайный Совѣтникъ Витте, общество Грязе-Царицынской дороги предлагаетъ отстроить разсматриваемую линію (съ нѣкоторыми вѣтвями) при условіи отдачи ему въ аренду Орловско-Грязской и Ливенской казенныхъ дорогъ и объединенія его съ обществомъ Козлово-Воронежско-Ростовской дороги, линію котораго новое общество берется ремонтировать, причемъ это предложеніе было разсмотрѣно особымъ совѣщаніемъ изъ вполнѣ компетентныхъ лицъ и признано обѣщающимъ казнѣ значительныя выгоды. Но даже если допустить, что заключеніе совѣщанія слишкомъ оптимистично и оспаривать будущія выгоды казны, одно, по мнѣнію Министра Финансовъ, можетъ считаться несомнѣннымъ:

Государственное Казначейство въ данномъ случаѣ не понесетъ какого либо ущерба. Дѣло въ томъ, что казна будетъ получать за Орловско-Грязскую и Ливенскую дороги арендную плату въ размѣрѣ отъ 1.000.000 р. (въ 1894 г.) до 1.500.000 р. (въ 1896 и послѣдующихъ годахъ)—не считая добавочнаго взноса 450.000 р.,—причемъ плата эта будетъ отчисляема изъ чистаго дохода до полученія акціонерами общества дивиденда на акціи; эта сумма можетъ слѣдовательно считаться чистымъ доходомъ казны, получаемымъ ею безъ всякаго риска.

Затѣмъ, въ виду возникшаго въ средѣ Соединеннаго Присутствія вопроса, насколько отдача въ аренду частной компаніи казенныхъ дорогъ соотвѣтствуетъ руководящимъ началамъ желѣзнодорожной политики послѣдняго времени, Тайный Совѣтникъ Витте напомнилъ Присутствію, что тотъ же вопросъ, наряду съ вопросомъ о преимуществахъ частнаго или казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, уже былъ поднимаемъ при обсужденіи однородныхъ съ настоящимъ дѣлъ въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ, причемъ вопросъ этотъ можетъ считаться безповоротно рѣшеннымъ Высочайшими повелѣніями, послѣдовавшими по дѣламъ Московско-Казанской и Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогъ. Изъ смысла же этихъ Высочайшихъ повелѣній явствуетъ, что хотя постройка и эксплоатація дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства и признается наиболѣе отвѣчающею интересамъ казны, тѣмъ не менѣе такой принципіальный взглядъ на дѣло не долженъ служить препятствіемъ для обсужденія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ сравнительныхъ выгодъ для страны отъ принятія того или другого способа осуществленія новой линіи: сооруженіемъ ли ея на счетъ казны, или путемъ соглашенія съ частною компаніею.

По глубокому убѣжденію Министра Финансовъ, указанныя Высочайшія повелѣнія вполнѣ примѣнимы и къ данному случаю и должны, такимъ образомъ, разсѣять всякія сомнѣнія по вопросу о цѣлесообразности допущенія общества Грязе-Царицынской дороги къ постройкѣ Балашово-Харьковской линіи и къ арендному содержанію дорогъ: Орловско-Грязской и Ливенской.

Соглашаясь съ Министромъ Финансовъ, Присутствіе также высказалось въ томъ смыслѣ, что хотя вообще всякіе расчеты о доходности коммерческихъ предпріятій въ будущемъ пред-

ставляются лишь гадательными, тѣмъ не менѣе въ настоящемъ дѣлѣ расчеты эти обставлены всѣми возможными при подобныхъ условіяхъ гарантіями вѣроятности, что позволяетъ допустить и основательность сдѣланныхъ изъ нихъ выводовъ о желательности принятія предложеній общества Грязе-Царицынской дороги.

Занявшись подробнымъ обсужденіемъ финансовой стороны упомянутыхъ предложеній, Соединенное Присутствіе остановилось главнымъ образомъ на условіяхъ участія казны въ прибыляхъ компаніи. Въ этомъ отношеніи Присутствіе не удовлетворилось представленною редакціею соотвѣтствующаго параграфа устава новаго общества и поручило Министру Финансовъ войти въ дополнительные переговоры съ обществомъ относительно измѣненія этого параграфа, въ видахъ бо́льшаго обезпеченія интересовъ Государственнаго Казначейства.

За основаніе переговоровъ было принято положеніе, что среднимъ, нормальнымъ, не зависящимъ отъ разныхъ случайностей дивидендомъ акціонеровъ Грязе-Царицынской дороги, въ ближайшемъ, по крайней мѣрѣ, будущемъ, должна быть признана сумма по 9 р. на акцію *). Этотъ размѣръ Присутствіе считало наивысшимъ и находило, что акціонеры не имѣютъ никакихъ уважительныхъ основаній простирать свои притязанія далѣе и домогаться отчисленія еще какого либо дополнительнаго дивиденда въ ихъ пользу. Поэтому остатокъ чистаго дохода, за отчисленіемъ 9 р. въ дивидендъ акціонерамъ, былъ признанъ собственностью казны, причемъ однако Присутствіе, въ цѣляхъ соблюденія полнаго безпристрастія, нашло возможнымъ допустить, чтобы Правительство удѣляло еще извѣстную часть такого остатка въ вознагражденіе обществу за веденіе предпріятія, которое въ обще-государственныхъ интересахъ является весьма полезнымъ. Но дабы не поощрить общество, путемъ обѣщанія ему извѣстной преміи, къ спекулятив-

*) За послѣдніе передъ 1893 г. года (какъ засвидѣтельствовалъ Мин. Фин.) Грязе-Царицынская дорога давала дивиденда отъ 8 до 10 р. на акцію, но съ 1893 г. дивидендъ долженъ былъ повыситься, въ виду уплаты обществомъ полностью долговъ его Правительству по гарантіи акціонернаго капитала компаніи. Черезъ нѣсколько же лѣтъ, въ виду предстоявшаго открытія Камышинской линіи Рязанско-Уральскаго общества, Министръ Финансовъ ожидалъ нѣкотораго пониженія доходности линіи. Поэтому за среднюю норму дивиденда и была принята цифра 9 р.—Акціи Козлово-Воронежско-Ростовской дороги не принимались въ расчетъ, такъ какъ ихъ предполагалось частью выкупить на наличныя деньги, частью замѣнить облигаціями новаго общества (см. выше).

