F 87/51 T4

Къ столѣтію Комитета Министровъ.

(1802—1902)

НАША ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА

ПО ДОКУМЕНТАМЪ АРХИВА

КОМИТЕТА МИНИСТРОВЪ.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.

Томъ четвертый.

Составленъ Начальниками Отдѣленій Канцеляріи Комитета Министровъ

Княземъ П. В. Чегодаевымъ Княземъ Татарскимъ

(главы I—III)

и

Н. А. Кислинскимъ

(главы IV и V),

ПОДЪ ГЛАВНОЮ РЕДАКЦІЕЮ

Статсъ-Секретаря Куломзина.

Изданіе Канцеляріи Комитета Министровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1902.

Къ столѣтію Комитета Министровъ.

(1802—1902)

НАША ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА

ПО ДОКУМЕНТАМЪ АРХИВА

КОМИТЕТА МИНИСТРОВЪ.

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ.

Томъ четвертый.

Составленъ Начальниками Отдѣленій Канцеляріи Комитета Министровъ

Княземъ П. В. Чегодаевымъ Княземъ Татарскимъ

(главы I—III).

и

Н. А. Кислинскимъ,

(главы IV и V).

ПОДЪ ГЛАВНОЮ РЕДАКЦІЕЮ

Статсъ-Секретаря Куломзина.

Изданіе Канцеляріи Комитета Министровъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1902.

УКЗ

Публич. и Румянцев. Музеи Библіотека

Печатано по распоряженію Г. Управляющаго дѣлами Комитета Министровъ.

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ.

2007112223

ОГЛАВЛЕНІЕ.

СТР.

Предисловіе 1

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Главнѣйшія административныя мѣры по упорядоченію желѣзнодорожнаго хозяйства за 1895—1902 г.г. . . 3

Положеніе нашей рельсовой сѣти. Обсужденіе вопроса о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ исключительнымъ распоряженіемъ Правительства. Неудовлетворительныя стороны частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Различныя по этому вопросу мнѣнія. Признаніе необходимости существованія, наряду съ казеннымъ, частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Обсужденіе мѣръ по упорядоченію частнаго желѣзнодорожнаго строительства. Вопросъ о расцѣночныхъ вѣдомостяхъ. Трудность разрѣшенія этого вопроса при современныхъ условіяхъ нашего строительства. Установленіе контрольнаго надзора за постройкою желѣзныхъ дорогъ на счетъ гарантированныхъ Правительствомъ капиталовъ. Краткая исторія этого вопроса со времени его возникновенія. Современное положеніе вопроса о контрольномъ надзорѣ за эксплоатаціонными оборотами частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Особыя мѣры по установленію правительственнаго надзора за внутреннимъ хозяйствомъ нѣкоторыхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ: а) утвержденіе директоровъ правленія общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія; б) включеніе въ составъ правленія Перваго общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи директоровъ отъ Правительства; в) установленіе правительственнаго наблюденія за дѣлами общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Мѣры по упроченію финансоваго положенія нѣкоторыхъ предпріятій частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Объ измѣненіи въ пользу обществъ желѣзныхъ дорогъ Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ порядка распредѣленія провозныхъ платъ. Изъятіе изъ аренды общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, оказавшихся убыточными для общества казенныхъ Донецкихъ вѣтвей. Денежное вспомоществованіе Первому Обществу подъѣздныхъ путей въ Россіи.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Желѣзнодорожное строительство въ 1895—1902 г.г. 54

Расширеніе дѣятельности общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги. Расширеніе предпріятія Кіево-Воронежской желѣзной дороги съ преобразованіемъ его въ общество Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги. Расширеніе общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги сооруженіемъ линій Ярославль—Рыбинскъ и Нерехта—Середа и сліяніе съ названнымъ обществомъ общества Шуйско-Ивановской желѣзной дороги. Сооруженіе Царицынско-Тихорѣцкой желѣзной дороги. Сооруженіе обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги рельсовыхъ путей въ Симбирской губерніи. Магистрали 1897 г. Предложеніе общества Рыбинской желѣзной дороги о сооруженіи линіи

Москва—Виндава, съ устройствомъ въ Виндавѣ порта. Ходатайство общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги о разрѣшеніи сооруженія линіи Данковъ—Смоленскъ. Сооруженіе обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги линіи Павелецъ—Москва. Соединеніе Закавказья съ общей рельсовой сѣтью Европейской Россіи. Прочіе рельсовые пути, разрѣшенные къ постройкѣ въ 1897 г. Желѣзнодорожное строительство въ 1898—1899 г.г. Расширеніе предпріятія Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги. Сооруженіе линіи Петербургъ—Жлобинъ при совмѣстномъ участіи общества и казны. Окончаніе магистрали Лозовая—Кіевъ при совмѣстномъ участіи общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги и казны и постройка послѣднею линіи Кіевъ—Ковель. Расширеніе предпріятія Московско-Казанской желѣзной дороги сооруженіемъ линіи Нижній-Новгородъ—Ромоданово и вѣтви Кустаревка—Земетчино. Угольный кризисъ и его вліяніе на наше желѣзнодорожное строительство. Прочія желѣзнодорожныя линіи, разрѣшенныя въ 1898—1899 г.г. Затрудненія на денежномъ рынкѣ и вліяніе ихъ на желѣзнодорожное строительство въ 1900—1902 г.г. Расширеніе въ 1900—1902 г.г. частной желѣзнодорожной сѣти. Сооруженіе Варшавско-Калишской желѣзной дороги и вѣтви Лодзь—Колюшки. Расширеніе предпріятія общества Владикавказской желѣзной дороги сооруженіемъ Кавказско-Черноморской желѣзной дороги. Прочія частныя желѣзныя дороги, разрѣшенныя къ постройкѣ въ 1900—1902 г.г. Развитіе въ 1900—1902 г.г. казенной сѣти. Сѣверная желѣзная дорога. Оренбургъ-Ташкентская и Бологое-Сѣдлецкая желѣзныя дороги. Пути мѣстнаго значенія. Ихъ развитіе за 1895—1902 г.г.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Выкупъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій (1895—1902 г.г.). 177

Принятіе въ казну желѣзныхъ дорогъ по праву Правительства на выкупъ. Московско-Брестская желѣзная дорога. Фастовская желѣзная дорога. Привислинская и Ивангородъ-Домбровская желѣзныя дороги. Юго-Западныя желѣзныя дороги. Досрочный выкупъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій. Обращеніе въ собственность Правительства Боровичской, Обоянской и Риго-Туккумской желѣзныхъ дорогъ. Московско-Ярославско-Архангельская желѣзная дорога.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Историческій очеркъ главнѣйшихъ мѣръ, принимавшихся Правительствомъ съ цѣлью водворенія въ Россіи изготовленія рельсовъ, подвижнаго состава и прочихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей. . 211

Желаніе Императора Николая Павловича привлечь отечественные желѣзодѣлательные заводы къ участію въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства. Разрѣшеніе безпошлиннаго привоза изъ за границы всѣхъ металлическихъ принадлежностей желѣзныхъ дорогъ. Попытки Правительства поддерживать нарождавшіяся производства: рельсопрокатное и вагоностроительное. Утилизація старыхъ рельсовъ. Результаты дѣятельности русскихъ и заграничныхъ заводовъ по снабженію нашихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами и подвижнымъ составомъ въ 1836—1865 г.г. Положеніе дѣла эксплоатаціи отечественныхъ залежей каменнаго угля и желѣзной руды въ первой половинѣ шестидесятыхъ годовъ. Мѣры, пред-

ложенныя Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ для оживленія нашей желѣзодѣлательной промышленности. Мѣры, принятыя для поощренія рельсоваго производства и ихъ послѣдствія. Поощрительныя мѣры къ изготовленію на русскихъ заводахъ подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ. Ограниченіе правъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній на полученіе рельсовъ и подвижнаго состава изъ за границы. Положеніе дѣла отечественнаго производства рельсовъ и подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ къ концу 1874 г. Учрежденіе Коммисіи для разсмотрѣнія вопросовъ, относящихся до снабженія русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами, подвижнымъ составомъ и другими принадлежностями и результаты трудовъ Коммисіи. Положеніе рельсопрокатнаго и паровозостроительнаго дѣла въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ. Новыя мѣры Правительства для упорядоченія дѣятельности русскихъ сталерельсовыхъ и паровозныхъ заводовъ. Усиленіе желѣзнодорожнаго строительства и поворотъ въ таможенной политикѣ нашего Правительства. Подъемъ нашей желѣзодѣлательной и каменноугольной промышленности. Состояніе нашего рельсопрокатнаго, паровознаго и вагоностроительнаго производствъ за послѣднее десятилѣтіе XIX вѣка. Кризисъ 1900—1902 г.г.

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на состояніе главнѣйшихъ отраслей народнаго хозяйства въ Россіи 297

Общее значеніе желѣзныхъ дорогъ. Особенности, присущія русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и ихъ вліяніе на результаты работы нашихъ рельсовыхъ путей. Сельское хозяйство и хлѣбная торговля. Обрабатывающая промышленность и горное дѣло. Заключеніе.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

1. Личный составъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, съ 1891 по 1902 г.г. 391

2. Списокъ желѣзныхъ дорогъ, разрѣшенныхъ къ постройкѣ въ 1895—1902 г.г. 393

3. Карты желѣзнодорожныхъ сообщеній къ концу 1902 г.: а) Европейской Россіи и б) Азіатской Россіи.

4. Указатели: 1) Личныхъ именъ и 2) Желѣзнодорожныхъ линій, упоминаемыхъ въ томахъ I—IV очерка: «Наша желѣзнодорожная политика по документамъ Архива Комитета Министровъ».

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Въ области желѣзнодорожнаго дѣла послѣднія восемь лѣтъ (1895—1902 г.г.) знаменуются интенсивнымъ оживленіемъ желѣзнодорожнаго строительства, вслѣдствіе чего Государство получаетъ рядъ новыхъ рельсовыхъ путей первостепенной важности. Одновременно, область государственнаго воздѣйствія на хозяйство частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій постепенно расширяется, съ подчиненіемъ контролю тѣхъ сторонъ этого хозяйства, кои еще были для правительственнаго наблюденія закрыты. Не замедляется также и дѣятельная работа по выкупу въ казну тѣхъ рельсовыхъ путей, дальнѣйшая эксплоатація коихъ частными компаніями оказывается несовмѣстною съ видами Правительства, и казна, пользуясь наступленіемъ сроковъ, положенныхъ по уставамъ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, или же вступая съ ними въ добровольныя соглашенія, пріобрѣтаетъ въ свое распоряженіе многія, значительныя по протяженію и весьма важныя по своему значенію, рельсовыя сообщенія.

Въ теченіе этого времени коренныя основанія принятой нашимъ Правительствомъ системы неоднократно подвергались новому и притомъ принципіальному обсужденію высшихъ государственныхъ учрежденій со всею тщательностью, соотвѣтствующею значенію вопроса. И эта именно тщательность обсужденія имѣла слѣдствіемъ то, что каждая произведенная переоцѣнка приводила вновь къ убѣжденію въ неоцѣнимыхъ достоинствахъ преподанныхъ въ прошлое Царствованіе предначертаній. Оставаясь незыблемыми и отъ времени лишь укрѣпляясь, начала эти получаютъ и нынѣ подтвержденіе съ высоты Престола и, съ необходимыми по теченію времени дополненіями, продолжаютъ служить основаніемъ дѣятельности высшихъ государственныхъ установленій по желѣзнодорожному дѣлу.

Сообразно системѣ изложенія, принятой для третьяго тома издаваемаго труда (см. введеніе къ указанному тому), изслѣдуемый историческій матеріалъ расположенъ въ гл. I—III не въ порядкѣ послѣдовательнаго теченія событій, но представленъ въ группахъ однородныхъ дѣлъ, на которыя распадается вся совокупность правительственной дѣятельности въ области желѣзнодорожной политики въ теченіе послѣдняго восьмилѣтія. Двѣ же заключительныя главы настоящаго тома, по самому свойству вопросовъ, разработкѣ которыхъ онѣ посвящены, требовали послѣдовательнаго обозрѣнія всей эпохи существованія у насъ желѣзнодорожныхъ путей сообщенія.

Труды по собиранію матеріаловъ для первыхъ трехъ главъ настоящаго тома и непосредственное наблюденіе за печатаніемъ были возложены на младшаго помощника начальника отдѣленія канцеляріи Комитета Министровъ В. И. Друри. Корректуры IV тома были прочитаны и продержаны въ канцеляріи Комитета Министровъ чинами канцеляріи: Д. М. Григоровымъ, Н. Д. Крупенскимъ, В. Н. Писаревымъ, В. И. Ростовцовымъ и П. П. Никитинымъ.

Указатели составлены: а) личныхъ именъ—П. П. Никитинымъ, б) желѣзнодорожныхъ линій—В. Н. Писаревымъ.

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Главнѣйшія административныя мѣры по упорядоченію желѣзнодорожнаго хозяйства за 1895—1902 г.г.

Положеніе нашей рельсовой сѣти.

Развитіе рельсовой сѣти Европейской Россіи (безъ Великаго Княжества Финляндскаго) въ послѣднее восьмилѣтіе усматривается изъ слѣдующихъ данныхъ.

Всего желѣзныхъ дорогъ было:

	КАЗЕННЫХЪ.		ЧАСТНЫХЪ.		ВСЕГО.	
	Открытыхъ.	Строившихся и разрѣшенныхъ.	Открытыхъ.	Строившихся и разрѣшенныхъ.	Открытыхъ.	Строившихся и разрѣшенныхъ.
1895*) . . .	16.920 вер.	244 вер.	14.299 вер.	3.257 вер.	31.219 вер.	3.501 вер.
1896**) . . .	20.403 —	986 —	12.702 —	3.783 —	33.105 —	4.769 —
1897	21.521 —	1.215 —	12.449 —	4.354 —	33.970 —	5.569 —
1898	22.574 —	1.090 —	12.826 —	5.907 —	35.400 —	6 997 —
1899	23.062 —	918 —	14.567 —	6.981 —	37.629 —	7.899 —
1900	24.049 —	1.887 —	16.476 —	5.999 —	40.525 —	7.886 —
1901	26.393 —	2.096 —	15.388 —	5.621 —	41.781 —	7.717 —
1902	27.462 —	4.256 —	17.468 —	3.790 —	44.930 —	8.046 —

*) См. Статистическій Сборникъ Министерства путей Сообщенія за 1894 годъ.

**) См. списокъ желѣзныхъ дорогъ на 1 Января 1895 г. Ежемѣсячное изданіе Статистическаго Отдѣла Министерства Путей Сообщенія.

Обсужденіе вопроса о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ исключительнымъ распоряженіемъ Правительства. Неудовлетворительныя стороны частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства. Различныя по этому вопросу мнѣнія. Признаніе необходимости существованія, наряду съ казеннымъ, частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

Изъ приведенныхъ цифровыхъ данныхъ усматривается, что рельсовая сѣть наша, увеличиваясь въ своемъ протяженіи и послѣдовательно сосредоточиваясь въ распоряженіи казны, приращеніе свое въ первые годы нынѣшняго Царствованія получала, главнымъ образомъ, отъ строительства частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, проявлявшихъ въ этомъ отношеніи постепенно усиливавшееся оживленіе.

Такая дѣятельность частной предпріимчивости, направляемая Правительствомъ при помощи утверждаемыхъ имъ уставовъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, была допускаема въ качествѣ воспособленія Государству въ дѣлѣ развитія усовершенствованныхъ сообщеній и въ роли одного изъ необходимыхъ элементовъ принятой имъ смѣшанной системы желѣзнодорожнаго строительства. Созданіе этой системы послѣдовало столь недавно (окончательное утвержденіе она получила, какъ извѣстно, по Высочайше утвержденному, 21 Апрѣля 1891 г., положенію Комитета Министровъ, о чемъ подробно изложено выше въ III главѣ третьяго тома), что основанія, вызвавшія ее къ жизни, были еще въ памяти всѣхъ вполнѣ свѣжи. Тѣмъ не менѣе, столь значительное усиленіе частной предпріимчивости въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства, въ связи съ обнаружившимися нѣкоторыми особенностями частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, повело къ возникновенію сомнѣнія въ томъ, отвѣчаетъ-ли попрежнему эта система измѣнившимся условіямъ экономической жизни страны. Такимъ образомъ на обсужденіе былъ поставленъ вновь неоднократно уже разсматривавшійся въ прежнее время основной вопросъ нашей желѣзнодорожной политики—о наиболѣе выгодномъ для Государства способѣ сооруженія новыхъ рельсовыхъ путей. Обсужденіе этого вопроса выяснило вновь вполнѣ рельефно отношеніе Правительства къ частному желѣзнодорожному хозяйству и вмѣстѣ съ тѣмъ опредѣлило почву для послѣдующихъ по упорядоченію сего послѣдняго правительственныхъ мѣропріятій. Въ виду указанныхъ обстоятельствъ, изложенію разсматриваемаго вопроса отводится мѣсто въ началѣ настоящаго обзора, предварительно изученія тѣхъ административныхъ распоряженій, которыя были предприняты въ теченіе 1895—1902 г.г. въ цѣляхъ согласованія условій дѣятельности частнаго желѣзно-

дорожнаго хозяйства съ общими государственными и экономическими интересами.

Во всеподданнѣйшихъ отчетахъ за 1894 и 1895 г.г. и послѣдующихъ къ симъ отчетамъ дополнительныхъ объясненіяхъ Государственный Контролеръ (покойный Тертій Ивановичъ Филипповъ) указывалъ на то, что съ конца восьмидесятыхъ годовъ, наряду съ усилившимся выкупомъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, при Министрѣ Финансовъ, Дѣйствительномъ Тайномъ Совѣтникѣ Вышнеградскомъ, началось преобразованіе существовавшихъ желѣзнодорожныхъ обществъ въ общества новаго наименованія, съ разрѣшеніемъ имъ постройки новыхъ, значительнаго протяженія, желѣзнодорожныхъ линій и съ передачею въ ихъ распоряженіе отъ казны нерѣдко только что передъ тѣмъ выкупленныхъ дорогъ. Такъ образовались общества: Московско-Казанской, Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ, Московско-Архангельской, Владикавказской, Московско-Кіево-Воронежской и Рыбинско-Бологовской желѣзныхъ дорогъ. Особенность преобразованія всѣхъ этихъ обществъ состояла, главнымъ образомъ, въ томъ, что безъ всякаго новаго съ своей стороны вклада въ основной капиталъ, переименованныя общества получили въ свое распоряженіе постройку и эксплоатацію значительныхъ по протяженію и важности линій.

Дополненіями къ уставамъ преобразованныхъ обществъ были опредѣлены въ пользу казны умѣренная арендная плата за переданныя обществамъ казенныя желѣзныя дороги и участіе казны въ прибыляхъ. Но это участіе начинается послѣ разнаго наименованія и вида отчисленій въ пользу акціонеровъ, которымъ, сверхъ казенной гарантіи дополнительныхъ капиталовъ, обезпечено преимущественное предъ казною полученіе такихъ дивидендовъ, которыхъ они ранѣе или не получали, или на которые не могли, при дѣйствіи прежнихъ уставовъ, расчитывать какъ на постоянные. Насколько выгодно для акціонеровъ такое положеніе дѣла, показываетъ распредѣленіе чистаго дохода преобразованныхъ обществъ за 1895 г., согласно которому акціонеры получили: Юго-Восточнаго общества—5,4% на акціонерный капиталъ, Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги—6%, Московско-Кіево-Воронежской — 12,6%, Рязанско-Уральской — 17,7%, Московско-Казанской—29% и Московско-Архангель-

ской—30%. Въ то же время казна получила самый крупный платежъ 2.135.303 р. отъ Юго-Восточнаго общества, въ томъ числѣ 1.200.000 р. арендной платы за уступленныя обществу казенныя дороги и 935.303 р. по участію въ прибыляхъ. Но такъ какъ платежъ самой казны по переданнымъ въ аренду общества дорогамъ составлялъ 1.797.576 р., то, слѣдовательно, доходъ казны отъ этой огромной сѣти дорогъ составилъ въ 1895 г. всего 337.727 р. Между тѣмъ, съ дорогъ Юго-Восточнаго общества былъ сложенъ долгъ по гарантіи въ 114.000.000. р. Отъ общества Рязанско-Уральской дороги казна получила только 1.600.000 р. арендной платы, а сама заплатила по капиталамъ переданныхъ въ аренду дорогъ на 1.329.218 р. больше полученной аренды. Затѣмъ отъ Московско-Архангельской желѣзной дороги казна получила 537.236 р. Но необходимо помнить, что это при 30%, полученныхъ акціонерами на нарицательную сумму акцій, и что по открытіи движенія на Вологодско-Архангельской дорогѣ это общество будетъ имѣть право получить отъ казны въ безвозвратное пособіе въ теченіе 12 лѣтъ всего до 7.800.000 р. Такимъ образомъ, по выводу Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Филиппова, платежи, получавшіеся казною по участію въ доходахъ преобразованныхъ обществъ, не только сами по себѣ представлялись незначительными по сравненію съ выгодами, обезпеченными акціонерамъ, но, за 1895 г., по дорогамъ преобразованныхъ обществъ, казна заплатила въ общемъ больше, нежели получила отъ нихъ сама.