ному увеличенію его доходовъ, Присутствіе, согласно предложенію Статсъ-Секретаря Сольскаго (нынѣ Графа), считало, что размѣръ этой прибыли долженъ быть точно опредѣленъ въ процентномъ отношеніи къ размѣру остающейся, за отчисленіемъ 9 р. на акцію (и, въ случаѣ надобности, долговъ Правительству по гарантіи и арендной платѣ), чистой прибыли. Опредѣливъ, по всестороннемъ обсужденіи вопроса, размѣръ этотъ въ 20% или $^1/_5$ упомянутой чистой прибыли, а слѣдовательно рѣшивъ оставлять въ пользу казны $^4/_5$ чистой прибыли, Присутствіе, въ видахъ избѣжанія какихъ либо нареканій въ будущемъ относительно причиняемыхъ обществу стѣсненій, признало возможнымъ отказаться отъ полученія первоначально предполагавшейся за Орловско-Грязскую дорогу дополнительной платы по 450.000 р. въ годъ. При постановленіи такого рѣшенія Присутствіе руководствовалось, главнымъ образомъ, тѣмъ соображеніемъ, что одна основная арендная плата за Орловско-Грязскую и Ливенскую дороги (отъ 1 до $1^1/_2$ мил. р.) превышала тогдашнюю доходность обѣихъ этихъ дорогъ, и такимъ образомъ, казна, при данныхъ условіяхъ, отнюдь не несла убытка.

Министру Финансовъ удалось склонить общество къ потребованной отъ него уступкѣ и Соединенное Присутствіе, сдѣлавъ въ проектѣ устава новаго общества еще нѣкоторыя поправки, представило его на утвержденіе Государя.

Наряду съ этимъ, Соединенное Присутствіе приняло во вниманіе, что за полнымъ погашеніемъ (въ 1891 г.) обществомъ Грязе-Царицынской дороги долговъ Правительству и Борисоглѣбскому земству по гарантіи акцій, расчетъ между обществомъ, Правительствомъ и земствомъ окончательно покончень. Поэтому, а также въ виду того, что акціямъ новаго общества Юго-Восточныхъ дорогъ гарантіи не даруется, Присутствіе признало подлежащими отмѣнѣ: постановленіе устава общества Грязе-Царицынской дороги относительно обязательствъ Борисоглѣбскаго земства и положеніе Комитета Министровъ (1874 г.) о принятіи на себя казною отвѣтственности по гарантіи (см. томъ I настоящаго очерка гл. V) *).

Государь утвердилъ положеніе Соодиненнаго Присутствія и уставъ общества Юго-Восточныхъ дорогъ 15 Іюня 1893 г. **).

---

*) См. дѣло Канцеляріи Ком. Мин. объ образованіи общества Юго-Восточныхъ дорогъ.

**) Балашово-Харьковская дорога (623 вер.) открыта для движенія въ концѣ 1895 г.,

Соединеніе Архангельска съ общею желѣзнодорожною сѣтью.

Предшествующее изложеніе показываетъ, съ какою энергіею Правительство принялось за дѣло развитія производительныхъ силъ нашихъ восточныхъ и юго-восточныхъ губерній путемъ проложенія желѣзнодорожныхъ линій въ раіонахъ, наиболѣе нуждавшихся въ удобныхъ средствахъ сообщенія. Если починъ въ этомъ дѣлѣ оффиціально принадлежитъ И. А. Вышнеградскому, въ дѣйствительности же тогдашнему Директору Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ С. Ю. Витте, то этому послѣднему, по вступленіи его въ управленіе Министерствомъ Финансовъ, должна быть приписана не менѣе выдающаяся заслуга — привлеченіе вниманія Правительства къ другой обширной, но обездоленной въ то время окраинѣ Европейской Россіи — нашему Сѣверу. Въ Декабрѣ 1893 г. Министръ Финансовъ представилъ Государю особый всеподданнѣйшій докладъ, въ которомъ указывалъ на упадокъ всего Сѣвернаго края, страдающаго отъ полнаго отсутствія на всей обширной его площади усовершенствованныхъ путей сообщенія. «Не имѣя возможности ни получать въ потребномъ количествѣ земледѣльческіе продукты, которые на мѣстѣ не воздѣлываются, ни сбывать свои произведенія, которыя имѣются въ изобиліи, край этотъ, значилось въ докладѣ, не можетъ процвѣтать и населеніе его неизбѣжно обрекается на скудное необезпеченное существованіе, преисполненное бѣдственныхъ случайностей».

Разсмотрѣвъ докладъ, Государь повелѣлъ образовать особую коммисію изъ представителей различныхъ вѣдомствъ (подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, Ген. Лейт. Петрова) для разсмотрѣнія вопроса о соединеніи Сѣвернаго края, въ видахъ поднятія его экономическаго благосостоянія, желѣзнодорожными линіями съ внутренними губерніями Россіи.

Коммисіи предстояло обсудить выгоды рельсовыхъ сообщеній, намѣченныхъ Министромъ Финансовъ: Мурманскаго, Волго-Двинскаго (Казань-Котласъ или Пермь-Котласъ) и Архангельско-Вологодскаго.

одновременно съ нею открыта и вѣтвь къ Донецкой дорогѣ (Купянскъ-Лисичанскъ— 117 верстъ), направленіе которой было окончательно утверждено только въ 1894 г., хотя въ принципѣ ея постройка предусматривалась еще при образованіи общества Юго-Восточныхъ дорогъ (см. выше). Цѣна Балашово-Харьковской линіи была опредѣлена примѣрно въ 25.800.000 р., что составляетъ около 40.758 р. на версту.