Однако, продолжалъ Т. И. Филипповъ, указаннымъ обстоятельствомъ не ограничиваются невыгоды казны отъ постройки и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ частными обществами. Предпринятое съ 1891 г. сооруженіе многихъ новыхъ рельсовыхъ путей производится акціонерными компаніями безъ надзора со стороны Государственнаго Контроля. Освобожденіе этихъ работъ отъ правительственнаго наблюденія допущено въ томъ предположеніи, что сами акціонеры заинтересованы въ возможной удовлетворительности и дешевизнѣ разрѣшенныхъ имъ построекъ, и что Государственному Контролю дается участіе въ разсмотрѣніи расцѣночныхъ вѣдомостей на производимыя частными обществами работы. Однако, опытъ не оправдалъ подобныхъ соображеній и позднее, вопреки требованію уставовъ, представленіе расцѣночныхъ вѣдомостей на разсмотрѣніе и утвержденіе Правительства, уже

по исполненіи большей части предположенныхъ сими вѣдомостями работъ, сдѣлалось за послѣднее время явленіемъ обычнымъ.

При такомъ ходѣ дѣла Государственный Контроль, несмотря иногда на очевидную преувеличенность заявленныхъ въ расцѣночныхъ вѣдомостяхъ цѣнъ, лишенъ возможности настаивать на пониженіи ихъ, а участники въ образованіи строительныхъ капиталовъ и тѣмъ болѣе не располагаютъ этою возможностью, не имѣя способовъ ограничить излишнюю свободу дѣйствій лицъ, распоряжающихся строительными операціями и ищущихъ не доходности всего предпріятія, а ближайшихъ выгодъ отъ реализаціи капиталовъ и отъ производства строительныхъ работъ и потому заинтересованныхъ гораздо болѣе въ возможно широкомъ развитіи работъ и увеличеніи ихъ стоимости, нежели въ будущихъ дивидендахъ акціонеровъ.

Ожидать, чтобы въ будущемъ расцѣночныя вѣдомости составлялись своевременно и добросовѣстно, едва-ли имѣется основаніе, такъ какъ строители вполнѣ увѣрены, что опредѣлить дѣйствительную стоимость сооруженія по окончаніи его будетъ совершенно невозможно, и что Правительству волей неволей придется примириться съ совершившимся фактомъ, во сколько бы ни опредѣлилась стоимость постройки по отчету. Такимъ образомъ, ни порядокъ разсмотрѣнія расцѣночныхъ вѣдомостей, ни заинтересованность акціонеровъ въ доходности предпріятія не обезпечиваютъ въ достаточной мѣрѣ интересовъ казны.

Наконецъ, по словамъ Т. И. Филиппова, если въ прошломъ опытъ постройки желѣзныхъ дорогъ частными обществами, получавшими для этой цѣли капиталы съ правительственной гарантіей, имѣлъ столь тяжелыя послѣдствія для Государственнаго Казначейства, а слѣдовательно и для платежныхъ силъ населенія, то сооруженіе въ широкихъ размѣрахъ частными обществами новыхъ желѣзнодорожныхъ путей, при современномъ развитіи казенной желѣзнодорожной сѣти, грозитъ казнѣ въ будущемъ значительными убытками и въ другомъ еще отношеніи. Новыя частныя линіи явятся конкурентами казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, выбирая болѣе выгодныя направленія и создавая кратчайшіе пути между мѣстностями, обслуживаемыми казенными желѣзными дорогами; онѣ будутъ перехватывать грузы, которые иначе давали бы

доходъ казеннымъ дорогамъ. Въ виду этого, заключалъ покойный Государственный Контролеръ, интересамъ государственнымъ вполнѣ соотвѣтствовало бы, чтобы желѣзнодорожное строительство и эксплоатація были сосредоточены въ рукахъ Правительства.

Приведенныя соображенія, указывавшія на недостатки и упущенія частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, возбуждали вмѣстѣ съ тѣмъ сомнѣнія въ правильности пути, по которому шло Правительство въ дѣлѣ обезпеченія страны усовершенствованными сообщеніями, и колебали увѣренность въ прочности и благотворности достигнутыхъ желѣзнодорожною политикою послѣдняго времени результатовъ.

Защиту установленнаго Правительствомъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ порядка, завѣщаннаго еще предшествующимъ царствованіемъ, принялъ на себя Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретарь Витте. Въ объясненіяхъ своихъ Комитету Министровъ Министръ Финансовъ, по поводу замѣчанія Государственнаго Контролера о невыгодности отношеній казны къ существующимъ обществамъ и о высотѣ получаемыхъ ими дивидендовъ, указалъ, что доходность всѣхъ перечисленныхъ обществъ установилась гораздо ранѣе, чѣмъ Министерство Финансовъ могло приступить къ ихъ преобразованію. По первоначальнымъ уставамъ обществъ Правительство въ ихъ прибыляхъ не участвовало, и весь доходъ поступалъ въ пользу акціонеровъ, а при выкупѣ этотъ же весь доходъ подлежалъ капитализаціи. Правительство не могло, очевидно, отобрать отъ акціонеровъ принадлежащихъ имъ по уставамъ правъ и лишить ихъ полученія доходовъ отъ дорогъ, эксплоатація которыхъ имъ была предоставлена по первоначальнымъ концессіямъ, какъ бы ни были значительны эти доходы. Поэтому все, что Правительство могло сдѣлать, и что дѣйствительно достигнуто въ отношеніи всѣхъ остающихся въ настоящее время обществъ, это—добиться предоставленія Правительству участія въ прибыляхъ по достиженіи ими опредѣленнаго, условленнаго размѣра. Если же одновременно съ симъ достигалось расширеніе сѣти, безъ всякихъ со стороны Правительства жертвъ и безъ всякаго риска, то выгоды Государственнаго Казначейства и всей страны отъ такого направленія дѣла не могутъ быть оспорены или умалены указаніями на высокій размѣръ дохода,

получаемаго акціонерами отъ принадлежащихъ имъ дорогъ. Что касается указанія, что въ 1895 г. казна по дорогамъ преобразованныхъ обществъ заплатила болѣе (3.196.039 р.), чѣмъ получила съ нихъ, Министръ Финансовъ находилъ достаточнымъ лишь отмѣтить, что если для правильнаго освѣщенія означеннаго расчета привести громадныя цифры тѣхъ же приплатъ за предшествовавшіе годы, то это послужило бы лучшимъ отвѣтомъ на заявленіе о ненормальности существующаго нынѣ порядка финансовыхъ отношеній частныхъ желѣзныхъ дорогъ къ казнѣ.

Обсуждая далѣе указываемые недостатки частныхъ желѣзнодорожныхъ построекъ и той особой въ нихъ роли, которая приписывалась распорядителямъ работъ, Министръ Финансовъ прежде всего удостовѣрилъ, что ни одинъ облигаціонный капиталъ изъ числа разрѣшенныхъ въ 1893—1897 г.г. къ выпуску частнымъ желѣзнымъ дорогамъ для строительныхъ работъ не былъ реализованъ распоряженіемъ самихъ обществъ, а всѣ они либо оставлялись за Правительствомъ, либо реализовались за границею по соглашеніямъ Министра Финансовъ съ синдикатомъ банковъ и банкировъ. Посему утвержденіе, что главнымъ побужденіемъ для постройки желѣзныхъ дорогъ частными обществами являются ближайшія выгоды лицъ, руководящихъ постройками, отъ реализаціи капиталовъ, покоится на недоразумѣніи: лица эти реализаціею капиталовъ не распоряжались, а слѣдовательно и никакихъ выгодъ отъ нея получать не могли.

По вопросу о несвоевременномъ представленіи расцѣночныхъ вѣдомостей, Статсъ-Секретаремъ Витте высказано было, что производство строительныхъ работъ ранѣе утвержденія расцѣнокъ безспорно представляется во многихъ отношеніяхъ неудобнымъ и нежелательнымъ. Но несомнѣнно и то, что исполненная работа не дѣлается сама по себѣ ни хуже ни дороже только потому, что расцѣночная вѣдомость для нея не была ранѣе представлена на утвержденіе въ установленномъ порядкѣ. Поэтому, если частныя общества, стремясь ускорить исполненіе работъ и тѣмъ уменьшить расходы на содержаніе строительной администраціи и на уплату процентовъ по реализованнымъ облигаціоннымъ капиталамъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ и нарушали установленный порядокъ, начиная работы ранѣе утвержденія расцѣночныхъ вѣдомостей, то это одно обстоятельство

само по себѣ никакъ не можетъ еще служить доказательствомъ преувеличенной ихъ стоимости. Вмѣстѣ съ тѣмъ необходимо имѣть въ виду, что безусловно строгое соблюденіе этого порядка въ отдѣльныхъ случаяхъ оказывается настолько же затруднительнымъ при постройкахъ частными желѣзнодорожными обществами, какъ и при постройкахъ распоряженіемъ казны, вслѣдствіе чего, напримѣръ, пришлось допустить начало работъ ранѣе утвержденія расцѣночныхъ вѣдомостей на всей Сибирской и нѣкоторыхъ другихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Соглашаясь затѣмъ съ мнѣніемъ Государственнаго Контролера о томъ, что постройка новыхъ желѣзнодорожныхъ линій частными обществами не можетъ не сопровождаться въ нѣкоторыхъ случаяхъ отвлеченіемъ на нихъ части грузовъ, перевозимыхъ казенными желѣзными дорогами, каковой убытокъ, однако, при значительномъ размѣрѣ участія казны въ прибыляхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, ограничивается сравнительно ничтожными размѣрами и съ избыткомъ покрывается тѣмъ приростомъ движенія на существующихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, который даетъ всякое новое расширеніе сѣти, Министръ Финансовъ закончилъ этимъ разборъ упомянутыхъ выше частныхъ соображеній относительно дѣятельности желѣзнодорожныхъ обществъ и обратился къ общему выводу Д. Т. С. Филиппова о желательности сосредоточенія желѣзнодорожнаго строительства и эксплоатаціи въ рукахъ Правительства. Напомнивъ о тѣхъ преобразованіяхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, которыя получили осуществленіе въ Царствованіе Императора Александра III, Министръ Финансовъ указалъ на то, что частное желѣзнодорожное хозяйство, при его современной постановкѣ, ни въ какую параллель съ тѣмъ, что было ранѣе и что могло вызывать нареканія, ставить невозможно. Тѣ общества, акціонеры коихъ не были заинтересованы въ результатахъ эксплоатаціи дорогъ, требовавшихъ постоянныхъ приплатъ казны, упразднены. Равнымъ образомъ упразднены и тѣ общества, въ уставахъ которыхъ были невыгодныя для казны условія (Главное Общество, Юго-Западное, Шуйско-Ивановское). Уставы оставшихся обществъ существенно измѣнены предоставленіемъ казнѣ крупнаго участія въ прибыляхъ и введеніемъ выгодныхъ для казны условій выкупа дорогъ. Кромѣ того,

общества лишены свободы распоряжаться тарифами и дѣятельность ихъ тщательно регламентирована. Если, такимъ образомъ, частное желѣзнодорожное хозяйство настоящаго времени не можетъ служить поводомъ къ особымъ опасеніямъ ни въ отношеніи злоупотребленій и произвола при эксплоатаціи дорогъ, ни въ отношеніи возможныхъ для казны убытковъ, то существованіе его, наряду съ казеннымъ желѣзнодорожнымъ хозяйствомъ, представляетъ, по убѣжденію Статсъ-Секретаря Витте, немаловажныя выгоды съ государственной точки зрѣнія.

Прежде всего, при значительности капиталовъ, нужныхъ для сооруженія желѣзныхъ дорогъ, постройка всей рельсовой сѣти исключительно на средства казны представляется неосуществимою. Капиталы частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ хотя и пользуются правительственною гарантіею, но это не дѣлаетъ выпущенныя самими обществами бумаги тождественными съ государственными займами. Наглядным доказательствомъ этого служитъ то, что биржевой курсъ гарантированныхъ облигацій частныхъ обществъ не только не одинаковъ съ однородными правительственными бумагами, но даже облигаціи разныхъ обществъ котируются различно, въ зависимости, очевидно, отъ большей или меньшей финансовой состоятельности общества, независимо отъ одинаково имъ присвоенной правительственной гарантіи. Какъ бы ни былъ великъ кредитъ Государства, но онъ не представляется неограниченнымъ и потому возможность получить средства для развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ путемъ выпуска облигацій частныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ весьма существенное значеніе. Отказаться отъ постройки желѣзныхъ дорогъ при посредствѣ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ было бы равнозначуще громадному ослабленію столь необходимаго развитія нашей сѣти. Хотя облигаціи, выпускаемыя частными желѣзнодорожными обществами, гарантируются Правительствомъ, но существуетъ большая разница между реализаціею этихъ облигацій и реализаціею государственныхъ займовъ. Держатели облигацій вообще представляютъ собою совсѣмъ другихъ лицъ, нежели держатели государственныхъ займовъ. Наши правительственные займы, напримѣръ, помѣщаются въ послѣднее время большею частью во Франціи, а желѣзнодорожные—въ Германіи и Голландіи. При реализаціи желѣзнодорожныхъ облигацій имѣется въ виду

опредѣленный капиталъ, не имѣющій прямого отношенія къ массѣ уже выпущенныхъ гарантированныхъ облигацій или къ чисто правительственнымъ займамъ. Та или другая реализаціонная цѣна новыхъ облигацій не можетъ отразиться на нашемъ общемъ кредитѣ. Совсѣмъ другое положеніе вещей является при реализаціи правительственнаго займа. Въ этомъ случаѣ приходится считаться съ котировочною цѣною уже выпущенныхъ Правительствомъ займовъ. Та или другая реализаціонная цѣна новаго правительственнаго займа можетъ имѣть вліяніе на курсовую цѣну прочихъ выпущенныхъ займовъ. Поэтому, въ то время, когда условія слагаются такъ, что правительственныхъ займовъ сдѣлать неудобно, часто могутъ безъ затрудненія помѣщаться займы частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, хотя и гарантированные Правительствомъ.

Независимо отъ изложенныхъ соображеній финансоваго свойства, доказывающихъ невозможность для Государства ограничиться въ дѣлѣ снабженія страны усовершенствованными путями сообщенія исключительно дѣятельностью Правительства, Министръ Финансовъ подкрѣпилъ свою мысль еще весьма существеннымъ доводомъ о томъ, что частное желѣзнодорожное хозяйство, свободное отъ формальностей, которыми неизбѣжно обставляется хозяйство казны, легче приспособляется къ особымъ условіямъ и требованіямъ прорѣзываемыхъ дорогами раіоновъ и, побуждаемое выгодами акціонеровъ, болѣе способно къ иниціативѣ, введенію улучшеній и производству всякаго рода опытовъ и усовершенствованій, которые впослѣдствіи дѣлаются достояніемъ всей сѣти. Поэтому существованіе, наряду съ казеннымъ, частнаго хозяйства служитъ одною изъ дополнительныхъ гарантій въ успѣшномъ ходѣ всего желѣзнодорожнаго дѣла въ странѣ. Когда желѣзная дорога должна создавать для себя новые грузы, когда она должна приспособляться къ совершенно новымъ условіямъ, то это представляетъ едва-ли выполнимую задачу для казеннаго хозяйства, и только частныя общества могутъ съ нею справиться, и здѣсь ихъ существованіе представляется наиболѣе умѣстнымъ. Опытъ нашей сѣти это вполнѣ подтверждаетъ: развитіе Сѣвернаго Кавказа (Новороссійска, Грознаго и Петровска) несомнѣнно во многомъ обязано дѣятельности общества Владикавказской желѣзной дороги и

едва-ли могло бы достигнуть такихъ размѣровъ, если бы эта дорога эксплоатировалась казною. Такой же примѣръ быстраго коммерческаго развитія, подъ вліяніемъ усилій частной дороги, наблюдается въ оживленіи г. Саратова, торговые обороты коего, съ передачею казною Саратовской желѣзной дороги обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги, увеличились въ нѣсколько разъ, при общемъ оживленіи всего прорѣзаннаго дорогами общества раіона.

Такимъ образомъ, по окончательному выводу Министра Финансовъ, частное желѣзнодорожное хозяйство, *при его современной постановкѣ и надлежащемъ правительственномъ надзорѣ,* не только не можетъ служить поводомъ къ тѣмъ особымъ опасеніямъ, которыя высказаны Государственнымъ Контролеромъ, а напротивъ того, существованіе этого хозяйства, наряду съ казеннымъ, представляетъ немаловажныя выгоды съ государственной точки зрѣнія.

Разномысліе это разсмотрѣно было Комитетомъ Министровъ въ засѣданіе 22 Апрѣля 1897 г. За предшествовавшею всестороннею разработкою возбужденныхъ вопросовъ, чего-либо новаго по существу ихъ въ этомъ засѣданіи добавлено не было. Лишь ранѣе высказанный Министромъ Финансовъ общій взглядъ на наиболѣе удобный для Государства способъ веденія желѣзнодорожнаго дѣла получилъ окончательную формулировку въ видѣ вполнѣ цѣльной программы. Высказываясь въ пользу системы смѣшаннаго желѣзнодорожнаго строительства (такъ закончилъ свою рѣчь Министръ Финансовъ), онъ, Статсъ-Секретарь Витте, считаетъ наиболѣе цѣлесоотвѣтственнымъ строить распоряженіемъ казны или выкупать тѣ линіи, которыя или не могутъ привлечь достаточно частныхъ капиталовъ, или же имѣютъ для Правительства особенно важное значеніе; напротивъ, частной иниціативѣ должно быть предоставлено сооруженіе и эксплоатація во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, гдѣ возможно расчитывать на успѣшное ея примѣненіе.

Убѣждаясь представленными доводами, Комитетъ согласился съ заключеніемъ Министра Финансовъ; въ журналѣ же Комитета, удостоившемся Высочайшаго утвержденія 5 Мая 1897 г., противъ объясненій Статсъ-Секретаря Витте послѣдовала Высочайшая отмѣтка: «*Вполнѣ раздѣляю этотъ взглядъ*».

Такъ закончилось обсужденіе вопроса, съ 1894 г. служившаго предметомъ особаго вниманія правительственныхъ вѣдомствъ. Результатами положенныхъ на всестороннюю разработку этого дѣла усилій явились съ одной стороны совершенно ясная и практически осуществимая для будущаго времени программа, а съ другой—вполнѣ окрѣпшее убѣжденіе въ томъ, что Правительство, въ дѣятельности своей по желѣзнодорожному дѣлу, не уклонилось съ пути, наиболѣе обезпечивающаго интересы страны и Государства.

Обсужденіе мѣръ по упорядоченію частнаго желѣзнодорожнаго строительства. Вопросъ о расцѣночныхъ вѣдомостяхъ. Трудность разрѣшенія этого вопроса при современныхъ условіяхъ нашего строительства.