Коммисія признала, что при существовавшихъ въ то время экономическихъ условіяхъ, сѣверная дорога должна была, для достиженія поставленныхъ ей цѣлей, удовлетворять двумъ главнѣйшимъ потребностямъ: удешевленію продовольственнаго хлѣба и облегченію сбыта мѣстныхъ произведеній на рынки потребленія. Иначе говоря, Коммисія повторила основную мысль доклада Министра Финансовъ. Обсудивъ съ этой точки зрѣнія каждую изъ перечисленныхъ линій, Коммисія пришла къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Желѣзная дорога къ Ледовитому океану (при направленіи Сердоболь-Кемь-Мурманъ), въ случаѣ устройства порта въ одной изъ незамерзающихъ гаваней Мурманскаго берега, будетъ имѣть первостепенное обще-государственное значеніе, но, сравнительно съ указанными выше желѣзными дорогами принесетъ собственно Сѣверному краю меньшія выгоды.

2) Оба варіанта Волго-Двинской линіи (Казань-Котласъ и Пермь-Вятка-Котласъ) пройдутъ по мѣстности, въ южной ея части болѣе или менѣе населенной, съ большими избытками хлѣба и сильно развитою кустарною промышленностью. Однако, вслѣдствіе отдаленности Котласа отъ Архангельска, доставка хлѣбныхъ грузовъ на крайній Сѣверъ всетаки будетъ затруднительна во время закрытія навигаціи по Сѣверной Двинѣ.

3) Дорога Вологда-Архангельскъ, хотя и пройдетъ по мѣстности малонаселенной, но свяжетъ кратчайшимъ путемъ главный портъ Бѣлаго моря съ Москвою. Устанавливая такое непрерывное рельсовое сообщеніе, открытое въ теченіе всего года, она окажетъ благодѣтельное вліяніе на регулировку хлѣбныхъ цѣнъ въ Архангельскѣ, затрудняя монополизацію хлѣбной торговли. Независимо отъ этого, Архангельская дорога будетъ содѣйствовать развитію всѣхъ видовъ промысловъ Сѣвера (за исключеніемъ, можетъ быть, горнаго), доставляя произведенія Сѣвера въ Москву и примосковный фабричный раіонъ прямымъ путемъ и къ Петербургу—путемъ нѣсколько кружнымъ. Въ виду этихъ соображеній Коммисія большинствомъ голосовъ высказалась за осуществленіе этой линіи ранѣе прочихъ *).

Раздѣляя взглядъ Коммисіи, Министръ Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія, внесъ въ Соеди-

*) См. журналъ Коммисіи (прилож. къ журн. Соед. Присутствія за Іюнь 1894 г.).

ненное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта представленіе, въ которомъ объяснялъ, что въ случаѣ постройки и эксплоатаціи Архангельской линіи непосредственнымъ распоряженіемъ казны Правительству пришлось бы не только затратить единовременно значительный капиталъ, но и нести въ теченіе многихъ лѣтъ убытки по содержанію дороги, не обѣщающей на первое время какихъ либо доходовъ. Между тѣмъ общество Московско-Ярославской дороги, соорудившее и эксплоатирующее, наряду съ другими линіями, узкоколейную вѣтвь Ярославль—Вологда, изъявило готовность продолжить эту вѣтвь до Архангельска при условіи выдачи ему Правительствомъ опредѣленнаго денежнаго пособія. По расчетамъ Особаго Совѣщанія (подъ предсѣдательствомъ Тайнаго Совѣтника Иващенкова), разсматривавшаго этотъ вопросъ, размѣръ такого пособія, въ случаѣ принятія предложенія общества, составитъ около 7.633.000 р. При этомъ, однако, общество выразило согласіе на будущее время увеличить противъ того, какъ это имѣло мѣсто по дѣйствовавшему тогда уставу, долю участія казны въ чистыхъ прибыляхъ компаніи *). Такая уступка, при замѣчаемомъ изъ года въ годъ ростѣ прибылей компаніи, въ значительной мѣрѣ должна была возмѣстить предстоявшія Государственному Казначейству денежныя жертвы, приблизительная цифра которыхъ, въ виду предположеннаго новаго способа распредѣленія чистой прибыли, исчислялась Министромъ Финансовъ лишь въ 4.419.000 **).

Эту цифру Соединенное Присутствіе признало умѣренною, особенно если принять во вниманіе, что такимъ пожертвованіемъ будетъ достигнуто сооруженіе линіи, которую такъ давно уже ожидаетъ нашъ Сѣверъ. Поэтому Высочайше утвержденнымъ 11 Іюня 1894 г. положеніемъ Присутствія

---

*) По прежнему уставу излишекъ чистой прибыли, послѣ отчисленія 15% на номинальный акціонерный капиталъ, раздѣлялся между казною и акціонерами поровну, безъ всякаго ограниченія размѣра этого излишка. Теперь общество соглашалось на то, чтобы такой порядокъ раздѣла излишка былъ сохраненъ до тѣхъ поръ, пока размѣръ этого излишка не достигнетъ суммы 680.000 р., когда же получится остатокъ чистой прибыли сверхъ 680.000 р., то изъ этого на долю акціонеровъ будетъ причитаться лишь $\frac{1}{3}$ его, а остальные $\frac{2}{3}$ будутъ поступать въ доходъ казны.

**) См. предст. Министра Финансовъ въ Соединен. Присут. отъ 1 Іюня 1894 г. за № 4430.

Архангельская дорога, была сдана въ постройку обществу Московско-Ярославской дороги, получившему въ виду этого наименованіе общества *Московско-Ярославско-Архангельской* дороги.

Нѣсколько ранѣе той же компаніи было разрѣшено отстроить нѣкоторыя вѣтви къ эксплоатировавшимся ею уже прежде линіямъ, а именно: *Киржачскую* вѣтвь (20 в.), вѣтвь отъ ст. *Мытищи*, къ фабрикамъ на Клязьмѣ у сел. Щелкова (16 в.) и хозяйственный узкоколейный путь отъ ст. *Волга*, Вологодской дороги, до пристани *).

Такимъ образомъ, къ концу 1894 г. существовало уже шесть новыхъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, развившихся изъ прежнихъ желѣзнодорожныхъ обществъ съ умѣреннымъ сравнительно кругомъ дѣйствій **); всѣ онѣ проявили большую предпріимчивость и благодаря ихъ энергіи, въ послѣдніе годы царствованія Императора Александра III, въ Европейской Россіи, послѣ временнаго затишья, наблюдался мощный подъемъ дѣла желѣзнодорожнаго строительства.

Прочія желѣзнодорожныя линіи, разрѣшенныя къ постройкѣ въ 1892—1894 г.г.

Общества Владикавказской, Курско-Кіевской, Московско-Казанской и Рязанско-Уральской дорогъ не удовольствовались разрѣшенными имъ въ 1892—1893 г.г. дорогами и въ теченіе 1893—1894 г.г. выхлопотали себѣ разрѣшеніе на постройку слѣдующихъ дополнительныхъ путей и подъѣздныхъ вѣтвей:

а) Общество Владикавказской дороги—вѣтви отъ *ст. Кавказская* до *г. Ставрополя* (143 вер.).

б) Общество Курско-Кіевской, переименованное въ общество *Кіево-Воронежской* дороги—линіи отъ *Льгова* до *Брянска* (186 вер.) и вѣтви отъ *ст. Ворожбы* до *с. Серединная-Буда* (121 вер.).

в) Общество Московско-Казанской дороги—линіи отъ *ст. Рузаевка*, Московско-Казанской дороги, до *Пензы* (130 вер.);

и г) Общество Рязанско-Уральской дороги—разрѣшенной въ принципѣ еще при образованіи общества вѣтви *Богоявленскъ-Сосновка* (79 вер.), линіи отъ *ст. Таволжанка* (близъ Балашова) до *ст. Ртищево*, Козлово-Саратовской дороги (97 вер.) и *продолженія Ртищево-Сердобской вѣтви до Пензы* (130 вер.).

---

*) Дѣла общества въ 1900—1901 г.г., какъ извѣстно, пришли въ разстройство, что привело къ досрочному выкупу всего предпріятія въ казну.

**) Общества дорогъ: Московско-Казанской, Кіево-Воронежской (см. ниже), Владикавказской, Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ и Московско-Ярославско-Архангельской.

Съ сооруженіемъ двухъ послѣднихъ линій устанавливалось столь долго ожидавшееся сквозное рельсовое сообщеніе между Пензою и Харьковомъ черезъ Балашовъ.

Совершенно особнякомъ отъ этихъ линій стоитъ *С.-Петербурго-Сестрорѣцкая* дорога, разрѣшенная въ 1892 г. инженеръ-механику Авенаріусу отъ Новой Деревни, у С.-Петербурга, черезъ Лахту и Лисій Носъ къ Сестрорѣцку, съ вѣтвью къ Коломягамъ и Озеркамъ (около 36 верстъ). Впослѣдствіи для эксплоатаціи ея образовалось особое акціонерное общество *).

Слѣдуетъ упомянуть еще объ учрежденіи въ 1892 г. двухъ частныхъ обществъ для отстройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей къ различнымъ желѣзнымъ дорогамъ Россіи; одному изъ нихъ было въ 1894 г. разрѣшено соорудить вѣтвь отъ *ст. Свѣнцяны*, С.-Петербурго-Варшавской дороги, до *м. Поставы* (66 вер.), дѣятельность же другого относится къ нынѣшнему благополучному царствованію.

Наконецъ, что касается казеннаго желѣзнодорожнаго строительства въ Европейской Россіи, то хотя оно въ 1892—1894 г.г. и продолжало поддерживаться, но въ виду привлеченія всѣхъ финансовыхъ средствъ и лучшихъ исполнительныхъ силъ, которыми на этотъ предметъ располагало Государство, къ осуществленію мірового предпріятія—Великаго Сибирскаго пути—проявлялось только сооруженіемъ стратегическихъ линій и нѣкоторыхъ мелкихъ подъѣздныхъ путей. Распоряженіемъ Правительства за это время приступлено къ сооруженію вѣтвей:

1) *Земетчинской*, Сызрано-Вяземской дороги (24 вер.).

2) *Боржомской*, Закавказской дороги (27 вер.).

3) *Славянской*, Курско-Харьково-Азовской дороги (8 вер.).

4) *Лохвица-Годячской*, (40 вер.), *Боромля-Лебединской*, (32 вер.) и *Ахтырской* (16 вер.), Харьково-Николаевской дороги.

Изъ стратегическихъ линій разрѣшена дорога *Остроленка-Тлущъ* (54 вер.), впослѣдствіи продолженная до Пилявы.

---

*) Дѣла прежней Сестрорѣцкой дороги, разрѣшенной въ 1873 г., пришли въ разстройство и линія была разобрана.

Общіе результаты желѣзнодорожной политики Императора Александра III.

Обозрѣніе хода нашего желѣзнодорожнаго дѣла (въ Европейской Россіи) за періодъ времени 1881—1894 г.г. можетъ только подтвердить уже ранѣе высказанное положеніе, что желѣзнодорожная политика Императора Александра III представляетъ строго выдержанную систему, широко задуманную и неуклонно проведенную на практикѣ. Въ основаніе этой системы была положена идея *единовластія* въ завѣдываніи желѣзнодорожнымъ дѣломъ во всемъ его объемѣ.

Въ семидесятыхъ годахъ каждое желѣзнодорожное общество, хотя и было обязано своимъ возникновеніемъ акту правительственной власти, являлось тѣмъ не менѣе въ раіонѣ отведеннаго ему вліянія вполнѣ самостоятельною, можно сказать самоуправляющеюся, единицею. Надзоръ Правительства за желѣзнодорожными компаніями былъ скорѣе формальный, чѣмъ дѣйствительный, и поэтому не удивительно, что такія общества, предоставленныя самимъ себѣ, прежде всего заботились о соблюденіи своихъ частныхъ интересовъ, обращая мало вниманія какъ на потребности сосѣднихъ съ ними дорогъ, такъ и на запросы государственной и общественной жизни страны. Начиная съ 1881 г. совмѣстною работою административныхъ органовъ, руководимыхъ Державною волею покойнаго Государя, удалось постепенно преобразовать столь ненормальную постановку дѣла и сосредоточить власть по управленію всею желѣзнодорожною сѣтью въ вѣдѣніи центральнаго Правительства. Достигнуто это было съ одной стороны рядомъ законодательныхъ и административныхъ мѣръ, принятіе которыхъ подчинило частныя желѣзнодорожныя общества строгому и фактическому надзору Правительства какъ по постройкѣ, такъ и по эксплоатаціи рельсовыхъ путей, а съ другой—созданіемъ цѣлой желѣзнодорожной сѣти, находившейся въ непосредственномъ завѣдываніи Государства, причемъ такая сѣть была создана частью путемъ постройки Правительствомъ желѣзныхъ дорогъ на счетъ Государственнаго Казначейства, частью же посредствомъ выкупа въ казну желѣзнодорожныхъ линій, до того состоявшихъ во владѣніи акціонерныхъ обществъ.