Вмѣстѣ съ этимъ, тщательное изученіе почвы, на которой создалось и развилось желѣзнодорожное хозяйство послѣдняго времени, поставило на разрѣшеніе Правительства рядъ вопросовъ, касающихся взаимныхъ отношеній казны и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

За осуществленіемъ предпринятыхъ въ теченіе прошлаго царствованія мѣръ по упорядоченію дѣятельности частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, приведшихъ, какъ выше было указано, къ упраздненію однихъ и преобразованію прочихъ, наше частное желѣзнодорожное хозяйство къ серединѣ 90-хъ годовъ сосредоточилось, главнымъ образомъ, въ рукахъ восьми крупныхъ акціонерныхъ компаній, работавшихъ, по преимуществу, на гарантированные Правительствомъ облигаціонные капиталы. Правительственный надзоръ за операціями этихъ желѣзнодорожныхъ обществъ касался, главнымъ образомъ, технической стороны дѣла; надзоръ же за хозяйственною стороною этихъ операцій ограничивался разсмотрѣніемъ расцѣночныхъ вѣдомостей, опредѣляющихъ стоимость желѣзнодорожныхъ сооруженій. Но и въ такомъ объемѣ послѣдній видъ надзора не вполнѣ достигалъ цѣли, такъ какъ нерѣдко расцѣночныя вѣдомости представлялись на разсмотрѣніе Правительства слишкомъ поздно—послѣ заключенія контрактовъ и даже по исполненіи работъ и поставокъ. Такое положеніе частнаго желѣзнодорожнаго строительства привело къ указанной уже выше мысли, что столь неограниченная свобода акціонерныхъ обществъ въ распоряженіи гарантированными Правительствомъ капиталами внушаетъ сомнѣнія, съ точки зрѣнія интересовъ казны. Правительство, гарантируя капиталы и участвуя въ доходахъ желѣзныхъ дорогъ, заинте-

ресовано въ бережливомъ и правильномъ веденіи строительныхъ операцій желѣзнодорожныхъ обществъ, а потому должно бы пользоваться правомъ болѣе дѣйствительнаго надзора за хозяйственною стороною этихъ операцій. Такимъ образомъ прежде всего остановилъ на себѣ вниманіе Правительства вопросъ о мѣрахъ къ болѣе своевременному представленію желѣзнодорожными обществами расцѣночныхъ вѣдомостей на разрѣшаемыя имъ строительныя работы. Вопросъ этотъ, послужившій предметомъ неоднократныхъ обсужденій Комитета Министровъ и Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, въ особенности въ періодъ времени 1895—1899 г.г., сводился, главнымъ образомъ, къ различію двухъ, образовавшихся въ отношеніи его, взглядовъ.

Изъ обозрѣнія состоявшихся по этому предмету журналовъ названныхъ высшихъ государственныхъ установленій и представленныхъ подлежащими вѣдомствами данныхъ усматривается, что сужденіе о необходимости разсмотрѣнія и утвержденія расцѣночныхъ вѣдомостей до приступа къ работамъ основывалось, главнымъ образомъ, на слѣдующихъ соображеніяхъ:

1) Своевременно и осмотрительно составленныя и въ установленномъ порядкѣ утвержденныя расцѣночныя вѣдомости служатъ для Правительства единственнымъ ручательствомъ того, что гарантируемые имъ строительные займы будутъ заключены въ размѣрѣ, не превышающемъ дѣйствительную потребность, и что на полученные этими займами капиталы будутъ произведены сооруженія дѣйствительно полезныя для страны и при этомъ не будетъ допущено излишней роскоши и переплатъ. Между тѣмъ, исторія большинства разрѣшенныхъ акціонернымъ обществамъ построекъ показываетъ, что акціонеры-строители свободно получаютъ въ свое распоряженіе облигаціонные капиталы и безъ правительственнаго учета расходуютъ ихъ, произвольно опредѣляя какъ самое количество и виды работъ, такъ и ихъ цѣны. Расцѣночныя же вѣдомости представляются на разсмотрѣніе правительственныхъ вѣдомствъ и утверждаются тогда, когда значительная часть работъ уже произведена, а количество и стоимость остальныхъ предрѣшены договорами, заключенными съ третьими лицами. При подобныхъ условіяхъ нельзя ожидать сколько-нибудь существенной пользы дѣлу отъ запоздалаго

разсмотрѣнія расцѣнокъ, являющихся, въ сущности, уже не предварительными, а исполнительными или отчетными, хотя и безъ всякихъ документальныхъ оправданій*).

2) Неоднократно наблюдавшееся представленіе желѣзнодорожными обществами расцѣночныхъ вѣдомостей уже послѣ приступа къ работамъ, или даже въ нѣкоторыхъ случаяхъ по окончаніи строительныхъ операцій, можетъ имѣть слѣдствіемъ необходимость увеличенія строительныхъ капиталовъ въ столь значительномъ размѣрѣ, что многія изъ разсмотрѣнныхъ уже Правительствомъ данныхъ о финансовой сторонѣ дѣла представятся въ совершенно иномъ видѣ.

Между тѣмъ возможно точное уясненіе предѣльной стоимости намѣченнаго къ сооруженію желѣзнодорожнаго пути является тѣмъ болѣе важнымъ, что при теперешнемъ развитіи нашей желѣзнодорожной сѣти разрѣшеніе вопросовъ о предпочтительности сооруженія той или иной новой линіи изъ числа путей, проектируемыхъ какъ казною, такъ и частными компаніями—и этими послѣдними въ особенности—въ значительной мѣрѣ зависитъ отъ того, насколько потребный на сооруженіе каждой данной дороги расходъ признается Правительствомъ соотвѣтствующимъ пользѣ, ожидаемой отъ предпринимаемой линіи. Какъ указываетъ опытъ, несоблюденіе этого правила влечетъ за собою нерѣдко перерасходы противъ первоначально опредѣленныхъ суммъ, достигающіе 35%,—какъ по Харьково-Балашовской линіи и даже 50%—по Тихорѣцко-Царицынской. Нежелательность подобныхъ явленій, совершенно измѣняющихъ первоначальные расчеты объ экономическомъ значеніи того или иного желѣзнодорожнаго пути, приводитъ къ мысли, что необходимо было бы, при разрѣшеніи вопросовъ о проведеніи новыхъ дорогъ, имѣть въ распоряженіи Правительства соотвѣтствующія данныя (расцѣнки) о сопряженныхъ съ разрѣшаемыми сооруженіями расходахъ, основанныя на произведенныхъ уже изысканіяхъ, какъ это имѣло мѣсто въ прежнее время, при дѣйствовавшемъ тогда концессіонномъ способѣ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Только слѣдуя указаннымъ путемъ,—было замѣчаемо въ средѣ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Депар-

---

*) См. представленіе Государственнаго Контролера въ Комитетъ Министровъ, отъ 28 Февраля 1897 г. за № 314.

тамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта,— высшее Правительство можетъ вполнѣ упорядочить дѣло современнаго желѣзнодорожнаго строительства, а вмѣстѣ съ тѣмъ обезопасить себя отъ новыхъ приплатъ по гарантіи желѣзнодорожныхъ облигаціонныхъ займовъ, которыя еще до послѣдняго времени отягощали платежныя средства Государства, а въ серединѣ 70-хъ годовъ даже вынудили временно Правительство вовсе пріостановить сооруженіе новыхъ желѣзнодорожныхъ путей *).

Наряду съ указаннымъ взглядомъ, въ средѣ Соединеннаго Присутствія существовало однако и другое воззрѣніе, признававшее требованіе о предварительномъ утвержденіи расцѣночныхъ вѣдомостей правильнымъ лишь въ видахъ соблюденія формальныхъ сторонъ дѣла, практически же неудобнымъ и, какъ общее начало, едва-ли желательнымъ.

Прежде всего, по мнѣнію сторонниковъ разсматриваемаго взгляда, самое значеніе расцѣночныхъ вѣдомостей въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства представляется несомнѣнно преувеличеннымъ. Стремясь обнять собою всю полноту строительной операціи, расцѣночная вѣдомость заранѣе даетъ точное и постоянное опредѣленіе такимъ ея элементамъ, какъ напримѣръ количеству работъ, цѣнамъ на работы и поставки,— которые могутъ быть выяснены лишь при своемъ осуществленіи на дѣлѣ, и то лишь въ предѣлахъ даннаго мѣста и времени. Не говоря уже о допускаемыхъ составителями расцѣночныхъ вѣдомостей погрѣшностяхъ, вродѣ, напримѣръ, указанія для извѣстнаго раіона цѣнъ на работы по соображенію цѣнъ другой мѣстности, достаточно въ семъ отношеніи отмѣтить то, что, при массовомъ спросѣ на тѣ или иныя работы и поставки, стоимость ихъ можетъ быть установлена лишь въ соотвѣтствіи съ имѣющимъ послѣдовать предложеніемъ, учесть которое заранѣе, по единичнымъ цѣнамъ, существовавшимъ до приступа къ работамъ, представляется совершенно невозможнымъ. А между тѣмъ пріемы подобнаго рода лежатъ

*) Журналы Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 11 Ноября 1897 г.,—объ опредѣленіи размѣра строительнаго капитала Царицынско-Тихорѣцкой вѣтви, Владикавказской желѣзной дороги, и, отъ 21 Апрѣля 1898 г.,—о разрѣшеніи обществу Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги сооруженія и эксплоатаціи линіи отъ Кіева до Полтавы.

въ основѣ составленія всѣхъ расцѣночныхъ вѣдомостей, способствуя этимъ, наравнѣ съ самою схемою расцѣнокъ, неосуществимости послѣднихъ. Присоединяя къ указаннымъ причинамъ общаго характера случайныя, привходящія обстоятельства,— какъ-то измѣненіе первоначальныхъ заданій и проч., — разсматриваемое мнѣніе приходило въ конечномъ выводѣ къ тому, что расцѣночныя вѣдомости обыкновенно предуказываютъ то, чего вообще предвидѣть невозможно *).

Кромѣ того, при оцѣнкѣ требованія о представленіи расцѣночныхъ вѣдомостей до разрѣшенія на производство строительныхъ операцій и приступа къ работамъ, въ средѣ Соединеннаго Присутствія было указываемо на то, что неудобопримѣнимость подобнаго порядка обусловливается коренными основаніями современнаго желѣзнодорожнаго строительства, по преимуществу черезъ посредство частныхъ компаній. Трудно допустить, чтобы какая-либо изъ этихъ компаній, ведущая свое хозяйство осмотрительно, до разрѣшенія постройки той или иной желѣзной дороги, даже при особыхъ понужденіяхъ, рѣшилась на свой страхъ приступить къ крупнымъ затратамъ по производству весьма дорогихъ техническихъ изысканій, необходимыхъ для составленія расцѣнокъ, рискуя потерять затраченныя суммы въ случаѣ отказа въ разрѣшеніи на сооруженіе испрашиваемой линіи или измѣненія ея направленія. Поэтому неуклонное требованіе отъ желѣзнодорожныхъ обществъ производства предварительныхъ изысканій и представленія расцѣночныхъ вѣдомостей было бы равносильно существенному сокращенію частнаго желѣзнодорожнаго строительства, а съ другой стороны значительно замедлило бы быстроту его движенія, такъ какъ для каждой данной дороги пришлось бы тратить исключительно на техническія изысканія и составленіе расцѣночной вѣдомости 2—3 года,—время, въ теченіе коего, обыкновенно, одновременно съ исполненіемъ изысканій, производятся и всѣ предварительныя дѣйствія и заготовки по подвозу матеріаловъ. Измѣненіе дѣйствующаго порядка представляется врядъ-ли возможнымъ, тѣмъ болѣе, что

*) Журналъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 27 Февраля и 20 Марта 1901 г., по дѣлу о покрытіи перерасходовъ по постройкѣ обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги нѣкоторыхъ линій, разрѣшенныхъ обществу въ періодъ 1892—1896 г.г.

указаніе на неполноту или отсутствіе предварительныхъ изысканій какъ на исключительную причину перерасходовъ противъ первоначально исчисленныхъ строительныхъ капиталовъ, не можетъ быть признано вполнѣ правильнымъ: какъ по Балашово-Харьковской, такъ и по Царицынско-Тихорѣцкой линіямъ передержки произошли вслѣдствіе предъявленія Правительствомъ къ означеннымъ сооруженіямъ заданій, значительно болѣе широкихъ противъ первоначально предположенныхъ. Къ той же мысли приводятъ также и соображенія о выгодности для казны всѣхъ состоявшихся съ частными желѣзнодорожными обществами соглашеній о постройкѣ ими новыхъ желѣзныхъ дорогъ,—выгодности, являющейся особенно очевидной при сопоставленіи ея съ результатами дѣйствовавшей ранѣе концессіонной системы, при которой всѣ формальныя стороны дѣла были исполняемы совершенно пунктуально. Въ прежнее время концессіи выдавались лишь по производствѣ подробныхъ техническихъ изысканій и утвержденіи исполнительныхъ проектовъ и расцѣночныхъ вѣдомостей,—что при тогдашнихъ условіяхъ было совершенно необходимо, такъ какъ всѣ расходы по сооруженію желѣзнодорожныхъ линій производились за счетъ казны. Тѣмъ не менѣе это не препятствовало строителямъ обогащаться за счетъ Правительства и не избавляло Государственное Казначейство отъ немедленныхъ приплатъ по гарантіи строительныхъ капиталовъ, повлекшихъ за собою накопленіе прежними желѣзнодорожными компаніями милліарднаго долга казнѣ, значительная часть котораго погашена простымъ списаніемъ со счетовъ за невозможностью производства иного расчета. Съ принятіемъ же за послѣднее время рѣшительныхъ мѣръ къ преобразованію нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, отношенія казны къ частнымъ компаніямъ совершенно измѣнились: существующія желѣзнодорожныя общества (за немногими изъятіями) не только не получаютъ приплатъ по гарантіи, но даже вырабатываютъ болѣе или менѣе значительныя прибыли, крупныя доли коихъ поступаютъ въ пользу казны, только этимъ и участвующей нынѣ въ дѣлахъ означенныхъ акціонерныхъ компаній. Такое благотворное значеніе дѣйствующаго въ настоящее время въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ порядка приводило сторонниковъ разсматриваемаго взгляда къ убѣжденію въ томъ, что условія нашего частнаго желѣзнодорожнаго строительства не предста-

вляютъ въ общемъ для казны какого-либо риска въ смыслѣ возможности крупныхъ приплатъ изъ средствъ Государственнаго Казначейства *).

Обнаружившееся коренное различіе взглядовъ на значеніе въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства времени утвержденія расцѣнокъ не дало Правительству достаточно твердыхъ основаній для безотлагательнаго и притомъ окончательнаго рѣшенія вопроса въ пользу того или другого изъ высказанныхъ мнѣній.

Установленіе контрольнаго надзора за постройкою желѣзныхъ дорогъ на счетъ гарантированныхъ Правительствомъ капиталовъ. Краткая исторія этого вопроса со времени его возникновенія. Современное положеніе вопроса о контрольномъ надзорѣ за эксплоатаціонными оборотами частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Во всякомъ случаѣ съ объясненнымъ положеніемъ этого дѣла Правительство не признало возможнымъ мириться. И если порядокъ утвержденія расцѣнокъ и опредѣленія размѣровъ строительныхъ капиталовъ, установленный въ огражденіе казны, оказался въ дѣйствительности невыполняемымъ, Правительство изыскало для казны болѣе надежное обезпеченіе. Такимъ обезпеченіемъ явилось установленіе своевременнаго учета дѣйствительной стоимости строительныхъ операцій Государственнымъ Контролемъ.

Установленіе контрольнаго надзора за ходомъ строительныхъ работъ частныхъ обществъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда онѣ производились на гарантированные казною облигаціонные капиталы, было признано необходимымъ еще въ началѣ 80-хъ годовъ. Первый опытъ такого надзора былъ сдѣланъ въ 1883 г. при возведеніи въ Брестѣ центральной станціи для надобностей военнаго вѣдомства и при сооруженіи второго пути на Варшавско-Тереспольской желѣзной дорогѣ. Затѣмъ, въ 1886 г. контрольный надзоръ былъ учрежденъ за сооруженіемъ пограничныхъ вѣтвей Ивангородо-Домбровской желѣзной дороги и въ 1888 г. за сооруженіемъ Уманскихъ вѣтвей Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Наконецъ, въ 1889 г. состоялось Высочайше утвержденное (8 Іюля) мнѣніе Государственнаго Совѣта, по которому учетъ стоимости всѣхъ работъ по усиленію частныхъ желѣзныхъ дорогъ, если въ доходности ихъ заинтересована казна, долженъ былъ производиться по дѣйствительнымъ на эти работы расходамъ, удостовѣреннымъ правительственною инспекціею, и въ случаяхъ, когда Государ-

---

*) Журналъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 21 Апрѣля 1898 г., по дѣлу о сооруженіи обществомъ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги линіи отъ Кіева до Полтавы.

ственный Контролеръ признаетъ это необходимымъ, контрольнымъ надзоромъ съ правами предварительной, фактической и послѣдующей ревизіи. Тогда же былъ образованъ надзоръ за разрѣшенными къ производству работами по усиленію Донецкой, Курско-Харьково-Азовской, Козлово-Воронежско-Ростовской и нѣкоторыхъ другихъ дорогъ *). Постепенное и систематическое расширеніе контрольнаго надзора въ области частнаго желѣзнодорожнаго строительства продолжалось до 1891 г. Еще въ этомъ году, Высочайше утвержденнымъ 15 Іюня мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, Государственному Контролеру было предоставлено подчинить производство расходовъ по постройкѣ обществомъ Владикавказской желѣзной дороги Петровской и Минераловодской вѣтвей ближайшему надзору, съ какою цѣлью была образована особая контрольная часть. Однако, со слѣдующаго же 1892 г., дальнѣйшее расширеніе контрольной дѣятельности пріостановилось. Къ этому времени въ положеніи нашего частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства появились замѣтныя измѣненія. Акціонерныя общества, не надежныя въ финансовомъ отношеніи, были уже упразднены; болѣе же состоятельныя соединились по ближайшимъ группамъ и образовали новыя крупныя компаніи, съ допущеніемъ казны къ участію въ вырабатываемыхъ ими чистыхъ прибыляхъ. Обстоятельство это обратило на себя вниманіе Правительства, и вновь былъ поставленъ вопросъ о подчиненіи дѣятельности этихъ новыхъ обществъ контрольному наблюденію. Особенно опредѣленно взглядъ Правительства по этому предмету получилъ выраженіе въ 1892 г. въ сужденіяхъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта по дѣлу объ образованіи общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Высказанныя тогда соображенія послужили на извѣстное время основаніемъ для послѣдующаго направленія нашей желѣзнодорожной политики. Поэтому казалось бы умѣстнымъ напомнить о нихъ въ полнотѣ, соотвѣтствующей значенію разрѣшеннаго ими вопроса.

Съ преобразованіемъ Рязанско-Козловской желѣзной дороги въ общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги, дѣятельность этого новаго общества подлежала значительному

*) Общій обзоръ развитія и дѣятельности Государственнаго Контроля въ царствованіе Императора Александра III.

расширенію. А именно, къ 305 верстамъ путей, эксплоатировавшихся прежнею компаніею, присоединялась обширная сѣть новыхъ линій, протяженіемъ до 1.500 верстъ и кромѣ того казенная Козлово - Саратовская желѣзная дорога въ 433 версты. Облигаціонный капиталъ общества увеличивался на 55 милл. р., т. е. болѣе чѣмъ вдвое противъ прежняго его размѣра; на общество предполагалось возложить нѣкоторыя новыя обязанности, въ томъ числѣ по устройству зернохранилищъ и элеваторовъ. Все это взятое вмѣстѣ и особливо указанное расширеніе предпріятія и возлагаемыя на общество обязанности по отношенію къ казнѣ привели Министра Путей Сообщенія (Статсъ-Секретаря Гюббенета) къ мысли о необходимости усиленія вліянія Правительства на дѣятельность общества и установленія надзора по строительнымъ его работамъ и по эксплоатаціи сѣти. Поэтому Министръ Путей Сообщенія находилъ полезнымъ включить въ условія образованія общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги постановленія: о подчиненіи общества фактическому надзору Государственнаго Контроля и о включеніи въ составъ правленія общества правительственнаго директора отъ Министерства Путей Сообщенія. Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта остановилось прежде всего на общихъ соображеніяхъ, относящихся до установленія правительственнаго надзора за дѣйствіями желѣзнодорожныхъ обществъ. По замѣчанію Д. Т. С. Абазы, историческій нашъ опытъ показываетъ, что Правительство было вынуждено расширить свое вліяніе на желѣзнодорожныя компаніи вслѣдствіе оказавшихся въ дѣлахъ многихъ изъ нихъ неисправностей, а иногда и злоупотребленій. Чтобы избѣжать подобныхъ нежелательныхъ дѣйствій и предотвратить убытки казны, предпринятъ былъ послѣдовательный рядъ общихъ и частныхъ мѣръ, въ томъ числѣ учрежденъ на нѣкоторыхъ линіяхъ фактическій контроль и въ составъ правленій нѣкоторыхъ обществъ введены директоры отъ Правительства. Послѣднія мѣры примѣнялись преимущественно къ тѣмъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, которыя требовали ежегодныхъ приплатъ въ счетъ правительственной гарантіи капиталовъ, и, не будучи заинтересованы въ результатахъ своей дѣятельности, допускали нерадивое и нерасчетливое веденіе своихъ операцій, а иногда даже прямыя злоупотребле-

нія. Недостатокъ наличныхъ средствъ вынуждалъ подобныя компаніи неоднократно обращаться къ содѣйствію Правительства. Этимъ обстоятельствомъ послѣднее обыкновенно и пользовалось для усиленія своего вліянія на дѣла частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Въ противоположность подобной невыгодной для казны дѣятельности многихъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, другія изъ нихъ съ первыхъ же годовъ послѣ ихъ образованія пріобрѣли полную финансовую самостоятельность или, переживъ тяжелые и неблагопріятные годы, окрѣпли, развили свою доходность, уплатили Правительству всѣ долги по гарантіи и заслуженно пользуются крупными барышами. Таковы общества: Московско-Ярославское, Московско-Казанское, Курско-Кіевское и нѣкоторыя другія. Поэтому, говорилъ А. А. Абаза, надлежитъ обратить вниманіе на указанное различіе между результатомъ дѣятельности обществъ, требующихъ крупныхъ жертвъ со стороны Правительства, и тѣхъ желѣзнодорожныхъ компаній, которыя, подобно Рязанско-Козловскому и другимъ перечисленнымъ выше обществамъ, давно погасили свои обязательства по отношенію къ казнѣ и должны быть признаны вполнѣ солидными и благонадежными предпріятіями. Чѣмъ болѣе основаній къ правительственному вмѣшательству въ дѣйствія первыхъ, тѣмъ менѣе поводовъ къ стѣсненію вторыхъ. Поэтому надлежитъ и впредь предоставить послѣднимъ свободно развивать свою дѣятельность въ предѣлахъ закона, существующихъ правилъ и частныхъ ихъ уставовъ.

Соединенное Присутствіе согласилось съ мнѣніемъ А. А. Абазы и поэтому не сочло своевременнымъ подчинять дѣятельность общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги особому правительственному надзору ни черезъ учрежденіе контроля надъ оборотами общества, ни путемъ введенія въ составъ правленія директора отъ Министерства Путей Сообщенія *).

Этимъ рѣшеніемъ въ исторіи отношеній Государства къ частному желѣзнодорожному хозяйству положено было начало новому основному принципу, которому на нѣсколько лѣтъ суждено было оказывать рѣшающее вліяніе на дальнѣйшее направленіе нашей желѣзнодорожной политики. Подробное выясненіе обстоятельствъ, при коихъ былъ вызванъ къ жизни

*) Выс. утв. 11 Января 1892 г., Журн. Соед. Пр.

этотъ принципъ, а также и мотивовъ, приведшихъ къ его установленію, представляется особенно важнымъ въ видахъ устраненія упрека въ нѣкоторой случайности правительственныхъ распоряженій по желѣзнодорожной части, дѣлаемаго въ томъ смыслѣ, что Правительство, до 1891—1892 г.г. поощрявшее установленіе контрольнаго наблюденія за дѣятельностью частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, съ этого времени сразу, на нѣсколько лѣтъ, пріостановилось въ его дальнѣйшемъ примѣненіи. И послѣ 1891 г. сила и значеніе контрольнаго надзора признавались Правительствомъ, но въ теченіе ближайшихъ къ этому времени лѣтъ условія частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства не обнаруживали поводовъ для его осуществленія. Какъ извѣстно, первая половина или даже первыя двѣ трети девятидесятыхъ годовъ могутъ считаться для нашихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій въ финансовомъ отношеніи особенно удачными. Старыя линіи преобразованныхъ обществъ выработывали все болѣе и болѣе высокіе доходы, новыя же линіи, на первое время оказавшіяся затѣмъ убыточными, въ большей части своей еще были въ постройкѣ и не понижали доходности обществъ (платежи процентовъ по строительнымъ капиталамъ новыхъ линій, по общему порядку, были относимы на счетъ разрѣшенныхъ обществамъ облигаціонныхъ займовъ). Акціонеры большинства желѣзнодорожныхъ обществъ не только вполнѣ исправно вносили платежи по гарантированнымъ Правительствомъ капиталамъ и по участію казны въ чистой прибыли, но пользовались еще супердивидендами и въ хозяйствѣ эксплоатируемыхъ ими предпріятій особыхъ неправильностей обнаруживаемо не было. Такимъ образомъ положеніе частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ за указанные годы вполнѣ отвѣчало тѣмъ условіямъ, которыя, согласно постановленному въ 1892 г. Соединеннымъ Присутствіемъ рѣшенію, устраняли необходимость примѣненія къ ихъ операціямъ контрольнаго надзора. Поэтому вполнѣ послѣдовательными представляются относящіяся къ разсматриваемому періоду времени положенія Соединеннаго Присутствія, согласно коимъ было изъято отъ контрольнаго наблюденія сооруженіе линій: Рязань—Казань съ Симбирскими вѣтвями (общества Московско-Казанской желѣзной дороги), Москва—Виндава и Дно—Витебскъ (общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги), Павелецъ—Москва и Данковъ—

Смоленскъ (общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги) и Кіевъ—Полтава (общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги) *).

Въ концѣ девятидесятыхъ годовъ, однако, въ положеніи нѣкоторыхъ предпріятій частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства обнаружилась перемѣна къ худшему, проявившаяся какъ въ пониженіи ихъ чистаго дохода, такъ и, въ отдѣльныхъ случаяхъ, въ недостаточной хозяйственности и даже иногда правильности образа дѣйствій руководившихъ сими предпріятіями правленій.

Ранѣе всего финансовыя затрудненія коснулись общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги. До 1896 г. включительно чистый доходъ по эксплоатаціи принадлежащихъ обществу линій былъ настолько значителенъ, что общество выдавало крупные дивиденды по акціямъ. Такъ, дивидендъ на акцію въ £ 100, сверхъ гарантированнаго дохода и за вычетомъ налога, составлялъ: въ 1892 г.—80 р., въ 1893 г.—103 р., 1894 г.—108 р., 1895 г.—107 р. и 1896 г.—91 р. 25 к. Начиная же съ 1897 г., чистый доходъ упалъ до такой степени, что, въ связи съ начавшимся съ того же времени возрастаніемъ обязательныхъ платежей по строительнымъ капиталамъ вновь открытыхъ линій и вѣтвей, въ немъ уже начали образовываться недостатки для покрытія гарантированныхъ платежей по акціямъ и облигаціямъ, вслѣдствіе чего приплаты Правительства по гарантіи составляли: за 1897 г.—1.145.619 р., за 1898 г.—2.337.408 р., за 1899 г.—1.676.338 р., за 1900 г.—2.720.000 р. и за 1901 г.—7.308.616 р., всего же около 15.187.981 р., а за прибавленіемъ недовнесенной за означенныя пять лѣтъ арендной платы за казенную Козлово-Саратовскую желѣзную дорогу въ общей суммѣ 10.300.000 р., весь долгъ общества Правительству къ 1 Января 1902 г. составлялъ около 25.487.981 р.

Обозрѣвая условія хозяйственной жизни общества за разсматриваемый періодъ времени, не трудно убѣдиться въ томъ, что испытываемыя обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги съ 1897 г. затрудненія происходятъ, главнымъ образомъ, отъ взаимодѣйствія слѣдующихъ причинъ:

1) недорода хлѣбовъ за эти годы въ Приволжскомъ и Заволжскомъ краѣ. Фактъ этотъ общеизвѣстенъ и подтвер-

*) Положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Высочайше утвержденныя 12 Мая 1896 г., 21 Мая 1897 г., 2 Мая и 1 Іюня 1898 г.

ждается данными о валовомъ доходѣ общества, который росъ весьма значительно до 1896 г. (съ 7½ милл. р. въ 1892 г. доходъ этотъ увеличился до 21½ милл. р. въ 1896 г.), а затѣмъ упалъ въ 1897 г. (до 20½ милл. р.) и далъ весьма незначительный приростъ въ 1898 г. (21⅓ милл. р.) и въ 1899 г. (23 милл. р.); 2) открытія движенія по новопостроеннымъ линіямъ общества, увеличившаго съ одной стороны расходы эксплоатаціи съ 13 милл. р. въ 1896 г. до 16½ милл. р. въ 1899 г., а съ другой—потребовавшаго уплаты процентовъ и погашенія по своимъ строительнымъ капиталамъ *), не давая вмѣстѣ съ тѣмъ обществу, какъ и всѣ вообще вновь открытые пути, сколько нибудь значительнаго дохода (платежи общества по этому предмету составляли 5⅓ милл. р. въ 1896 г. и возросли до 7½ милл. р. въ 1899 г.) и, наконецъ, 3) отмѣны премій (повышенныхъ тарифныхъ ставокъ для дорогъ грузчиковъ), причемъ общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги должно было пострадать весьма значительно, какъ общество, по преимуществу доставляющее грузы другимъ дорогамъ для пробѣга на дальнія разстоянія.

Приведенныя данныя, объясняя характеръ и свойство испытываемыхъ обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги затрудненій, позволяютъ, казалось бы, надѣяться, что причины, неблагопріятно повліявшія на теченіе дѣлъ названнаго общества, представляются вообще преходящими, въ виду чего общество это, съ минованіемъ указанныхъ временныхъ условій, встанетъ опять на твердую почву.

Тѣмъ не менѣе увеличивающаяся задолженность общества передъ казною должна была обратить на себя вниманіе Правительства, которое, гарантировавъ доходность предпріятія и являясь участникомъ въ его доходахъ какъ по причитающейся ему по уставу долѣ чистой прибыли, такъ и по пріобрѣтеннымъ акціямъ, очевидно не могло оставаться безучастнымъ зрителемъ разстройства дѣлъ общества. Указанныя въ 1892 г. Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта условія установленія непосредственнаго вліянія Правительства на дѣятельность общества наступили, и въ Январѣ 1901 г.

*) Во время сооруженія, проценты и погашеніе уплачиваются изъ строительныхъ суммъ.

Государственнымъ Контролеромъ былъ поставленъ вопросъ объ учрежденіи надъ оборотами общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги наблюдательнаго контроля. Дѣло это разсматривалось Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта въ засѣданіяхъ 27 Февраля и 20 Марта 1901 года.

Остановившись съ особеннымъ вниманіемъ на представленныхъ Генераломъ-отъ-Инфантеріи Лобко данныхъ, Соединенное Присутствіе признало вообще дальнѣйшее расширеніе дѣятельности Государственнаго Контроля въ нѣкоторыхъ областяхъ нашего частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства вполнѣ своевременнымъ. Высказываясь такимъ образомъ, Присутствіе однако строго различало контроль по строительнымъ операціямъ отъ контроля по оборотамъ эксплоатаціоннымъ. Насколько правительственное наблюденіе за постройками, производимыми частными желѣзнодорожными обществами на гарантированные капиталы, представляется по существу желательнымъ и вполнѣ по своему значенію выясненнымъ, одновременно обезпечивая выгоды казны и акціонеровъ, интересы коихъ иногда не совпадаютъ съ выгодами распорядителей работъ, настолько вопросъ о подчиненіи эксплоатаціонныхъ оборотовъ вышеозначенныхъ обществъ контрольному надзору требуетъ еще всесторонней, по особой важности и сложности затрогиваемыхъ интересовъ, осторожной предварительной разработки, какъ съ точки зрѣнія установленія тѣхъ или иныхъ условій примѣненія сего надзора, такъ и со стороны его объема и формы.

Не касаясь этого общаго вопроса, возбужденіе и дальнѣйшая разработка котораго входитъ въ кругъ вѣдѣнія подлежащихъ вѣдомствъ, Соединенное Присутствіе, въ отношеніи общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, согласно съ мнѣніемъ Министра Финансовъ, признало, что выдаваемыя Правительствомъ приплаты по гарантіи могутъ быть разсматриваемы, въ виду благонадежности предпріятія, скорѣе какъ временныя ссуды и одинъ этотъ фактъ полученія приплатъ, незначительныхъ къ тому же и по размѣру, едва-ли бы давалъ справедливое основаніе къ подчиненію его эксплоатаціонныхъ оборотовъ контрольному надзору, каковая мѣра примѣнялась въ свое время лишь къ обществамъ, гдѣ акціонеры,

въ виду непомѣрной задолженности передъ Правительствомъ, не имѣли никакого интереса въ дѣлѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ по поводу рѣшенія о подчиненіи контрольному надзору строительныхъ операцій частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, Соединенное Присутствіе находило необходимымъ установить, что примѣненіе указанной мѣры представляется полезнымъ и по обстоятельствамъ дѣла возможнымъ лишь въ отношеніи строительныхъ операцій, исполняемыхъ желѣзнодорожными предпріятіями за счетъ гарантированныхъ Правительствомъ капиталовъ. Хотя въ силу сложившихся за послѣдніе годы въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ условій, Правительство оказывается нынѣ заинтересованнымъ не только въ доходности обществъ, пользующихся гарантіею своихъ капиталовъ, но также и въ предпріятіяхъ, работающихъ за свой счетъ и рискъ, тѣмъ не менѣе, отношеніе Правительства къ тѣмъ и другимъ, въ силу присущихъ имъ коренныхъ между собою различій, не можетъ быть одинаково.

Исполняя постройки на гарантированные капиталы, желѣзнодорожныя общества могутъ, въ извѣстныхъ случаяхъ, производить за счетъ ихъ расходы въ излишне широкомъ масштабѣ въ сознаніи, что платежи процентовъ и погашенія по дѣлаемымъ затратамъ вполнѣ обезпечиваются правительственною гарантіею. Въ совершенно иныхъ условіяхъ находятся строительныя операціи желѣзнодорожныхъ предпріятій, дѣйствующихъ исключительно на свои собственныя средства. Вся тягость затратъ, не вызываемыхъ необходимостью, ложится въ этихъ предпріятіяхъ бременемъ на счетъ акціонеровъ, что и побуждаетъ ихъ, въ собственныхъ же интересахъ, къ возможной осмотрительности въ расходахъ.

На соображеніи этомъ Соединенное Присутствіе находило необходимымъ остановиться съ особеннымъ вниманіемъ въ виду исключительной важности частной предпріимчивости въ дѣлѣ нашего желѣзнодорожнаго строительства и, къ сожалѣнію, еще крайней незначительности случаевъ ея проявленія.

Не отрицая значенія контрольнаго наблюденія въ смыслѣ предупрежденія и пресѣченія отдѣльно наблюдаемыхъ нежелательныхъ явленій, Соединенное Присутствіе оставалось при мысли о необходимости соблюденія всемѣрной осторожности въ его примѣненіи къ дѣятельности самостоятельныхъ желѣзно-

дорожныхъ обществъ, дабы, въ стремленіяхъ пользы, не нанести попутно дѣлу скрытаго и потому непоправимаго вреда, т. е. остановить только что вновь начавшійся приливъ къ этого рода предпріятіямъ частной, не требующей правительственнаго ручательства, иниціативы, которой присуще работать въ условіяхъ наиболѣе простыхъ и чуждыхъ формализма.

Высказываясь поэтому за подчиненіе контрольному надзору лишь строительныхъ операцій, производимыхъ за счетъ гарантированныхъ Правительствомъ капиталовъ, Соединенное Присутствіе признало полезнымъ разъяснить, что примѣненіе такового надзора въ прежнее время было осуществляемо именно въ указываемыхъ Соединеннымъ Присутствіемъ предѣлахъ. До начала 90-хъ годовъ, участіе Правительства въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ выражалось исключительно предоставленіемъ ихъ основнымъ капиталамъ гарантіи и иногда выдачею имъ временныхъ ссудъ. Въ доходности желѣзнодорожныхъ компаній Правительство принимало лишь второстепенное участіе. Поэтому содержащіяся въ положеніи Комитета Министровъ и мнѣніи Государственнаго Совѣта, Высочайше утвержденныхъ 13 Іюня 1884 г. и 8 Іюля 1889 г., указанія на подчиненіе контрольному надзору операцій нѣкоторыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, въ доходности коихъ Правительство, по существу обязательныхъ между ними и казною отношеній, непосредственно было заинтересовано, не могли подразумѣвать участія казны въ чистыхъ прибыляхъ обществъ и имѣли въ виду лишь отношенія Правительства къ обществамъ по гарантіи и ссудамъ.

Въ заключеніе, по поводу рѣшенія о подчиненіи контрольному надзору строительныхъ операцій частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, исполняемыхъ за счетъ гарантированныхъ капиталовъ, Соединенное Присутствіе признало полезнымъ сохранить установленный Высочайше утвержденнымъ, 13 Іюня 1884 г., положеніемъ Комитета Министровъ порядокъ, и поэтому дѣйствіе такого постановленія примѣнить не сразу ко всѣмъ вышеуказаннымъ обществамъ, а распространять его отдѣльно, по мѣрѣ разрѣшенія строительныхъ работъ и выпуска на эту надобность гарантированныхъ капиталовъ.

Положеніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта Высочайше утверждено 8 Апрѣля 1901 года.

Оцѣнивая значеніе разсмотрѣнной мѣры, нельзя не видѣть рѣшительнаго шага Правительства къ усиленію воздѣйствія его на частныя желѣзнодорожныя компаніи. Съ принятіемъ такого рѣшенія, контрольное наблюденіе подлежитъ примѣненію при сооруженіи новыхъ линій всѣми безъ изъятія нашими крупными желѣзнодорожными обществами (общества желѣзныхъ дорогъ: Владикавказской, Московско-Виндаво-Рыбинской, Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской, Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ и Лодзинской-Фабричной) и не коснется лишь желѣзнодорожныхъ сооруженій (подъѣздныхъ путей мѣстнаго значенія и трамваевъ), незначительныхъ и по протяженію и по существу затрогиваемыхъ ими интересовъ Государства.

Какъ выше было упомянуто, работы по усиленію частныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ доходности коихъ казна заинтересована, были подчинены контрольному наблюденію уже съ 1889 г. въ силу состоявшагося въ томъ году Высочайше утвержденнаго, 8 Іюля, мнѣнія Государственнаго Совѣта.

Такимъ образомъ въ настоящее время надзоръ Государственнаго Контроля обнимаетъ собою всю совокупность строительныхъ операцій, исполняемыхъ акціонерными желѣзнодорожными обществами за счетъ гарантированныхъ Правительствомъ облигаціонныхъ капиталовъ.

Особыя мѣры по установленію правительственнаго надзора за внутреннимъ хозяйствомъ нѣкоторыхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Изложенное показываетъ, съ какою осторожностью Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта отнеслось къ вопросу о подчиненіи контрольному наблюденію эксплоатаціонныхъ оборотовъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. По особой важности и сложности связанныхъ съ нимъ интересовъ, вопросъ этотъ признанъ требующимъ дальнѣйшей предварительной разработки и потому безотлагательное разрѣшеніе его найдено преждевременнымъ. Затрудняясь установленіемъ какихъ-либо общихъ нормъ надзора за порядкомъ управленія и правильностью оборотовъ акціонерныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, Правительство время отъ времени вынуждаемо было однако къ прямому вмѣшательству во внутренніе распорядки отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, въ участи коихъ казна оказывалась непосредственно заинтересованною.

а) Утвержденіе директоровъ правленія общества Юго - Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ Министромъ Финансовъ по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія.