Такимъ образомъ произошла коренная перемѣна въ способѣ веденія желѣзнодорожнаго хозяйства: ходъ послѣдняго пересталъ зависѣть отъ неимѣвшихъ между собою органической связи мѣропріятій, проводимыхъ частными обществами

безъ какого либо предварительно установленнаго общаго плана дѣйствій; онъ регулировался отнынѣ распоряженіями правительственной власти, не имѣющей другихъ заботъ, кромѣ попеченія о благѣ и процвѣтаніи Государства, а потому стремившейся въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, какъ и въ прочихъ областяхъ государственнаго управленія, лишь къ одной цѣли— возможно полному удовлетворенію насущныхъ потребностей страны.

Важнѣйшимъ практическимъ результатомъ такого новаго положенія вещей было исчезновеніе для Правительства рѣзкой грани между двумя системами желѣзнодорожнаго хозяйства— казенной и частной. При вновь созданныхъ условіяхъ постройки и эксплоатаціи рельсовыхъ путей, казнѣ во всякомъ случаѣ принадлежало верховное руководительство въ этомъ дѣлѣ; различіе одной системы отъ другой замѣчалось лишь въ томъ, что при сооруженіи и содержаніи желѣзнодорожныхъ линій на казенный счетъ Правительство осуществляло свои задачи при непосредственномъ содѣйствіи *своихъ же органовъ*, въ случаѣ же предоставленія отстройки и эксплоатаціи какого либо рельсоваго пути частной компаніи Государство поручало выполнить намѣченное имъ предпріятіе избраннымъ имъ контрагентамъ, которые въ данномъ случаѣ являлись однако не самостоятельными распорядителями дѣла, а какъ бы *подрядчиками* Правительства, не только зорко слѣдившаго за дѣятельностью каждаго частнаго предпринимателя, но и принимавшаго участіе въ прибыляхъ предпріятія.

Поэтому то обстоятельство, что въ первые года царствованія Императора Александра III, казенное желѣзнодорожное строительство въ Европейской Россіи, какъ видно изъ предшествующаго изложенія, преобладало надъ частнымъ, съ 1891 же года наблюдалось обратное—нисколько не знаменуетъ собою какихъ либо колебаній въ примѣненіи разъ принятой системы желѣзнодорожной политики и представляется лишь послѣдствіемъ тогдашняго положенія денежныхъ рынковъ и состоянія нашего кредита. Собственно для Правительства, вооруженнаго достаточнымъ вліяніемъ на образъ дѣйствій частныхъ компаній, не было основанія не пользоваться этими послѣдними въ качествѣ исполнительныхъ органовъ, которые содѣйствовали достиженію обще-государственныхъ же цѣлей, не требуя притомъ непосредственныхъ пожертвованій изъ

рессурсовъ Государственнаго Казначейства. Изолированные случаи позднѣйшихъ неудачъ отдѣльныхъ предпріятій, основанныхъ съ такимъ расчетомъ (общества дорогъ Рязанско-Уральской и Московско-Ярославско-Архангельской), объясняются непредвидѣнными случайностями, возможными во всякомъ крупномъ дѣлѣ, и едва ли могутъ поколебать довѣріе къ раціональности самаго начала, положеннаго въ его основаніе.

Нужно, впрочемъ, замѣтить, что говорить о преобладаніи частнаго желѣзнодорожнаго строительства надъ казеннымъ въ послѣдніе года прошлаго царствованія можно только, имѣя въ виду одну Европейскую Россію; если принять въ соображеніе, что въ тѣ же года уже велись работы по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, то картина разомъ мѣняется и нарушенное съ перваго взгляда равновѣсіе въ примѣненіи двухъ системъ желѣзнодорожнаго строительства снова возстановляется. Правительство въ своихъ оффиціальныхъ актахъ не напрасно подчеркивало предпочтеніе, которое оно, наряду съ допущеніемъ частной иниціативы, отдаетъ въ принципѣ казенному способу постройки желѣзныхъ дорогъ, въ томъ случаѣ, когда нѣтъ существенныхъ препятствій къ его примѣненію *); лучшимъ доказательствомъ тому, что подобное утвержденіе не было риторическою формулою, а дѣйствительно выражало собою убѣжденіе Правительства, служитъ фактъ примѣненія именно этого способа къ сооруженію Великаго Сибирскаго пути, о которомъ Правительство неоднократно отзывалось какъ о самомъ важномъ изъ всѣхъ проектированныхъ за послѣднее время рельсовыхъ сообщеній.

Наконецъ, не слѣдуетъ упускать изъ вниманія, что Правительство въ теченіе *всего* разсмотрѣннаго въ настоящей главѣ промежутка времени, систематически развивало казенную рельсовую сѣть, посредствомъ включенія въ нее новыхъ линій, выкупленныхъ изъ владѣнія частныхъ компаній.

Итакъ, Правительство въ своихъ взглядахъ на обсуждаемый предметъ было чуждо всякой односторонности: введя въ наше желѣзнодорожное дѣло новый элементъ въ видѣ обшир-

*) См. приведенныя выше: положеніе Комитета Министровъ по вопросу о желѣзныхъ дорогахъ очереди 1887 г., затѣмъ заключеніе совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге относительно постройки Московско-Казанской дороги и наконецъ положеніе Комитета Министровъ по тому же дѣлу.

наго и правильно организованнаго казеннаго хозяйства, оно не устранило и прежняго главнаго фактора въ этомъ дѣлѣ— частной предпріимчивости, но поставило эту послѣднюю въ строго регламентированное положеніе исполнительницы правительственныхъ предначертаній.

Состояніе нашей желѣзнодорожной сѣти въ Европейской Россіи (не считая Финляндіи) представлялось къ моменту безвременной кончины Царя-Миротворца въ слѣдующемъ видѣ:

Всего было открыто для общаго пользованія 31,219 верстъ рельсовыхъ путей; изъ нихъ въ казенномъ управленіи состояло 16,920 верстъ *), или болѣе половины (52%) всего указаннаго количества, остальныя 14,299 верстъ содержались частными компаніями **). Такимъ образомъ численный перевѣсъ все-таки оставался на сторонѣ казенныхъ дорогъ.

Сравнительно съ числомъ желѣзнодорожныхъ путей, существовавшихъ къ началу 1881 г. (21,228 верстъ), наша рельсовая сѣть за время царствованія Императора Александра III увеличилась на 9,991 версту, или на 47%.

Протяженіе же дорогъ, эксплоатируемыхъ казною (въ 1881 г. къ этому разряду принадлежала лишь 57 верстная Ливенская дорога), возросло *въ 297 разъ*.

Упорядоченіе нашего желѣзнодорожнаго дѣла, предпринятое Императоромъ Александромъ III, не замедлило принести благопріятные финансовые результаты; они, конечно, не могли проявиться сразу, но сказывались постепенно, по мѣрѣ постепеннаго же усовершенствованія пріемовъ управленія всею совокупностью рельсовой сѣти и съ очевидностью обнаружились лишь въ послѣднее время. Впрочемъ, уже при жизни въ Бозѣ почившаго Государя можно было наблюдать явленіе, доказывавшее, что дѣло нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, какъ казеннаго, такъ и частнаго, ведется съ соблюденіемъ бо̀льшей бережливости, чѣмъ прежде; расходы на эксплоатацію всей рельсовой сѣти требовали въ сравненіи съ былымъ временемъ меньшихъ затратъ, что доказывается послѣдовательнымъ пони-

---

*) См. Стат. Сбор. М-ва П. С. выпускъ XLV стр. I. Въ послѣднюю цифру не входитъ протяженіе Закаспійской дороги (1.343 вер.), какъ пролегающей по азіатскимъ нашимъ владѣніямъ.

**) Въ эту цифру включено и протяженіе Юго-Западныхъ дорогъ (3,620 верстъ), въ то время уже предназначенныхъ къ выкупу, но перешедшихъ въ казну только въ началѣ нынѣшняго царствованія (1 Января 1895 г.).

женіемъ съ 1881 г. цифръ, опредѣляющихъ процентное отношеніе эксплоатаціонныхъ расходовъ къ валовому доходу (въ среднемъ выводѣ) *). Пониженіе это можно прослѣдить по слѣдующей таблицѣ:

Года.	Расходъ по эксплоатаціи всей рельсовой сѣти въ процентномъ отношеніи къ валовому доходу.
1876—1880 въ среднемъ выводѣ	69%
1881—1885	65—
1886—1890	59—**)

Затѣмъ въ 1891 и 1892 г.г. коэффиціентъ эксплоатаціи снова нѣсколько возрастаетъ и составляетъ 60% и 64% (что можно объяснить усиленными расходами по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ въ эти года), далѣе въ теченіе 1893 г. онъ держится на уровнѣ 60% и наконецъ въ 1894 г. снова опускается—на этотъ разъ уже до 58% ***).

Несмотря на такой благопріятный признакъ, общіе результаты эксплоатаціи нашей рельсовой сѣти (казенной и частной) продолжали оставаться невыгодными казнѣ, для которой каждый годъ оканчивался въ этомъ отношеніи крупными приплатами ****). Только въ послѣдніе года прошлаго царствованія эти приплаты стали замѣтно клониться на убыль: дѣйствительный убытокъ казны отъ участія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, составлявшій еще въ 1892 г. 71.214.547 р., въ 1893 г. опредѣлился лишь въ 49.622.276 р., а въ 1894 г. понизился до 17.811.919 р. *****).

---

*) Цифра, обозначающая это процентное отношеніе, на техническомъ языкѣ носитъ названіе коэффиціента эксплоатаціи.

**) См. Статистическій обзоръ желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водяныхъ сообщеній Россіи. Изд. М. П. С. С. П. Б. 1900 г. стр. 66.

***) См. Свѣд. Госуд. Контроля о жел. дор. за 1894 г. стр. II.

****) Приплаты эти обусловливались: на казенныхъ дорогахъ—недостаточностью, въ общемъ выводѣ, чистаго дохода правительственныхъ линій для уплаты процентовъ и погашенія по капиталамъ этихъ линій, а по частнымъ—тѣмъ обстоятельствомъ, что сумма обязательствъ, принятыхъ на себя казною по отношенію къ частнымъ компаніямъ (обязательствъ преимущественно прежняго времени), превышала итогъ поступленій, которыя должны были отчисляться изъ доходовъ компаній въ пользу казны.

*****) См. Свѣд. Госуд. Контр. о жел. дор. за 1894 г. стр. IV.

Наконецъ, въ 1895 г. *наша желѣзнодорожная сѣть дала казнѣ въ первый разъ чистую прибыль,* въ размѣрѣ 1.780.373 р.

Послѣдующіе эксплоатаціонные года до 1899 г. включительно *) въ общемъ выводѣ также оканчивались превышеніемъ поступленій въ пользу казны надъ обязательными для Государственнаго Казначейства расходами по желѣзнодорожной части, причемъ превышеніе это выражалось въ слѣдующихъ цифрахъ:

въ 1896 г.....11.287.636 р.
— 1897 —..... 3.013.586 —
— 1898 —..... 8.762.470 —
— 1899 —..... 1.215.300 —**)

Указанныя прибыли получались почти исключительно благодаря неизмѣнно успѣшной работѣ *казенной* рельсовой сѣти съ 1895 г. Частная сѣть и за 1895—1899 г.г. продолжала приносить казнѣ лишь убытки, за исключеніемъ одного 1896 г., когда эксплоатація ея дала въ конечномъ выводѣ нѣкоторую чистую прибыль въ пользу Государственнаго Казначейства. Но выручка казны по содержанію правительственныхъ дорогъ оказалась за перечисленные года настолько значительною, что благодаря ей не только покрывались убытки казны по эксплоатаціи частной сѣти, но и очищались для поступленія въ общіе рессурсы Государственнаго Казначейства показанныя выше суммы ***).