Излагая въ хронологической послѣдовательности рядъ изданныхъ Правительствомъ по указанному вопросу въ теченіе 1895—1902 г.г. постановленій, на первомъ мѣстѣ слѣдуетъ отмѣтить мѣру, принятую въ видахъ упорядоченія управленія обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Со времени соединенія Грязе-Царицынской, Козлово-Воронежско-Ростовской, Орловско-Грязской и Ливенской желѣзныхъ дорогъ въ одно общее предпріятіе общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, т. е. съ 1893 г., результаты эксплоатаціи дорогъ этого общества представлялись, по отчетамъ правленія, до 1898 г., въ весьма благопріятномъ какъ для акціонеровъ, такъ и для Правительства, видѣ, а именно, акціонеры получили въ дивидендъ на каждую непогашенную акцію въ 125 руб. мет.

За 1893 г.	9 р.	» к.
» 1894 —	10 —	» —
» 1895 —	10 —	17 —
» 1896 —	9 —	43 —
» 1897 —	8 —	93 —

Въ то же время казна, какъ участница въ чистыхъ прибыляхъ общества, получила, согласно § 49 устава, 4/5 остатка чистаго дохода, за отчисленіемъ 9 р. на акцію, что составило:

За 1893 г.	30.845	р.	11 к.
» 1894 —	892.949	—	13 —
» 1895 —	935.303	—	74 —
» 1896 —	342.393	—	30 —

Въ Мартѣ мѣсяцѣ 1899 г. Высочайше учрежденною при Государственномъ Контролѣ коммисіею для повѣрки годовыхъ отчетовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ при ревизіи отчетовъ общества были обнаружены значительныя неправильности по составленію отчета общества за 1897 годъ.

По представленному правленіемъ общества въ Апрѣлѣ 1899 г. проекту распредѣленія чистаго дохода общества за 1898 г., оказалось, что за означенный годъ не только не причиталось никакого дивиденда по акціямъ, но что за отчисленіемъ процентовъ и погашенія по облигаціямъ и аренд-

ной платы за Орловско-Грязскую желѣзную дорогу и Донецкіе участки, въ чистомъ доходѣ за этотъ годъ не имѣлось даже источника для погашенія акцій общества *).

Обстоятельство это побудило Министерство Финансовъ подвергнуть въ томъ же году балансъ счетовъ общества на 1 Января 1899 г. подробному разсмотрѣнію, причемъ обнаружилось, что на означенномъ балансѣ неподлежаще числятся весьма значительныя суммы, частью излишне записанныя въ доходъ дороги, частью подлежавшія снесенію въ расходы эксплоатаціи за прежнее время, что и было причиною преувеличеннаго исчисленія чистыхъ доходовъ общества за предшествовавшіе годы. Наконецъ, согласно окончательному ревизіонному журналу Высочайше учрежденной коммисіи по ревизіи отчета общества за 1897 г., оказалось, что выданный за означенный годъ дивидендъ въ размѣрѣ 8 р. 93 к. на акцію, что въ общей сложности составило 1.440.344 р. 28 к., въ дѣйствительности не причитался акціонерамъ и что по правильно составленному отчету чистый доходъ общества не былъ бы достаточенъ даже для уплаты Правительству аренды за Донецкіе участки.

Во избѣжаніе повторенія подобныхъ неправильностей при составленіи отчетовъ общества, принимавшій непосредственное участіе въ управленіи дѣлами общества предсѣдатель правленія этого общества, осенью 1899 г., былъ устраненъ изъ состава правленія. Вслѣдъ затѣмъ, въ виду сдѣланнаго на общемъ собраніи акціонеровъ названнаго общества, 13 Ноября того же года, однимъ изъ акціонеровъ предложенія, чтобы утвержденіе директоровъ правленія отъ акціонеровъ представлялось на усмотрѣніе Министра Финансовъ, правленію общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ было предложено вопросъ этотъ передать на обсужденіе созваннаго на 18 Февраля 1900 г. чрезвычайнаго общаго собранія, которое постановило ходатайствовать о дополненіи устава общества въ томъ смыслѣ, чтобы директора правленія и кандидаты къ нимъ, избираемые

*) По Высочайше утвержденному, 30 Марта 1900 г., положенію Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ разрѣшено въ тѣ годы, когда чистаго дохода общества окажется недостаточно для производства отчисленія на погашеніе акцій, потребный на это расходъ относить временно на кассовыя средства общества съ возмѣщеніемъ затѣмъ изъ ближайшаго дивиденда акціонеровъ или при окончательномъ расчетѣ съ обществомъ во время выкупа у него дорогъ.

общимъ собраніемъ акціонеровъ, подлежали утвержденію въ должностяхъ Министромъ Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія.

По представленію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта признало изложенное ходатайство общества подлежащимъ удовлетворенію и постановленіе Присутствія получило Высочайшее утвержденіе 30 Марта 1900 года.

б) Включеніе въ составъ правленія Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи директоровъ отъ Правительства.

Одновременно съ разсмотрѣннымъ дѣломъ, вниманіе Правительства остановили на себѣ затрудненія, возникшія въ предпріятіи Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи.

Образованному на основаніи Высочайше утвержденнаго, 26 Марта 1892 г., устава обществу разрѣшалась постройка цѣлаго ряда рельсовыхъ линій и, между прочимъ, подъѣздныхъ путей Феллинъ-Ревельскаго и Калиновка-Гайворонскаго, причемъ, на основаніи условій сооруженія этихъ путей, общество должно было реализовать строительные ихъ капиталы выпускомъ негарантированныхъ акцій и облигацій, первыхъ на $^1/_5$ и послѣднихъ на $^4/_5$ общаго размѣра строительныхъ капиталовъ. Акціи общества на основаніи § 14 устава должны были быть выпущены по нарицательной цѣнѣ, а 5% облигаціи, по утвержденнымъ Министромъ Финансовъ условіямъ выпуска, обществу разрѣшено было реализовать по 93%, а за вычетомъ 1% на покрытіе расходовъ по реализаціи— по 92%.

Реализацію своихъ облигацій общество производило черезъ посредство главной конторы П. П. фонъ-Дервиза, но, приступивъ къ постройкѣ послѣдне разрѣшенныхъ ему Феллинъ-Ревельскаго и Калиновка-Гайворонскаго путей, названное общество, въ виду постигшихъ въ Іюлѣ 1899 г. означенную контору затрудненій въ платежахъ и наступившаго вслѣдъ затѣмъ угнетеннаго состоянія денежнаго рынка, встрѣтило затрудненіе въ помѣщеніи облигаціонныхъ капиталовъ двухъ поименованныхъ путей на сумму 6.647.800 р. нар.

Такъ какъ прекращеніе, за недостаткомъ средствъ, производства работъ по сооруженію названныхъ путей и пріостановка вслѣдствіе сего платежей по заключеннымъ договорамъ

на подряды и поставки могли бы имѣть гибельныя послѣдствія для неокрѣпшаго и находившагося еще въ періодѣ постройки предпріятія, то Министръ Финансовъ призналъ необходимымъ оказать обществу воспособленіе, и въ Іюлѣ и Ноябрѣ 1899 г. обществу открытъ былъ въ Государственномъ Банкѣ подъ обезпеченіе оставшихся нереализованными облигацій кредитъ изъ 5% годовыхъ въ размѣрѣ сначала 60%, а затѣмъ еще 15% нарицательной ихъ стоимости съ тѣмъ, чтобы выдача денегъ въ счетъ помянутаго кредита производилась по надлежащемъ удостовѣреніи въ предстоящихъ обществу платежахъ за выполненныя уже по сооруженію путей работы и за заказанный подвижной составъ, рельсы, скрѣпленія и т. п. принадлежности.

Однако открытіе обществу помянутаго кредита не могло вполнѣ обезпечить безостановочнаго производства работъ по сооруженію Феллинъ-Ревельскаго и Калиновка-Гайворонскаго подъѣздныхъ путей, такъ какъ сверхъ облигацій общество должно было для покрытія части строительнаго капитала этихъ путей выпустить на 1.655.000 р. нар. дополнительныхъ акцій. По учиненной правленіемъ общества публикаціи о выпускѣ означенныхъ дополнительныхъ акцій, лишь однимъ акціонеромъ общества изъявлено было желаніе пріобрѣсти помянутыя акціи, притомъ всего на сумму 400 р. нар.; остальныя же акціи остались неразобранными. При такомъ положеніи дѣла, для размѣщенія ихъ должна была бы, на основаніи устава общества, быть открыта публичная подписка. Такъ какъ биржевая цѣна акцій общества составляла въ концѣ 1899 г. около 65 р. (за вычетомъ купона на дивидендъ въ 3—4 р.), то подписка на столь значительную сумму, понизивъ существовавшую биржевую цѣну акцій, могла бы состояться по цѣнѣ еще болѣе низкой, чѣмъ биржевая. По ходатайству общества Министръ Финансовъ разрѣшилъ въ Декабрѣ 1899 г. пріобрѣсти за счетъ свободной наличности Государственнаго Казначейства оставшіяся неразмѣщенными 16.546 акцій общества по современной биржевой цѣнѣ, а именно по 65 р. за акцію съ купономъ на полученіе дивиденда за 1900 г.. Пріобрѣтя означенное количество акцій, составляющее около $\frac{1}{3}$ всего числа акцій (56.550) Перваго Общества подъѣздныхъ путей въ Россіи, казна получила непосредственное участіе въ предпріятіи общества.

А такъ какъ по дѣйствовавшему уставу общества никакого надзора со стороны Правительства за расходованіемъ строительныхъ капиталовъ сооружаемыхъ обществомъ путей и за эксплоатаціей обществомъ открытыхъ уже для движенія линій не было установлено, то Министры Путей Сообщенія и Финансовъ нашли необходимымъ, по соглашенію съ обществомъ, ввести въ составъ правленія, для наблюденія за правильнымъ веденіемъ дѣлъ общества, двухъ директоровъ отъ Правительства, по одному отъ Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, и включить въ уставъ еще нѣкоторыя другія постановленія, какъ-то: объ ограниченіи размѣра содержанія директоровъ, о представленіи на утвержденіе Правительства годовыхъ смѣтъ по эксплоатаціи путей общества и о подчиненіи годовыхъ отчетовъ общества ревизіи со стороны Государственнаго Контроля.

Чрезвычайное общее собраніе акціонеровъ изъявило на это свое согласіе и проектированныя измѣненія были введены въ уставъ общества по Высочайше утвержденному, 11 Апрѣля 1900 г., положенію Комитета Министровъ.

в) Установленіе правительственнаго наблюденія за дѣлами общества Рязанско - Уральской желѣзной дороги.

Наконецъ, въ исходѣ 1901 г., возрастающая задолженность передъ казною общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги вновь остановила на себѣ вниманіе Правительства.

Выше было указано, что весь долгъ этого общества Правительству по приплатамъ по гарантіи и недовзносу арендной за Козлово-Саратовскую желѣзную дорогу платы составлялъ на 1 Января 1902 г. около 25.487.981 р. Согласно § 25 Высочайше утвержденныхъ, 11 Января 1892 г., условій образованія общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, Правительство имѣетъ право, начиная съ 1 Января 1905 г., во всякое время выкупить названную дорогу по доходности за послѣднее передъ выкупомъ семилѣтіе; но если Правительство вступитъ во владѣніе предпріятіемъ ранѣе 1 Января 1915 г., то выкупное вознагражденіе не должно быть менѣе того, которое опредѣлилось бы по доходности за 1884—1890 г.г., причемъ въ обоихъ случаяхъ, т. е. при выкупѣ 1 Января 1905 г. или 1 Января 1915 г., изъ выкупного вознагражденія удерживаются долги Правительству по гарантіи и по недовзносамъ арендной платы за Козлово-Саратовскую желѣзную дорогу, съ начетомъ 5% годовыхъ, причемъ означенное вознагражденіе не можетъ

быть менѣе капитализированнаго изъ 5% гарантированнаго Правительствомъ дохода на нарицательный акціонерный капиталъ.

Допуская, для простоты расчета, предположеніе, что, начиная съ 1902 г., чистый доходъ общества будетъ достаточенъ для уплаты всѣхъ обязательныхъ платежей, долгъ общества Правительству къ 1 Января 1905 г., т. е. ко времени, съ котораго Правительство можетъ выкупить дорогу, выразится, съ процентами, примѣрно въ суммѣ 24 милл. р.; выкупное же вознагражденіе, исчисляемое въ случаѣ выкупа дороги въ 1905 г., какъ объяснено выше, по доходности семилѣтія 1884—1890 г.г., составитъ сумму, превышающую нарицательный капиталъ непогашенныхъ акцій общества почти на 23 милл. рублей, а такъ какъ изъ выкупной суммы будутъ подлежать удержанію долги общества Правительству, то та сумма выкупного вознагражденія, которая причиталась бы къ выдачѣ акціонерамъ общества, не можетъ превышать суммы гарантированнаго акціонернаго капитала, какъ бы ни былъ значителенъ, въ предѣлахъ вѣроятнаго и возможнаго, чистый доходъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги за послѣдніе передъ выкупомъ годы.

Такимъ образомъ въ настоящее время создалось, по заключенію Соединеннаго Присутствія, положеніе, при коемъ въ экономномъ и правильномъ веденіи дѣла заинтересованы не акціонеры, не получающіе нынѣ къ тому же никакого дивиденда сверхъ гарантированнаго дохода, а казна, къ которой естественно и должно перейти руководительство предпріятіемъ, тѣмъ болѣе, что Правительство является въ настоящее время въ числѣ акціонеровъ. Между тѣмъ интересы казны представлены въ обществѣ совершенно несоотвѣтственно дѣйствительно принадлежащему ей въ предпріятіи участію: изъ пяти директоровъ правленія на сторонѣ казны (по принадлежащимъ ей акціямъ) находятся лишь два (къ тому же избираемые равнымъ образомъ общимъ собраніемъ акціонеровъ), т. е. меньшинство, которое поэтому можетъ иногда находиться въ невозможности достаточно оградить довѣренные ему интересы. Кромѣ того слѣдуетъ имѣть въ виду, что принимаемое нынѣ Правительствомъ участіе въ дѣлахъ общества является совершенно случайнымъ и основаннымъ единственно на принадлежности Правительству акцій общества, съ отчужденіемъ коихъ Правительство оказалось бы окончательно отъ дѣла устраненнымъ.

Признавая поэтому необходимымъ установить за дѣйствіями общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги правительственный надзоръ, Соединенное Присутствіе, согласно представленію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, основанному на соглашеніи съ обществомъ, остановилось на рѣшеніи ввести въ составъ правленія общества трехъ правительственныхъ директоровъ и утверждать на будущее время директоровъ отъ акціонеровъ и кандидатовъ къ нимъ властью Министра Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія, съ обязательствомъ со стороны общества подчиниться всѣмъ тѣмъ контрольнымъ правиламъ, которыя могутъ быть изданы Правительствомъ въ случаѣ, если бы оно признало полезнымъ подвергнуть обороты общества ближайшему наблюденію на какихъ-либо иныхъ основаніяхъ.

Такая форма надзора представлялась, по мнѣнію Соединеннаго Присутствія, вполнѣ соотвѣтствующею настоящему положенію дѣла еще и потому, что Правительство получаетъ въ близкомъ будущемъ право на выкупъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Предпріятіе это, владѣя значительною сѣтью рельсовыхъ путей (ширококолейныхъ и узкоколейныхъ), а равно многими вспомогательными желѣзнодорожными устройствами (элеваторы, пристани и пр.), потребуетъ для ближайшаго съ нимъ ознакомленія серьезнаго и продолжительнаго труда. Поэтому назначеніе въ составъ правленія правительственныхъ директоровъ значительно облегчило бы казнѣ предстоящую ей задачу, предоставивъ въ ея распоряженіе точныя данныя о всѣхъ отдѣльныхъ частяхъ предпріятія.

Постановленіе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, а равно указанныя Присутствіемъ измѣненія и дополненія устава общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги Высочайше утверждены 1 Іюня 1902 года.

Мѣры по упорядоченію финансоваго положенія нѣкоторыхъ предпріятій частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства.

Прослѣдивъ историческій ходъ отношеній Государства къ нашему частному желѣзнодорожному хозяйству за разсматриваемый періодъ времени, можно видѣть, что Правительство въ рѣшеніяхъ своихъ по возникавшимъ по этому предмету вопросамъ неуклонно держалось принципа, указаннаго Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта еще въ

1892 г. Слѣдуя этому началу, наша желѣзнодорожная политика послѣдняго восьмилѣтія дѣлала строгое различіе между предпріятіями солидными и къ тому же погасившими свои денежныя обязательства къ казнѣ и тѣми, финансовое положеніе коихъ, въ силу различныхъ внѣшнихъ или внутреннихъ условій, оказалось недостаточно устойчивымъ. Предоставляя первымъ свободно развивать свою дѣятельность въ предѣлахъ закона, существующихъ правилъ и частныхъ ихъ уставовъ, Правительство, въ отношеніи вторыхъ, принуждено было прибѣгать къ извѣстнымъ мѣрамъ воздѣйствія, осуществлявшагося обыкновенно въ формѣ правительственнаго надзора, равно обезпечивающаго интересы какъ казны, такъ и акціонеровъ. Особенное вниманіе, которое Правительство удѣлило внутреннему быту послѣднеуказанныхъ обществъ, не позволило ему остановиться на принятіи лишь мѣръ ограничительнаго характера. Въ различныхъ отрасляхъ хозяйственной дѣятельности нѣкоторыхъ частныхъ предпріятій удостовѣрена была наличность факторовъ, служившихъ причиною ихъ финансоваго недомоганія. Поставивъ своею задачею всемѣрно содѣйствовать упорядоченію частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства, Правительство не могло не озаботиться устраненіемъ указанныхъ неблагопріятныхъ элементовъ, оставленіе коихъ въ силѣ сдѣлало бы тщетными усилія, уже положенныя на достиженіе этой задачи.

Объ измѣненіи въ пользу обществъ желѣзныхъ дорогъ Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ порядка распредѣленія провозныхъ платъ.

Выше представлены были данныя о затрудненіяхъ, переживаемыхъ тремя обществами желѣзныхъ дорогъ: Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ и Перваго Общества подъѣздныхъ путей въ Россіи. Въ частности, по поводу двухъ первыхъ обществъ, по свѣдѣніямъ, имѣющимся въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ, нормы эксплоатаціонныхъ расходовъ этихъ предпріятій не превышаютъ таковыхъ же нормъ на сосѣднихъ желѣзныхъ дорогахъ; обнаруженныя доселѣ неправильности въ веденіи дѣла, не затрагивая существа предпріятія, представлялись скорѣе упущеніями бухгалтерскаго характера и испытываемыя названными обществами финансовыя затрудненія зависятъ исключительно отъ пониженія ихъ доходности *). Какія же причины столь неблаго-

*) Представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, отъ 13 Мая 1902 г., за № 22642.

пріятно и вмѣстѣ съ тѣмъ постоянно вліяютъ на результаты оборотовъ этихъ обществъ, кромѣ тѣхъ временныхъ и случайныхъ факторовъ, о которыхъ было упомянуто выше (послѣдовательные неурожаи и недостаточная на первое время доходность вновь открытыхъ рельсовыхъ путей)? Отвѣтъ на этотъ вопросъ находится въ представленіи Министра Финансовъ въ Комитетъ Министровъ, отъ 19 Марта 1901 г. (№ 2886), по дѣлу объ измѣненіи правилъ распредѣленія долей по перевозкамъ хлѣбныхъ грузовъ со станцій Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ. Въ настоящее время, говорится въ этомъ представленіи, при распредѣленіи провозныхъ платъ между желѣзными дорогами примѣняются правила, утвержденныя совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ и введенныя въ дѣйствіе съ 1 Августа 1893 года.

Если обратиться къ разсмотрѣнію вопроса о томъ, ставятъ ли эти правила всѣ дороги отправленія значительныхъ количествъ хлѣба въ равномѣрныя условія, то на этотъ вопросъ, по объясненію Министра Финансовъ, можно дать лишь отрицательный отвѣтъ по слѣдующимъ причинамъ.

Главнѣйшіе внутренніе рынки сбыта хлѣба, а равно вывозные порты и станціи для этого груза расположены на сѣверозападѣ, западѣ и югѣ Россіи. Вслѣдствіе сего хлѣбъ, отправленный изъ западныхъ, южныхъ и центральныхъ раіоновъ, пробѣгаетъ, въ общемъ, по желѣзнымъ дорогамъ значительно меньшія протяженія, чѣмъ хлѣбъ, отправляемый изъ восточныхъ раіоновъ. Въ то же время тарифы на перевозку хлѣба, для облегченія сбыта продуктовъ сельскаго хозяйства, весьма понижены, и нынѣ къ перевозкамъ хлѣба примѣняются дифференціальные тарифы, по которымъ единичная ставка съ пуда и версты понижается по мѣрѣ возрастанія общаго протяженія перевозки. Указанныя условія неизбѣжно приводятъ къ тому, что, при пропорціональномъ распредѣленіи провозныхъ платъ, восточныя дороги отправленія хлѣбныхъ грузовъ должны получать меньшія доли провозныхъ платъ, чѣмъ какія получаютъ за соотвѣтственныя протяженія перевозки отправляющія хлѣбъ западныя, южныя и центральныя дороги.

Такимъ образомъ, хотя на всѣхъ дорогахъ отправленія хлѣбныхъ грузовъ лежатъ одинаковыя тяготы, но, при пропорціональномъ распредѣленіи платъ, восточныя дороги должны получать сравнительно менѣе, чѣмъ другія дороги, и такъ какъ

Рязанско-Уральская и Юго-Восточныя дороги принадлежатъ тѣми своими протяженіями, съ которыхъ отправляются значительныя количества хлѣба, къ числу восточныхъ дорогъ, то, само собою разумѣется, положеніе Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи распредѣленія провозныхъ платъ представляется также менѣе благопріятнымъ, чѣмъ положеніе другихъ дорогъ.

Сверхъ того необходимо принять въ соображеніе, что каждая дорога строится, вообще, главнымъ образомъ, въ расчетѣ на перевозки тѣхъ грузовъ, которые вывозятся изъ прорѣзываемаго данною дорогою раіона или ввозятся въ этотъ раіонъ, т. е. грузовъ мѣстнаго значенія для сего раіона. Поэтому грузы, поступающіе въ прямомъ сообщеніи съ восточныхъ дорогъ для слѣдованія транзитомъ черезъ другія дороги, являются для этихъ другихъ дорогъ добавочными грузами къ тѣмъ грузамъ, въ расчетѣ на перевозки которыхъ онѣ были построены. Восточныя же дороги, въ виду своего географическаго положенія, подобныхъ добавочныхъ грузовъ или вовсе не имѣютъ, или имѣютъ сравнительно мало. Затѣмъ, восточныя дороги прорѣзываютъ раіоны, въ которыхъ обрабатывающая промышленность не достигла такой степени развитія, какъ въ другихъ раіонахъ, и потому перевозки хлѣбныхъ грузовъ имѣютъ для дохода восточныхъ дорогъ гораздо большее значеніе, чѣмъ для дохода другихъ дорогъ, которыя получаютъ существенныя части своего дохода также и отъ перевозокъ другихъ, кромѣ хлѣбныхъ, грузовъ.

Изложенное привело Министра Финансовъ къ заключенію, что правилами распредѣленія провозныхъ платъ 1893 г. восточныя дороги поставлены въ худшія условія, чѣмъ другія дороги, и что въ особенности въ отношеніи отправокъ хлѣба съ восточныхъ дорогъ надлежало соблюсти въ большей мѣрѣ преподанное въ 1889 г. Государственнымъ Совѣтомъ, при изданіи закона о желѣзнодорожныхъ тарифахъ, указаніе о необходимости извѣстной постепенности въ примѣненіи принципа распредѣленія платъ пропорціонально разстояніямъ перевозки по отдѣльнымъ дорогамъ. Въ виду сказаннаго, Статсъ-Секретарь Витте признавалъ соотвѣтственнымъ ввести поправку въ дѣйствующія правила распредѣленія платъ для Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ и притомъ въ смыслѣ увеличенія долей этихъ дорогъ за перевозки отпра-

вляемыхъ съ ихъ станцій хлѣбныхъ грузовъ. Та же самая поправка въ правилахъ является справедливою также и въ отношеніи другихъ восточныхъ дорогъ, расположенныхъ въ хлѣбородныхъ раіонахъ и отправляющихъ хлѣбъ по общимъ тарифамъ. Но въ настоящее время къ числу такихъ дорогъ принадлежатъ: казенныя Сызрано-Вяземская и Самаро-Златоустовская и частная Московско-Казанская дороги. Въ отношеніи поименованныхъ казенныхъ дорогъ сказанная поправка можетъ имѣть главнымъ образомъ только теоретическое значеніе, а для Московско-Казанской желѣзной дороги—она можетъ послужить причиной даже нѣкоторой денежной потери. Въ самомъ дѣлѣ, казенныя Сызрано-Вяземская и Самаро-Златоустовская дороги могутъ воспользоваться преимуществами по распредѣленію платъ главнѣйше за счетъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (Николаевской, Балтійской, Московско-Брестской Риго-Орловской и др.) и отчасти за счетъ Московско-Казанской дороги. Но хотя отъ указанной мѣры по отношенію къ Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской дорогамъ общій доходъ сѣти казенныхъ дорогъ нѣсколько и увеличится, этотъ доходъ въ то же время также и нѣсколько уменьшится, вслѣдствіе необходимости предоставить за счетъ казенныхъ дорогъ соотвѣтственныя преимущества Московско-Казанской дорогѣ. Московско-Казанская желѣзная дорога отъ преимуществъ въ распредѣленіи платъ получитъ денежную выгоду по перевозкамъ хлѣба съ ея станцій, но въ то же время названная дорога потерпитъ также и денежную потерю по перевозкамъ хлѣба со станцій Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской дорогъ, и эта потеря можетъ нѣсколько превзойти означенную, получаемую Московско-Казанскою дорогою, выгоду.

Изъ изложеннаго Министръ Финансовъ приходилъ къ выводу, что, вслѣдствіе слишкомъ поспѣшнаго подчиненія общему тарифному режиму Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, интересы этихъ дорогъ пострадали и доходность ихъ оказалась недостаточною; посему слѣдуетъ озаботиться тѣмъ, чтобы на будущее время поименованныя дороги не терпѣли, по возможности, ущерба вслѣдствіе примѣненія на нихъ несообразованной съ ихъ потребностями тарифной системы. Достигнуть же этого возможно двумя путями: или, не измѣняя тарифовъ, установить для Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ льготный спо-

собъ распредѣленія платъ, или же отказаться отъ примѣненія на этихъ дорогахъ общихъ для дорогъ сѣти тарифовъ и ввести въ дѣйствіе на Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогахъ особые тарифы. Остановиться однако на послѣднемъ рѣшеніи было бы нежелательно, такъ какъ при этомъ тарифныя учрежденія въ значительной степени утратили бы возможность устанавливать для всѣхъ промышленныхъ раіоновъ равномѣрныя тарифныя условія. Поэтому Министръ Финансовъ находилъ удобнѣе всего разрѣшить настоящее дѣло путемъ возстановленія для Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ правилъ распредѣленія платъ 1889 г. (замѣненныхъ въ 1893 г. нынѣ дѣйствующими правилами) въ отношеніи отправокъ хлѣбныхъ грузовъ, а именно—выдѣленія по отправкамъ хлѣба, слѣдующимъ со станцій Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, повышенныхъ долей платъ въ пользу этихъ дорогъ за первыя 125 верстъ пробѣга по нимъ груза и принятія для транзитныхъ перевозокъ хлѣба черезъ участокъ Тамбовъ—Козловъ, при распредѣленіи платъ пропорціонально разстояніямъ, разстоянія перевозки по названному участку не въ дѣйствительномъ, а въ условномъ, увеличенномъ до 130 верстъ, размѣрѣ.

Хотя мѣра эта должна была привести, по приблизительному подсчету, къ увеличенію дохода Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ за счетъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ на сравнительно незначительную сумму въ 275.000 р. и за счетъ казенныхъ дорогъ на сумму въ 1.075.000 р., но соображеніе объ указанномъ уменьшеніи дохода желѣзныхъ дорогъ не должно было, по мнѣнію Министра Финансовъ, служить поводомъ для сомнѣнія, что принятіе проектированной мѣры было бы нарушеніемъ интересовъ казны. Въ самомъ дѣлѣ, Рязанско-Уральская желѣзная дорога построена за счетъ гарантированныхъ казною облигаціонныхъ и акціонерныхъ капиталовъ; равнымъ образомъ строительные, гарантированные казною, облигаціонные капиталы Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ также весьма значительны. При такихъ условіяхъ для казны имѣетъ важное значеніе, чтобы Рязанско-Уральская и Юго-Восточныя желѣзныя дороги эксплоатировались наиболѣе хозяйственно и успѣшно, достигнуть же сего возможно только заинтересовавъ общества этихъ дорогъ въ доходности послѣднихъ.

Комитетъ Министровъ призналъ доводы Министра Финансовъ вполнѣ уважительными. Останавливаясь на такомъ заключеніи, Комитетъ высказалъ, что ближайшее разсмотрѣніе обстоятельствъ, касающихся возникновенія и дѣятельности Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, подтверждаетъ необходимость особо внимательнаго къ нимъ отношенія Правительства въ переживаемое этими дорогами трудное время. Одною изъ причинъ неблагопріятныхъ условій, въ коихъ находятся оба названныя общества, является проведеніе ими новыхъ малодоходныхъ линій; принятіе же ими на себя риска по сооруженію сихъ линій произошло подъ извѣстнымъ правительственнымъ воздѣйствіемъ, возникавшимъ изъ соображеній о значительности доходовъ компаній, до преобразованія ихъ въ 1891 и 1893 г.г., достигавшихъ для Рязанско-Козловской дороги 25% на складочный капиталъ, и для Грязе-Царицынской въ среднемъ 9 р. на акцію.

Останавливаясь затѣмъ на финансовой сторонѣ дѣла и отмѣтивъ, что установленіе льготнаго порядка отчисленія провозныхъ платъ въ пользу Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ вызоветъ соотвѣтственное увеличеніе ежегодной доходности сихъ дорогъ на 850.000 и 500.000 р., Комитетъ не упускалъ изъ виду, что такое увеличеніе доходности сихъ дорогъ можетъ оказать въ свое время вліяніе на условія выкупа оныхъ, находящіяся въ прямой зависимости отъ дохода дорогъ въ послѣдніе передъ выкупомъ годы. Но, разсуждалъ далѣе Комитетъ, помимо того, что выкупъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги совершится вѣроятно при иныхъ уже обстоятельствахъ, подобное соображеніе не должно, по замѣчанію Статсъ-Секретаря Графа Сольскаго, быть принимаемо во вниманіе, какъ скоро оказаніе пособій обществамъ признается соотвѣтствующимъ справедливости и потребностямъ экономическаго развитія мѣстностей, входящихъ въ раіонъ дѣйствій названныхъ двухъ дорогъ. Выясняя затѣмъ, какимъ образомъ проектируемыя мѣры отразятся собственно на дивидендахъ акціонеровъ Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, Комитетъ замѣтилъ, что денежные результаты эксплоатаціи дорогъ этихъ обществъ за послѣдніе годы были столь неудовлетворительны, что доходовъ не хватало на покрытіе обязательныхъ для обществъ платежей. Поэтому предполагаемое увеличеніе доходности сихъ обществъ будетъ обращаемо прежде всего на

пополненіе указанныхъ по уставамъ отчисленій и поступитъ въ пользу акціонеровъ лишь послѣ того, какъ дороги начнутъ вырабатывать достаточно для оплаты процентовъ по гарантіи акцій, облигацій и взноса арендной платы за состоящіе въ эксплоатаціи обществъ казенные рельсовые пути.

Наконецъ относительно срока, въ теченіе коего означенныя преимущества будутъ сохранять свою силу, Комитетъ принялъ въ соображеніе, что на акціи бывшей Грязе-Царицынской желѣзной дороги, замѣненныя акціями Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ періодъ времени съ 1886 по 1892 г.г. включительно, выдавался дивидендъ, въ среднемъ по 9 р. 31 к. въ годъ на каждую акцію нарицательной стоимости въ 125 р. мет. Сообразно этому Комитетъ остановился на рѣшеніи, что вопросъ о преимуществахъ для общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ по распредѣленіи платъ долженъ быть подвергнутъ пересмотру по достиженіи времени, когда доходъ общества будетъ достаточенъ для выдачи 9 р. на каждую непогашенную акцію. Въ отношеніи же общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, Комитетъ призналъ, что такимъ моментомъ должно быть достиженіе чистымъ доходомъ дороги нормы, при коей оказалось бы возможнымъ выдать въ дивидендъ на акціонерный капиталъ сумму въ 750 тыс. р. (считая въ томъ числѣ и гарантированный доходъ), вполнѣ достаточную, чтобы заинтересовать акціонеровъ въ успѣшной и экономической эксплоатаціи дороги.

Изложенное положеніе Комитета Министровъ Высочайше утверждено 27 Апрѣля 1901 года.

Изъятіе изъ аренды общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, оказавшихся убыточными для общества казенныхъ Донецкихъ вѣтвей.

Выше было отмѣчено, что, съ осуществленіемъ дарованной обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ льготы по болѣе выгодному для этого предпріятія распредѣленію провозныхъ платъ за хлѣбъ, доходность общества должна увеличиться примѣрно на сумму до 500 тыс. р. въ годъ. Для полнаго упроченія дѣлъ общества этой суммы оказывалось недостаточно. Съ 1898 г. акціи общества не приносили никакого дивиденда и участники предпріятія не пользовались никакимъ доходомъ на вложенные ими въ дѣло капиталы (акціи общества не гарантированы). А въ 1899 г. финансовое положеніе общества затруднилось еще болѣе, и для взноса обязательныхъ платежей у общества не хватило 910.772 р. 86 к. При такихъ

условіяхъ, Министръ Финансовъ призналъ своевременнымъ дать движеніе возбужденному обществомъ еще въ 1898 г. ходатайству объ изъятіи изъ его арендnаго пользованія, оказавшихся для него убыточными, Донецкихъ казенныхъ вѣтвей.

Обстоятельства этого дѣла заключаются въ слѣдующемъ: Высочайше утвержденнымъ, 26 Января 1896 г., положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ были предоставлены въ арендное пользованіе, срокомъ по 20 Іюня 1953 г. и за ежегодную въ пользу казны плату по 450 тыс. р., участки казенной Донецкой желѣзной дороги: Звѣрево—Дебальцево, Дебальцево—Попасная—Лисичанскъ и Дебальцево—Хацепетовка, съ примыкающею къ нимъ Луганскою вѣтвью. Ходатайство общества объ арендѣ указанныхъ участковъ и согласіе на это Правительства основывалось главнымъ образомъ на томъ соображеніи: 1) что включеніе въ сѣть Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ перечисленныхъ участковъ, примыкающихъ къ дорогамъ общества, доставитъ послѣднему возможность лучшей утилизаціи своего подвижного состава какъ уничтоженіемъ лишнихъ пунктовъ передачъ, такъ и удобствомъ распредѣленія подвижного состава сообразно потребностямъ движенія; 2) что съ передачею Донецкихъ участковъ обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ послѣднее, въ видахъ увеличенія перевозокъ угля изъ раіона сихъ участковъ, будетъ заинтересовано въ развитіи подъѣздныхъ путей къ угольнымъ копямъ.

Въ первое же время по вступленіи общества въ пользованіе означенными участками, вслѣдствіе оказавшейся, въ зависимости отъ чрезвычайнаго роста перевозокъ въ Донецкомъ бассейнѣ угольныхъ грузовъ, недостаточной провозной и пропускной способности этихъ участковъ, обществу пришлось произвести весьма значительныя затраты на укладку вторыхъ путей, устройство разъѣздовъ, пріобрѣтеніе добавочнаго подвижного состава, а также на устройство линіи Попасная—Никитовка, каковыя затраты въ общемъ достигли въ теченіе 1896—1899 г.г. суммы свыше 17.000.000 р. *). Эти непред-

*) Сверхъ затратъ, возложенныхъ на общество приведеннымъ Высочайшимъ повелѣніемъ, 26 Января 1896 г., на сумму 3.260.000 р., общество затратило въ теченіе 1896—1899 г.г. еще слѣдующія суммы: а) на пріобрѣтеніе добавочнаго подвижного состава—7.758.000 р.; б) на устройство второго пути Хацепетовка-Лисичанскъ—

видѣнные при выработкѣ условій передачи обществу Донецкихъ участковъ расходы не могли, однако, соотвѣтственно увеличить чистаго дохода участковъ, такъ какъ рядомъ съ увеличеніемъ перевозокъ измѣнился кореннымъ образомъ и, притомъ къ невыгодѣ общества, самый характеръ движенія угольныхъ грузовъ въ Донецкомъ раіонѣ. Явленіе это произошло подъ вліяніемъ слѣдующей причины.

Самымъ значительнымъ потребителемъ угля являются желѣзодѣлательные заводы, развившіеся въ послѣднее время очень сильно. Вмѣстѣ съ тѣмъ за это время измѣнились взгляды этой отрасли промышленности на наиболѣе выгодное для нея мѣсто расположенія своихъ заводовъ. Прежде заводы эти строились по близости руды и воды; впослѣдствіи же произведенные расчеты привели къ убѣжденію, что заводы должны строиться въ непосредственной близости отъ угля и послѣдніе по времени предпріятія основались въ самомъ Донецкомъ бассейнѣ, не останавливаясь передъ необходимостью крупныхъ затратъ на устройство значительныхъ водныхъ резервуаровъ, для чего иногда требовалось цементированіе большихъ площадей *).

Наряду съ желѣзодѣлательными заводами въ Донецкомъ бассейнѣ стали водворяться и другія отрасли промышленности, также требующія уголь, дающій вообще небольшіе пробѣги по желѣзнымъ дорогамъ, каковые пробѣги еще больше уменьшаются для каждой отдѣльной дороги, въ томъ числѣ и для общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, если уголь идетъ съ Донецкаго участка одной дороги на Донецкій же участокъ, находящійся въ эксплоатаціи другого управленія. Наконецъ многіе старые желѣзодѣлательные заводы, основавшіеся на рудѣ, въ послѣднее время стали обезпечивать себя топливомъ изъ собственныхъ рудниковъ, для каковой цѣли угленосныя земли были ими пріобрѣтены въ раіонѣ, лежащемъ къ сѣверу отъ ст. Дебальцево, причемъ уголь по Юго-Восточ-

---

2.931.440 р.; в) на дополнительныя затраты по устройству Крестнинской вѣтви— 253.963 р.; г) на устройство разъѣздовъ на участкахъ—266.012 р.; д) на постройку линіи Попасная — Никитовка — 2.637.343 р. Всего 13.846.758 р., а съ вышеуказанными 3.260.000 р.=17.106.758 р.

*) Въ раіонѣ разсматриваемыхъ вѣтвей основались слѣдующіе заводы: Донецко-Юрьевскій, близъ ст. Юрьевки, Алмазный и Бѣлянскій, близъ ст. Алмазной и Бѣлой, и Ольховскій близъ Луганска.

нымъ желѣзнымъ дорогамъ дѣлаетъ до передаточной станціи Хацепетовки ничтожный пробѣгъ въ 29—37 верстъ *).

Для 1899 г. положеніе перевозокъ угля со станцій переданныхъ обществу Донецкихъ вѣтвей представлялось въ слѣдующемъ видѣ. Общая перевозка достигла 127 милл. пуд. (противъ 57 милл. пуд. 1893 г.); но изъ этого количества только 31,4% оказалось груза, идущаго по линіямъ общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ съ большимъ пробѣгомъ, тогда какъ перевозки съ малымъ пробѣгомъ достигали 68,6%. При этомъ наибольшая часть послѣднеуказанныхъ перевозокъ дѣлала по линіямъ общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ пробѣги всего въ 37 верстъ, а такъ какъ уголь этотъ шелъ по другимъ дорогамъ на большія разстоянія и слѣдовательно по низкому тарифу, то въ пользу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ отчислялась очень малая величина, и весь заработокъ общества по этимъ перевозкамъ равнялся въ среднемъ, вмѣстѣ съ дополнительными сборами, 0,57 к. съ пуда или 4 р. 27,5 к. съ вагона. Насколько эта выручка мала, видно по тому, что оборотъ вагона въ этомъ направленіи на практикѣ равняется 4—6 суткамъ, между тѣмъ одна наемная плата за вагонъ составляетъ 1 р. 25 к. въ сутки, т. е. отъ 5 до 7 р. 50 к.