Этими результатами Россія обязана Вѣнценосному Создателю нашей казенной рельсовой сѣти—блаженной памяти Императору Александру III.

---

*) Относительно 1900 г. во время составленія этой главы еще не было издано, какъ уже указано выше, *окончательныхъ* оффиціальныхъ свѣдѣній.

**) См. Свѣд. Гос. Контр. о жел. дор. за 1899 г. стр. IX.

***) Сравнительные результаты участія казны въ эксплоатаціи казенныхъ и частныхъ жел. дорогъ усматриваются изъ слѣдующихъ цифръ:

Года.	По эксплоатаціи казенныхъ дорогъ: Прибыль казны.	По эксплоатаціи частныхъ дорогъ Прибыль казны.	Убытокъ казны.
1895	2.156.114 р.	—	375.741 р.
1896	9.866.873—	1.420.764 р.	—
1897	5.715.365—	—	2.701.779—
1898	13.340.427—	—	4.577.957—
1899	3.853.988—	—	2.638.689—

(См. Свѣд. Госуд. Контр. за 1899 г. стр. VI и VIII).

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Стр.	*Строка*	*Напечатано*	*Слѣдуетъ читать*
II	7 снизу	Южно-Восточныхъ	Юго-Восточныхъ
45	примѣч.	Volkswirtchaft	Volkswirtschaft
70	примѣч. 1.	съ	въ
198	примѣч. 1.	посвященному	посвященнаго
215	примѣч.	Которое	которое
236	1 снизу	каиталовъ	капиталовъ
—	примѣч. 1.	консилидированные	консолидированные
244	1 снизу	Миниетер-	Министер-
272	примѣч. 1	дотъ	дорогъ

СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ СООБЩЕНІЙ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ
КЪ НАЧАЛУ 1881 г.

КАРТА
ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ
Масштабъ
1 / 6,300,000
50 100 150 300 вер.

ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАНЪ
ОС. НОВАЯ ЗЕМЛЯ
О. Вайгачъ
Пр. Вайгачъ
О. Колгуевъ
Чешская Губа
Мезенская Губа
Б Ѣ Л О Е М О Р Ѣ
Лапп и
Кеми
Улео
Оз. Имандра
Оз. Нюкозеро
Оз. Топозеро
Оз. Сегозеро
Оз. Выгозеро
Оз. Кенозеро
Оз. Лача
Оз. Воже
Оз. Ладожское
Оз. Саима
Оз. Пейпусъ
Оз. Чудское
Оз. Ильменъ
Оз. Селигеръ
Оз. Бѣлое
Оз. Кубенское
Оз. Воже
Оз. Кубенское
Оз. Воже
Оз. Кубенское
Оз. Воже

СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ СООБЩЕНІЙ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ
КЪ КОНЦУ 1894 г.

КАРТА ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ

Масштабъ 6,300,000

50 100 150 300 вер.

ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАНЪ

О. Новая Земля

Мезенская Губа

БѢЛОЕ МОРЕ

Архангельскъ

Онежское Озеро

Ладожское Озеро

Финскій Заливъ

Ботническій Заливъ

Рижскій Заливъ

Балтійское Море

Петербургъ

Стокгольмъ

Краковъ

Берлинъ

Кенигсбергъ

Минскъ

Варшава

Вѣна

Львовъ

Житомиръ

Кіевъ

Одесса

Николаевъ

Херсонъ

Севастополь

Симферополь

Ялта

Константинополь

Мраморное Море

Черное Море

Азовское Море

Каспійское Море

Новороссійскъ

Владикавказъ

Тифлисъ

Баку

Елисаветполь

Ереванъ

Карсъ

Батумъ

Кутаисъ

Москва

Тверь

Ярославль

Кострома

Нижній Новгородъ

Владиміръ

Рязань

Калуга

Тула

Орелъ

Курскъ

Воронежъ

Харьковъ

Полтава

Екатеринославъ

Новочеркасскъ

Екатеринодаръ

Ставрополь

Астрахань

Вологда

Вятка

Пермь

Самара

Пенза

Тамбовъ

Саратовъ

Оренбургъ

Уральскъ

Казань

Симбирскъ

Ростовъ

Смоленскъ

Могилевъ

Витебскъ

Гомель

Житомиръ

Каменецъ Подольскій

Кишиневъ

Одесса

Херсонъ

Николаевъ

Ковно

Вильно

Гродно

Брестъ

Люблинъ

Радомъ

Ивангородъ

Краковъ

Львовъ

Перемышль

Самбиръ

Станиславъ

Коломыя

Черновцы

Ботошани

Ясси

Кишиневъ

Измаилъ

Галацъ

Бендеры

Тирасполь

Одесса

Николаевъ

Херсонъ

Севастополь

Ялта

Керчь

Феодосія

Симферополь

Евпаторія

Перекопъ

Сиваш

Арабатская стрѣлка

Ханская ставка

Оз. Баскунчакъ

Царевъ

Черный Яръ

Енотаевскъ

Астрахань

Гурьевъ

Уральскъ

Оренбургъ

Орскъ

Илецкъ

Самара

Сызрань

Бугульма

Бугуруслань

Мензелинскъ

Елабуга

Малмыжъ

Вятка

Котельничъ

Орловъ

Слободской

Уржумъ

Яранскъ

Царевококшайскъ

Козьмодемьянскъ

Чебоксары

Нижній Новгородъ

Арзамасъ

Муромъ

Шуя

Иваново

Кинешма

Юрьевецъ

Варнавинъ

Макарьевъ

Ветлуга

Галичъ

Чухлома

Солигаличъ

Буй

Кологривъ

Нерехта

Ростовъ

Переславль

Александровъ

Дмитровъ

Клинъ

Волоколамскъ

Можайскъ

Верея

Малоярославецъ

Боровскъ

Подольскъ

Серпуховъ

Коломна

Зарайскъ

Рязань

Скопинъ

Михайловъ

Ряжскъ

Шацкъ

Ранненбургъ

Ефремовъ

Лебедянь

Задонскъ

Елецъ

Ливны

Кромы

Мценскъ

Карачевъ

Брянскъ

Жиздра

Сухиничи

Калуга

Тарусса

Алексинъ

Серпуховъ

Тула

Богородицкъ

Чернь

Одоевъ

Бѣлевъ

Мосальскъ

Перемышль

Жиздра

Спасскъ

Темниковъ

Инсаръ

Краснослободскъ

Троицкъ

Верхнеуральскъ

Челябинскъ

Шадринскъ

Красноуфимскъ

Ирбитъ

Тюмень

Тобольскъ

Ишимъ

Ялуторовскъ

Курганъ

Петропавловскъ

Кокчетавъ

Акмолинскъ

Каркаралинскъ

Семипалатинскъ

Усть-Каменогорскъ

Зайсанскій Пр.