Въ результатѣ оказалось, что вслѣдствіе перехода нѣкоторыхъ Донецкихъ участковъ къ обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ: 1) въ выгодныя для общества условія были поставлены перевозки сравнительно небольшого количества угольныхъ грузовъ (31,4%), тогда какъ для вдвое большаго количества угля, условія перевозки ухудшились; 2) надежда на улучшеніе утилизаціи подвижного состава общества не только не осуществилась, но, по заявленію правленія, вагонное хозяйство этой дороги, благодаря условіямъ, въ которыхъ находилась эксплоатація Донецкихъ его участковъ, совершенно разстроилось; 3) вслѣдствіе огромнаго превышенія перевозокъ на самыхъ короткихъ разстояніяхъ, для общества убыточныхъ, надъ перевозками съ большими пробѣгами, эксплоатація Донецкихъ вѣтвей приносила обществу значительный убытокъ

*) Общество Брянскихъ заводовъ пріобрѣло каменноугольные рудники на ст. Алмазной и тамъ же пріобрѣтены рудники обществомъ Криворожскихъ заводовъ; угленосныя земли, купленныя Днѣпровскимъ обществомъ, расположены около ст. Ломоватка.

и вмѣстѣ съ тѣмъ поставила его въ такое положеніе, что всякое увеличеніе добычи угля въ раіонѣ Донецкихъ его участковъ грозило ему новымъ увеличеніемъ убытковъ. При такихъ условіяхъ выяснилось, что надежда на то, что общество будетъ способствовать развитію угольной промышленности въ раіонѣ своихъ участковъ, не могла оправдаться, наоборотъ надо было полагать, что, при существованіи этихъ условій, общество будетъ стараться по возможности избѣгать дѣлать что-либо въ этомъ направленіи. Само собою разумѣется, что если бы вопросъ касался только интересовъ общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, то, по всей вѣроятности, оказалось бы возможнымъ тѣмъ или инымъ путемъ заинтересовать общество въ томъ, чтобы угольныя перевозки были для него неубыточными. Но въ данномъ дѣлѣ, кромѣ этой стороны, главное значеніе имѣлъ вопросъ, какимъ образомъ можетъ быть обезпечена наиболѣе успѣшная перевозка по желѣзнымъ дорогамъ угольныхъ грузовъ, каковой вопросъ представлялся особенно важнымъ въ то время, когда, во избѣжаніе обострившихся затрудненій въ удовлетвореніи потребности въ углѣ, Министръ Финансовъ оказался вынужденнымъ испрашивать Высочайшее соизволеніе на временно безпошлинный ввозъ иностраннаго каменнаго угля.

Придавая особое значеніе скорѣйшему разрѣшенію этого вопроса и въ Январѣ 1900 г. ознакомившись на мѣстѣ съ условіями существовавшаго угольнаго кризиса, Министръ Путей Сообщенія пришелъ къ заключенію, что одною изъ наиболѣе существенныхъ мѣръ являлось объединеніе углевозныхъ Донецкихъ дорогъ подъ однимъ управленіемъ, такъ какъ существующее административное положеніе дорогъ Донецкаго бассейна, находящихся небольшими вѣтвями подъ управленіемъ нѣсколькихъ отдѣльныхъ дорогъ, создавало значительныя затрудненія въ дѣлѣ успѣшной перевозки угля и надлежащаго использованія занятаго этими перевозками подвижного состава. Указанныя затрудненія могли быть устранены присоединеніемъ къ казенной Екатерининской дорогѣ нѣкоторыхъ участковъ Курско - Харьково - Севастопольской желѣзной дороги и участковъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ: Хацепетовка—Дебальцево, Дебальцево—Звѣрево, Дебальцево—Купянскъ и Дебальцево—Миллерово, со всѣми построенными и строящимися къ нимъ вѣтвями. Отъ осуще-

ствленія проектированнаго объединенія ожидались нижеслѣдующія главнѣйшія выгоды въ отношеніи улучшенія условій эксплоатаціи и урегулированія движенія: 1) сокращеніе съ шести до четырехъ числа передачъ; 2) объединеніе направленія и движенія грузовъ, и 3) устраненіе обрядностей при передачахъ и вслѣдствіе этого сокращеніе простоя вагоновъ.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ признали обратную передачу Донецкихъ участковъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну необходимой въ видахъ разрѣшенія общаго вопроса объ упорядоченіи угольныхъ перевозокъ и весьма желательной съ точки зрѣнія возстановленія интересовъ этого общества, нарушенныхъ несоотвѣтствіемъ арендной платы за эти участки съ приносимыми ими обществу въ дѣйствительности доходами. Въ отношеніи условій, на основаніи коихъ представилось бы возможнымъ согласовать интересы казны и общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ приняли во вниманіе, что съ переходомъ Донецкихъ участковъ въ казну на эту послѣднюю перейдутъ платежи процентовъ и погашенія по произведеннымъ обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ затратамъ какъ по усиленію сихъ участковъ, такъ и по сооруженію переходящихъ въ казну новыхъ въ Донецкомъ бассейнѣ линій и что, вмѣстѣ съ тѣмъ, казна лишится ежегодной за казенные участки арендной платы; принимая обстоятельства эти къ учету, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, согласно составленному особымъ совѣщаніемъ изъ представителей подлежащихъ вѣдомствъ расчету, пришли къ заключенію, что казнѣ, въ случаѣ принятія въ ея вѣдѣніе отъ общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ линій Донецкаго бассейна придется понести нѣкоторые убытки, въ возмѣщеніе коихъ они признавали необходимымъ обязать это общество производить въ пользу казны ежегодные, въ теченіе срока концессіи дорогъ общества (1953 г.), платежи въ размѣрѣ 94.000 р.

Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта раздѣлило изложенныя соображенія, и положеніе Присутствія получило Высочайшее утвержденіе 11 Марта 1901 года.

Разрѣшивъ указаннымъ образомъ столь важный общій вопросъ объ упорядоченіи перевозокъ угля Донецкаго бассейна, принятая Присутствіемъ мѣра освободила попутно

общество Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, на безубыточныхъ для казны основаніяхъ, отъ лежавшаго на обществѣ тяжкимъ бременемъ арендnаго договора и тѣмъ въ значительной мѣрѣ содѣйствовала возможности упроченія пошатнувшагося его финансоваго благосостоянія. По подсчету указаннаго выше совѣщанія, съ обратнымъ переходомъ Донецкихъ участковъ въ казну, доходность общества увеличится на сумму, примѣрно, 330 тыс. р. въ годъ. Присоединяя сюда 500 тыс. р., которые общество получитъ отъ болѣе выгоднаго для него распредѣленія провозныхъ платъ, не трудно видѣть, что чистый доходъ общества, вслѣдствіе двухъ разсмотрѣнныхъ мѣръ, возрастетъ на 830 тыс. р. въ годъ,—сумму близкую и достаточную для устраненія образовавшагося по послѣдне обревизованному отчету общества дефицита въ 910 тыс. р.

Денежное вспомоществованіе Первому Обществу подъѣздныхъ путей въ Россіи.

Выше было упомянуто о затрудненіяхъ, постигшихъ Первое Общество подъѣздныхъ путей въ 1899 г., и о помощи, оказанной этому предпріятію Министерствомъ Финансовъ путемъ пріобрѣтенія у общества 16.546 акцій и на 6.647.800 р. нар. облигацій. Благодаря этой поддержкѣ, общество получило возможность докончить начатые постройкою Феллинъ-Ревельскій и Калиновка-Гайворонскій подъѣздные пути. Съ открытіемъ движенія по этимъ линіямъ, устройство разрѣшенной Первому Обществу рельсовой сѣти, общимъ протяженіемъ 1.149 верстъ, было закончено и вся сѣть эта поступила въ эксплоатацію. Однако, при первыхъ же шагахъ своей дѣятельности общество это вновь оказалось матеріально затрудненнымъ.

При разрѣшеніи обществу намѣченныхъ имъ дорогъ предполагалось, что, при нормальныхъ условіяхъ, доходы предпріятія не только покроютъ лежащіе на немъ обязательные платежи, но даже дадутъ нѣкоторую чистую прибыль для выдачи въ дивидендъ по акціямъ общества. Въ дѣйствительности предположенія эти не оправдались по слѣдующимъ обстоятельствамъ.

Значительная часть линій общества была открыта для движенія въ самое неблагопріятное для сего время. Наступившіе въ послѣдніе годы (1898—1901 г.г.) недороды въ раіонахъ, обслуживаемыхъ обществомъ, и угнетенное состояніе денежнаго рынка повліяли на доходность линій. Съ одной стороны, на

пути общества не поступило ожидаемаго количества грузовъ хлѣбныхъ и свекловицы, съ другой же—мѣстныя богатства не разрабатывались въ должной степени. Поэтому доходовъ общества не хватило даже на уплату процентовъ и погашенія по облигаціямъ предпріятія.

Означенный дефицитъ за 1900 г. выразился въ суммѣ около 300.000 р.; на покрытіе части этого дефицита, согласно постановленію общаго собранія акціонеровъ общества, были обращены запасный капиталъ общества и погасительный фондъ акціонернаго капитала, остальная же сумма была отнесена временно на кассовыя средства. За 1901 же годъ, въ виду того, что всѣ пути общества были къ этому времени открыты для правильнаго движенія, обстоятельства же, способствующія увеличенію доходовъ общества, не измѣнились, сумма дефицита должна была повыситься. Такъ, по примѣрному подсчету директоровъ отъ Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, размѣръ дефицита за 1901 г. выразился въ суммѣ 600.000 р. Затѣмъ было расчитано, что доходы общества едва-ли могутъ настолько увеличиться, чтобы, начиная съ 1902 г., не было недостачи въ чистыхъ доходахъ общества для покрытія всѣхъ лежащихъ на немъ обязательствъ.

Кромѣ того кассовыя средства общества были обременены не только отнесеніемъ на нихъ недостачъ за 1900 и 1901 г.г. всего въ суммѣ 678.000 р., но также и суммы въ размѣрѣ 483.000 р., позаимствованной взамѣнъ разрѣшеннаго обществу выпуска дополнительныхъ акцій, реализація коихъ оказалась невозможной въ виду чрезмѣрно низкой биржевой цѣны акцій этого предпріятія (30—40%). Для покрытія какъ указанныхъ выше, а равно и могущихъ оказаться недостачъ въ доходахъ общества, такъ и для возстановленія кассовыхъ его средствъ, ему до 1 Января 1905 г. должно было потребоваться всего около 2.000.000 р.

Представляя объ этомъ Соединенному Присутствію Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ находили желательнымъ оказать обществу со стороны Правительства поддержку выдачею ему безпроцентной ссуды въ указанномъ размѣрѣ, съ погашеніемъ таковой изъ чистой прибыли общества послѣ отчисленія изъ нея 4% въ дивидендъ по акціямъ общества.

*

Предвидя однако отъ выдачи безпроцентной ссуды обществу нѣкоторый ущербъ казнѣ, Министры признавали справедливымъ, примѣнительно къ послѣднеутвержденнымъ уставамъ желѣзнодорожныхъ обществъ, измѣнить уставъ Перваго Общества подъѣздныхъ путей въ томъ смыслѣ, чтобы, по погашеніи правительственной ссуды, общество уплачивало Правительству изъ чистой прибыли общества половину излишка таковой, сверхъ 6% на акціонерный капиталъ общества.

Обсуждая это представленіе, Соединенное Присутствіе остановилось на особенности одного изъ условій предположенной мѣры, а именно—выдачи обществу ссуды безъ процентовъ, являющагося отступленіемъ отъ обычно соблюдаемаго правила объ отпускѣ правительственныхъ ссудъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ не иначе какъ въ видѣ долга съ начисленіемъ интереса, а равно и на соображеніи о неудобствѣ созданія такимъ путемъ нежелательнаго по своимъ послѣдствіямъ примѣра.

Изъ происшедшаго по этому вопросу обмѣна мнѣній, Соединенное Присутствіе усматривало, что предоставленіе Первому Обществу поддержки въ видѣ выдачи безпроцентной ссуды представляется единственнымъ дѣйствительнымъ способомъ вывести названное предпріятіе изъ настоящаго его критическаго положенія. Возложеніе на общество обязанности уплачивать проценты по получаемой ссудѣ повело бы, вслѣдствіе его нынѣшней недостаточной платежной способности, лишь къ накопленію за нимъ новаго долга предъ Правительствомъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ за обществомъ этимъ, казалось бы, можетъ быть признано право на нѣсколько исключительное къ нему вниманіе со стороны Правительства. Нельзя забывать того, что общество это выступило иниціаторомъ въ дѣлѣ постройки у насъ столь необходимыхъ подъѣздныхъ путей и, не взирая на новизну дѣла, за свой рискъ и страхъ, безъ всякихъ пособій и льготъ отъ Правительства, соорудило цѣлую сѣть рельсовыхъ путей въ Юго-Западномъ и Сѣверо-Западномъ краѣ. Сѣть эта, въ большей своей части, лишь только недавно вступила въ эксплоатацію и общество, какъ это обычно наблюдается, не выручаетъ еще всего предположеннаго дохода и временно терпитъ убытки, тогда какъ существующія сосѣднія дороги получаютъ уже отъ вспомогательной работы обще-

ства крупную прибыль (такъ, казенныя желѣзныя дороги, къ коимъ примыкаютъ пути общества, получили увеличеніе чистой прибыли за 1897—1901 г.г. въ общей суммѣ до 3.000.000 р.). Наконецъ, казна имѣетъ участіе въ предпріятіи общества и, въ возмѣщеніе оказываемой ему поддержки, пріобрѣтаетъ право на половину излишка чистой прибыли сверхъ 6% на акціонерный капиталъ общества.

Сводя вышеизложенное, Соединенное Присутствіе находило, что представленныя объясненія являются серьезными доводами въ пользу необходимости и желательности предоставленія обществу испрашиваемой имъ поддержки. Но вмѣстѣ съ тѣмъ Присутствіе усматривало возможность удовлетворить ходатайство общества единственно во вниманіе къ совершенной особенности его положенія въ ряду прочихъ обществъ подъѣздныхъ путей и не иначе, какъ принявъ надлежащія мѣры къ сокращенію срока дѣйствія оказываемой обществу льготы. Наиболѣе дѣйствительнымъ къ тому, по мнѣнію Соединеннаго Присутствія, средствомъ представлялось пониженіе до возможнаго размѣра (напримѣръ до 3%) фиксируемаго акціонерамъ дивиденда, съ обращеніемъ получающагося затѣмъ излишка чистой прибыли на погашеніе долга Правительству. Но, дабы не умалять интереса акціонеровъ въ увеличеніи доходности общества, Присутствіе сочло необходимымъ обращать на погашеніе ссуды не весь излишекъ чистой прибыли сверхъ опредѣленнаго процента на акціонерный капиталъ, но лишь часть таковой, напримѣръ половину сего излишка, съ препредоставленіемъ другой половины его въ дополнительный дивидендъ по акціямъ общества.

Постановленіе свое по разсмотрѣнному дѣлу Соединенное Присутствіе облекло въ форму дополненія къ уставу Перваго Общества подъѣздныхъ желѣзныхъ путей въ Россіи, которое получило Высочайшее утвержденіе 1 Іюня 1902 года.

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Желѣзнодорожное строительство въ 1895—1902 г.г.

Начатое съ 1891 г. преобразованіе существовавшихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, съ расширеніемъ круга ихъ дѣятельности, привело въ концѣ 1894 г. къ созданію шести крупныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ *). Въ сторонѣ отъ этого движенія оставалось до времени лишь общество Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги. Кромѣ того, одно изъ новыхъ обществъ—Кіево-Воронежской желѣзной дороги,—по условіямъ своего образованія не допускавшее участія казны въ чистыхъ прибыляхъ предпріятія, оказывалось въ этомъ отношеніи внѣ дѣйствія общихъ нормъ, установленныхъ Правительствомъ для дѣятельности прочихъ желѣзнодорожныхъ компаній **).

Вопросъ объ этихъ двухъ обществахъ былъ поставленъ на очередь и разрѣшенъ Правительствомъ въ первой половинѣ 1895 года.

Расширеніе дѣятельности общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги.

Дѣло это возникло при слѣдующихъ обстоятельствахъ. Обширный четыреугольникъ, ограниченный желѣзными дорогами С.-Петербурго-Варшавской, Риго-Орловской, Московско-Брестской и Николаевской, пространствомъ свыше 160.000 кв. вер., до 1895 г. оказывался почти совершенно лишеннымъ рельсовыхъ путей (если не считать врѣзывающихся въ него, незначительныхъ по протяженію, Новгородской и

*) Общества желѣзныхъ дорогъ: Московско-Казанской, Кіево-Воронежской, Владикавказской, Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ и Московско-Ярославско-Архангельской.

**) Общество Кіево-Воронежской желѣзной дороги образовано изъ бывшаго общества Курско-Кіевской желѣзной дороги по Высочайше утвержденному, 24 Мая 1891 г., положенію Комитета Министровъ.

Новоторжской желѣзныхъ дорогъ). Необходимость перерѣзать этотъ четыреугольникъ желѣзною дорогою давно уже останавливала на себѣ, по экономическимъ соображеніямъ, вниманіе Правительства. Наряду съ этимъ и Военное Министерство, начиная съ 1888 г., настойчиво указывало на неотложность соединенія двухъ противоположныхъ пунктовъ этого четыреугольника—Бологое и Пскова.

Между тѣмъ по произведеннымъ подсчетамъ выяснилось, что, въ виду малонаселенности, неблагопріятныхъ почвенныхъ условій и слабости развитія промышленности, рельсовый путь въ указанномъ направленіи оказался бы не только весьма убыточнымъ самъ по себѣ, но и нанесъ бы значительный ущербъ Новгородской дорогѣ, понизивъ ея чистую доходность на 59.000 р. въ годъ и соотвѣтственно увеличивъ производившіяся казною приплаты по консолидированнымъ облигаціямъ этой дороги *).

При такихъ обстоятельствахъ Правительство съ одной стороны не могло медлить долѣе сооруженіемъ Бологое-Псковской желѣзной дороги, а съ другой—должно было идти при этомъ на вѣрныя и притомъ крупныя потери.

Выходомъ изъ этого положенія послужила мысль, заключавшаяся въ томъ, чтобы, соединивъ, во избѣжаніе вредной конкуренціи, Новгородскую и Бологое-Псковскую желѣзныя дороги въ одно предпріятіе, произвести постройку послѣдней распоряженіемъ общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги. Для этого надлежало сначала выкупить въ казну Новгородскую желѣзную дорогу, а затѣмъ войти въ соотвѣтственное соглашеніе съ акціонерами послѣдненазваннаго общества. Трудность осуществленія задуманной комбинаціи осложнялась какъ крайне невыгодными для казны постановленіями о выкупѣ Новгородской дороги, такъ и тѣмъ особенно благопріятнымъ положеніемъ, въ которомъ оказалось въ отношеніи разсматриваемаго дѣла общество Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги.

Въ виду особыхъ условій § 67 устава Новгородской желѣзной дороги, выкупная цѣна за акціи общества составляла

*) Обязательные платежи общества Новгородской желѣзной дороги составляли въ 1894—1895 г.г., при современномъ курсѣ рубля, 185.000 р. кред.,—чистый же доходъ этого предпріятія никогда не достигалъ этого размѣра и разница приплачивалась казною.

въ 1895 г.—76 р. 78 к. кред., несмотря на то, что въ теченіе предшествовавшихъ 17 лѣтъ никакого дивиденда по нимъ ни разу не причиталось.

Не признавая возможнымъ произвести акціонерамъ выдачу вознагражденія, столь значительно превышающаго дѣйствительную стоимость предпріятія, Министерство Финансовъ вошло съ обществомъ названной дороги въ переговоры о пріобрѣтеніи въ распоряженіе Правительства дороги общества по добровольному соглашенію.