Зайсанъ

Сергіопольскъ

Лепсинскъ

Капалъ

Джаркентъ

Кульджа

Кашгарія

Хотанъ

Яркендъ

Аксу

Кашгаръ

Ташкентъ

Чимкентъ

Туркестанъ

Ауліе-Ата

Джамбулъ

Пишпекъ

Токмакъ

Каракольскъ

Нарынъ

Ошъ

Андижанъ

Наманганъ

Коканъ

Маргеланъ

Ходжентъ

Самаркандъ

Катта-Курганъ

Бухара

Каршы

Чарджуй

Керки

Термезъ

Хивинскій Ханъ

Ургенчъ

Хива

Новый Ургенчъ

Петро-Александровскъ

Кунградъ

Казалинскъ

Форт-Александровскъ

Форт-Шевченко

Красноводскъ

Ашхабадъ

Мервъ

Кушка

Пендинскій Пр.

Герируудъ

Герать

Кандагаръ

Кветта

Кветта-Пишинъ

Чаманъ

Сибиръ

Ферозепоръ

Лагоръ

Амритсаръ

Джамму

Сринагаръ

Скардо

Гилгитъ

Ледакъ

Лехъ

Шигатзе

Гьянтзе

Лхасса

Шолмекарпо

Нагчу-Кангъ

Нагчу

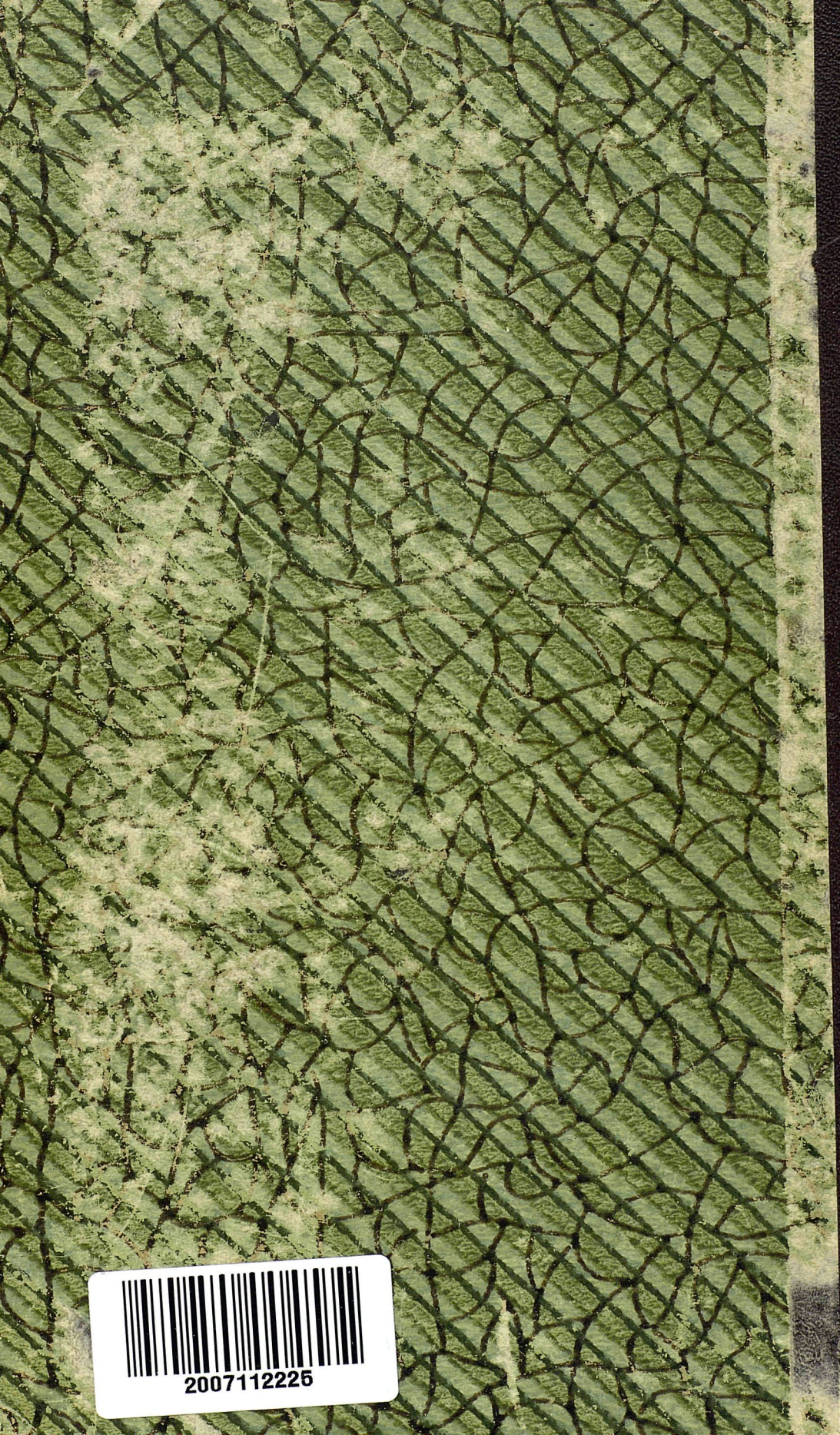
Тенгри-Нуръ

Ямдокъ-Тсо

Ямдокъ

Гьянтзе

Шигат


2007112225