Результатами этихъ переговоровъ явилось единогласное постановленіе общаго собранія акціонеровъ этой дороги 30 Марта 1895 г. объ уступкѣ Новгородской дороги казнѣ за цѣну по 40 р. кред. за каждую акцію (изъ коихъ 38 р. причиталось акціонерамъ, а 2 р. на вознагражденіе правленія) *).

Разрѣшивъ такимъ образомъ часть вопроса, касающагося Новгородской желѣзной дороги, Министерство Финансовъ вступило въ сношенія съ обществомъ Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги.

Отношенія этого общества къ разсматриваемому вопросу слагались изъ слѣдующихъ элементовъ. Прежде всего общество Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги достигло къ 1895 г. весьма благопріятныхъ результатовъ. Въ этомъ году оно выработало дивидендъ въ размѣрѣ около 8 р. 60 к. на акцію. Въ слѣдующемъ, 1896 г., за прекращеніемъ отчисленій въ резервный фондъ облигацій, достигшій узаконеннаго размѣра, доходность общества должна была еще повыситься и дойти до 9 р. 10 к. на акцію. Затѣмъ, на разсмотрѣніи Министерства Финансовъ находились уже вопросы о сооруженіи въ ближайшемъ будущемъ распоряженіемъ Московско - Ярославско - Архангельской желѣзной дороги линій Рыбинскъ — Ярославль и Нерехта — Середа. Осуществленіе этихъ рельсовыхъ путей обѣщало обществу Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги дополнительный чистый доходъ въ размѣрѣ 400.000 р. въ годъ или на каждую акцію еще по 3 р. 33 к. дивиденда.

---

*) Проявленная акціонерами уступчивость, кромѣ желанія ихъ реализовать предпріятіе, не приносившее имъ въ теченіе 17 лѣтъ никакого дохода, объясняется очевидно бывшимъ въ виду ихъ соображеніемъ, что, съ постройкою Бологое-Псковской желѣзной дороги, дальнѣйшее существованіе Новгородской желѣзной дороги въ качествѣ отдѣльнаго предпріятія, по финансовымъ соображеніямъ, окажется невозможнымъ.

Наконецъ, еще большія выгоды ожидало названное общество въ случаѣ сооруженія линіи Бологое—Псковъ средствами казны. Въ этомъ случаѣ дивидендъ акціонеровъ возросъ бы еще на 3 р. 67 к. на акцію. Такого результата общество достигло бы безъ всякихъ усилій и риска съ своей стороны, оставаясь въ томъ видѣ, въ какомъ оно тогда находилось.

Это благопріятное положеніе Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги не могло бы быть нарушено и наступившимъ 12 Января 1894 г. правомъ Правительства на выкупъ дороги. Выкупъ этотъ, какъ нельзя болѣе отвѣчалъ бы интересамъ акціонеровъ, ибо это обстоятельство дало бы имъ возможность реализовать тогда же и притомъ единовременно барыши, на которые они могли бы расчитывать лишь въ будущемъ (по условіямъ выкупа выкупное вознагражденіе въ 1895 г. должно было составить свыше 211 р. кред. на акцію, т. е. на 45—50 р. болѣе современной биржевой цѣны этихъ акцій—160—165 р.).

Такимъ образомъ всѣ возможныя при изложенныхъ обстоятельствахъ комбинаціи оказывались выгодными для акціонеровъ общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги: 1) оставленіе общества въ его прежнемъ положеніи; 2) постройка при этомъ средствами казны Бологое-Псковской желѣзной дороги, и наконецъ 3) выкупъ Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги съ тѣмъ, чтобы построить затѣмъ Псково-Бологовскую желѣзную дорогу средствами казны.

Начатые Министерствомъ Финансовъ съ названнымъ обществомъ переговоры о принятіи имъ на себя сооруженія линіи отъ Бологое до Пскова затруднились еще поставленнымъ Министерствомъ Финансовъ требованіемъ о допущеніи казны къ участію въ чистой прибыли предпріятія. По необходимости переговоры эти потребовали довольно продолжительнаго времени (около года), но въ результатѣ ихъ явилось соглашеніе съ обществомъ, въ основаніе коего были положены слѣдующіе главнѣйшіе пункты:

1) передача Правительству безвозмездно 15.000 подлежавшихъ выпуску дополнительныхъ акцій общества и возмѣщеніе Правительству ежегодно полнаго размѣра платежей по облигаціямъ общества Новгородской желѣзной дороги (присоединяемой къ обществу Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги);

2) участіе Правительства въ чистой прибыли общества за отчисленіемъ 9 р. на акцію, въ размѣрѣ $^2/_3$ превышенія надъ 9 р.;

3) дарованіе Правительствомъ гарантіи на весь облигаціонный капиталъ, подлежащій выпуску какъ для конверсіи 5% облигацій общества, такъ и для реализаціи суммъ, потребныхъ на покрытіе расходовъ по сооруженію Бологое-Псковской желѣзной дороги, и

4) отдаленіе срока выкупа до 1 Января 1905 г., съ тѣмъ притомъ, что если выкупъ послѣдуетъ ранѣе 1 Января 1915 г., то выкупная за акціи сумма не должна быть менѣе той, какая получилась бы въ случаѣ выкупа по результатамъ эксплоатаціи за семилѣтіе 1888—1894 г.г.

Постановленія, содержащіяся въ первыхъ двухъ пунктахъ, составляютъ, такъ сказать, суть тѣхъ уступокъ, на которыя согласилось общество, а послѣдніе два пункта представляютъ итогъ тѣхъ льготъ, которыя предоставлялись Правительствомъ обществу. Условія этого соглашенія разсмотрѣны были Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта въ засѣданіе 23 Мая 1895 года.

Отмѣтивъ то исключительно благопріятное положеніе, въ которомъ относительно разсматриваемаго дѣла находилось предпріятіе общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги, Соединенное Присутствіе признало, что, въ случаѣ вступленія въ силу достигнутаго соглашенія съ обществомъ, наряду съ акціонерами получитъ выгоды и казна *). А именно, Правительство безъ всякаго риска съ своей стороны достигнетъ сооруженія необходимаго съ точки зрѣнія Военнаго Министерства рельсоваго пути Бологое—Псковъ; далѣе, отдавая въ аренду обществу Рыбинско-Бологовской дороги убыточную Новгородскую линію, по выкупѣ ея въ казну за 178.900 р. кред., Правительство пріобрѣтаетъ безвозмездно 15.000 акцій новаго общества Рыбинской дороги, представляющихъ собою цѣнность около 2.400.000 р., и слѣдовательно получаетъ отъ этой операціи (2.400.000—178.900 р.) около 2.220.000 р., избавляясь при этомъ отъ лежащей на немъ обязанности вно-

*) Главнѣйшею выгодою акціонеровъ являлась возможность конверсіи выпущенныхъ обществомъ 5% облигацій на обязательства съ меньшими платежами.

сить изъ средствъ казны платежи по консолидированнымъ облигаціямъ Новгородской дороги. Наконецъ, казнѣ предоставляется участіе въ прибыляхъ проектируемаго общества въ размѣрѣ $^2/_3$ остатка чистой прибыли за уплатой дивиденда по 9 р. на акцію, не считая тѣхъ прибылей, которыя ей будутъ причитаться въ качествѣ держателя вышеупомянутыхъ 15.000 акцій. Взамѣнъ этихъ выгодъ Правительство: а) даруетъ обществу гарантію на его облигаціонный капиталъ и б) отдаляетъ свое право на выкупъ предпріятія до 1905 г. Первое изъ этихъ обязательствъ не представляло какого-либо риска, такъ какъ, по выясненію особой коммисіи, разсматривавшей упомянутый вопросъ, даже если бы чистый доходъ проектируемаго предпріятія упалъ до наименьшаго предположеннаго коммисіею размѣра—1.658.000 р. (чего въ виду изложенныхъ соображеній о возрастаніи доходности Рыбинско-Бологовской дороги не было никакихъ основаній опасаться), то и въ такомъ случаѣ эта сумма чистаго дохода оказалась бы достаточною для покрытія всѣхъ обязательныхъ платежей общества (выражающихся въ цифрѣ 1.601.669 р.). Испрошеніе же отсрочки выкупа и оговорка о совершеніи его по доходности дороги за 1888 — 1894 г.г. оправдывались законнымъ желаніемъ акціонеровъ получить извѣстныя выгоды отъ дѣла, предпринимаемаго ими на свой страхъ и рискъ, а равно закрѣпить за собою, въ случаѣ выкупа въ промежутокъ времени съ 1905—1915 г.г., тѣ благопріятныя условія, которыя для нихъ существовали въ то время.

По мнѣнію Соединеннаго Присутствія, разъ что, наряду съ казенными дорогами, Правительство признаетъ возможнымъ допускать постройку и эксплоатацію желѣзнодорожныхъ линій распоряженіемъ частныхъ компаній, являлось вполнѣ послѣдовательнымъ предоставить означеннымъ частнымъ компаніямъ возможность получить извѣстную прибыль, безъ расчета на каковую не можетъ осуществиться ни одно коммерческое предпріятіе. Въ данномъ же частномъ случаѣ, Рыбинско-Бологовская линія могла расчитывать на постепенное увеличеніе своей доходности, остановить же прогрессивный ростъ послѣдней невозможно иначе, какъ искусственнымъ путемъ, задерживая развитіе желѣзнодорожной сѣти въ Волжскомъ раіонѣ, что безусловно нежелательно съ государственно-экономической точки зрѣнія.

Соединенное Присутствіе, считая предложеніе общества Рыбинско-Бологовской дороги несомнѣнно выгоднымъ для казны, признало безотлагательное его принятіе весьма настоятельнымъ; составленное на этихъ основаніяхъ дополненіе къ уставу общества Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги было утверждено 4 Іюня 1895 года.

Такимъ образомъ общество Рыбинско-Бологовской желѣзной дороги, расширивъ свое предпріятіе присоединеніемъ Новгородской желѣзной дороги и принятіемъ на себя обязательства постройки линіи отъ Бологое до Пскова, протяженіемъ около 332 верстъ и предѣльной стоимостью въ 13 мил. р., вступило, подъ наименованіемъ общества Рыбинской желѣзной дороги, въ новыя отношенія къ Правительству и подчинилось силѣ условій, уже установленныхъ Правительствомъ для дѣятельности прочихъ желѣзнодорожныхъ компаній.

Расширеніе предпріятія Кіево-Воронежской желѣзной дороги съ преобразованіемъ его въ общество Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги.

Общество Кіево-Воронежской желѣзной дороги, получивъ въ 1893 г. разрѣшеніе на постройку Льгово-Брянской желѣзной дороги, нашло необходимымъ дополнить эксплоатируемую имъ сѣть нѣкоторыми боковыми вѣтвями, а равно создать для нея собственный выходъ къ Москвѣ. Это общество представлялось единственнымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіемъ, въ чистыхъ доходахъ котораго казна не принимала еще участія; между тѣмъ оно работало вполнѣ успѣшно *) и съ полнымъ основаніемъ возможно было ожидать, что съ теченіемъ времени, благодаря общему развитію экономической жизни страны, а также умѣлому и бережливому веденію названнымъ обществомъ эксплоатаціи принадлежащихъ ему линій, доходъ означеннаго предпріятія достигнетъ еще большаго размѣра.

Ходатайство общества о расширеніи его сѣти встрѣчено было Министерствомъ Финансовъ съ особеннымъ вниманіемъ и, въ результатѣ происшедшихъ переговоровъ, общество остановилось на слѣдующемъ предложеніи.

Общество Кіево-Воронежской желѣзной дороги преобразуется въ общество Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги и принимаетъ на себя:

---

*) На каждую акцію общества поступило чистой прибыли (сверхъ гарантіи) въ 1890 г.—17 р. 4 к.; въ 1891 г.—21 р. 64 к.; въ 1892 г.—19 р. 50 к., и въ 1893 г.—17 р. 13 к.

1) постройку на дополнительный облигаціонный капиталъ желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей: а) отъ ст. Брянскъ, Льгово-Брянской желѣзной дороги, на Калугу до Москвы, протяженіемъ около 365 верстъ; б) отъ ст. Мармыжи, Курско-Воронежскаго участка, до ст. Ливны, Ливенской желѣзной дороги, длиною въ 69 верстъ; в) отъ села Снытkино, близъ ст. Охочевки, Курско-Воронежскаго участка, въ одну сторону до с. Колпны, и въ другую—до г. Стараго Оскола, протяженіемъ въ 118 верстъ, и г) отъ ст. Пирятинъ до пристани Красное на Днѣпрѣ, длиною 86 верстъ,—общею стоимостью въ 42.800.000 р.;

2) эксплоатацію казенной Ливенской желѣзной дороги за плату по 100.000 р. ежегодно, и

3) предоставленіе Правительству участія въ чистой прибыли общества въ размѣрѣ $^2/_3$ остатка чистаго дохода за отчисленіемъ изъ сего послѣдняго слѣдующихъ обязательныхъ платежей: по акціямъ и облигаціямъ, арендной платы за Ливенскую желѣзную дорогу и 17 р. на каждую акцію въ распоряженіе общаго собранія акціонеровъ.

При разсмотрѣніи ходатайства общества въ коммисіи при Министерствѣ Финансовъ изъ представителей подлежащихъ вѣдомствъ, въ средѣ ея возникло разномысліе по слѣдующему, имѣющему принципіальное значеніе, вопросу. По подсчетамъ коммисіи доходность проектированной линіи Москва—Брянскъ слагалась изъ платы за перевозку грузовъ мѣстныхъ и транзитныхъ въ такомъ соотношеніи, что выручка отъ первыхъ давала на версту дороги 4.274 р. и отъ вторыхъ 4.911 р. Указывая на близость сосѣднихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (главнымъ образомъ Московско-Курской), представитель отъ Государственнаго Контроля находилъ, что доходъ линіи Брянскъ—Москва по транзитнымъ перевозкамъ будетъ получаться за счетъ убытковъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и потому признавалъ соотвѣтственнымъ или вовсе не строить этой линіи, или же строить ее средствами казны.

На это представители отъ Министерствъ Финансовъ и Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ возражали: 1) что необходимость линіи Брянскъ—Москва вызывается прежде всего мѣстными нуждами, настоятельность коихъ вполнѣ подтверждается значительностью количества вѣроятныхъ мѣстныхъ грузовъ новой желѣзной дороги (4.274 р. на версту); 2) что нѣ-

которое облегченіе работы Московско-Курской желѣзной дороги, въ виду полнаго загроможденія ея транзитными грузами, представляется даже желательнымъ, и 3) что, вмѣсто того, чтобы строить второй путь на этой линіи, для интересовъ страны гораздо болѣе важно проложить для части ея транзита совершенно новую желѣзную дорогу по мѣстности, крайне въ ней нуждающейся.

Представляя ходатайство общества Кіево-Воронежской желѣзной дороги на разсмотрѣніе Соединеннаго Присутствія, Министръ Финансовъ находилъ осуществленіе его для казны весьма выгоднымъ, такъ какъ Правительство, безъ какого-либо риска съ своей стороны достигало при этомъ значительнаго расширенія рельсовой сѣти и кромѣ того получало непосредственное участіе въ прибыляхъ солиднаго желѣзнодорожнаго предпріятія, которое, обезпечивъ свои интересы выговореннымъ имъ условіемъ объ отчисленіи 17 р. на акцію *), изъявляло готовность удѣлять въ пользу Правительства нѣкоторый избытокъ своихъ доходовъ.

Въ частности, по поводу выраженнаго въ коммисіи опасенія о возможной конкуренціи линіи Москва—Брянскъ для казенной Московско-Курской желѣзной дороги, Министръ Финансовъ объяснялъ, что Правительство оставляетъ за собою право во всякое время выкупить предпріятіе Кіево-Воронежской желѣзной дороги, причемъ въ случаѣ выкупа до 1 Января 1910 г. выкупное вознагражденіе не можетъ быть болѣе того, которое причиталось бы акціонерамъ въ случаѣ выкупа предпріятія въ 1895 г. Поэтому, если бы на дѣлѣ оказалось, что проведеніе линіи Москва—Брянскъ сильно повліяло бы на уменьшеніе доходности Московско-Курской желѣзной дороги, а доходы общества вмѣстѣ съ тѣмъ значительно возросли, то Правительство всегда имѣло бы полную возможность изъять въ свое распоряженіе все предпріятіе общества, уплативъ акціонерамъ ту сумму, которая, согласно уставу общества, во всякомъ случаѣ гарантирована названнымъ акціонерамъ, независимо отъ того, будетъ-ли построена Московско-Брянская желѣзная дорога, или нѣтъ.

Представленіе Министра Финансовъ не вызвало какихъ-либо замѣчаній Соединеннаго Присутствія по существу вопроса.

---

*) Современная, въ 1895 г., доходность предпріятія

Лишь самъ Статсъ-Секретарь Витте, подсчитавъ итоги строительной стоимости предполагавшихся въ то время желѣзнодорожными обществами сооруженій (на сумму свыше 70 милл. руб.), призналъ желательнымъ отложить на нѣкоторое время постройку двухъ изъ проектированныхъ обществомъ Кіево-Воронежской желѣзной дороги линій: Снытkино—Старый Осколъ и Охочевка--Колпны *). Принятіе такого рѣшенія, по мнѣнію Министра Финансовъ, не могло причинить какого-либо чувствительнаго ущерба экономическимъ интересамъ данной мѣстности, а вмѣстѣ съ тѣмъ вызываемое предложенной отсрочкою уменьшеніе размѣра предстоявшаго обществу Кіево-Воронежской желѣзной дороги облигаціоннаго займа на 8.600.000 р. (34.200.000 р., вмѣсто первоначально предположенныхъ 42.800.000 р.) облегчило бы производство финансовой операціи, связанной съ реализаціей суммъ, которыя тогда требовались для осуществленія намѣченныхъ желѣзнодорожныхъ линій.

Высочайшее утвержденіе послѣдовало 7 Іюня 1895 года.

По утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, исполнительнымъ расцѣночнымъ вѣдомостямъ, стоимость всѣхъ перечисленныхъ выше линій и вѣтвей, считая и расходы по уплатѣ процентовъ и погашенія за время постройки, а равно и по изготовленію облигацій, опредѣлилась въ суммѣ 35.712.362 р. 46 к., т. е. съ превышеніемъ противъ разрѣшеннаго Соединеннымъ Присутствіемъ кредита (34.200.000 р.) на 1.512.362 р. 46 к. По объясненію Министра Путей Сообщенія (представленіе въ Соединенное Присутствіе отъ 6 Марта 1902 г. за № 2639), означенное превышеніе вызвано, главнымъ образомъ, удлиненіемъ линіи Москва—Брянскъ съ 365 верстъ, первоначально имѣвшихся въ виду, до 410,3 верстъ, въ дѣйствительности выстроенныхъ.

Въ общемъ итогѣ постройка означенныхъ линій и вѣтвей обошлась обществу около 68 тыс. р. съ версты.

---

*) Разрѣшеніе на сооруженіе вѣтви Охочевка—Колпны послѣдовало два года спустя по Высочайше утвержденному, 7 Февраля 1897 г., положенію Соединеннаго Присутствія.

Расширеніе общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги сооруженіемъ линій Ярославль-Рыбинскъ и Нерехта-Середа и сліяніе съ названнымъ обществомъ общества Шуйско-Ивановской желѣзной дороги.

Одновременно съ разсмотрѣніемъ двухъ изложенныхъ выше дѣлъ, вниманіе Соединеннаго Присутствія остановилъ на себѣ вопросъ о расширеніи общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, весьма сложный по нѣкоторымъ особенностямъ заключавшихся въ немъ финансовыхъ расчетовъ. Какъ и въ дѣлѣ о сооруженіи линіи Бологое—Псковъ, вліяніемъ своимъ почти совершенно уничтожавшей доходность сосѣдней Новгородской дороги, постройка проектированныхъ обществомъ Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги линій Рыбинскъ—Ярославль и Нерехта—Середа грозила обществу Шуйско-Ивановской желѣзной дороги отвлеченіемъ съ сѣти послѣдней всѣхъ наиболѣе важныхъ ея грузовъ. Положеніе дѣла осложнялось еще тѣмъ, что казна имѣла непосредственное участіе въ доходахъ общества Шуйско-Ивановской желѣзной дороги, получая на свою часть $^2/_3$ чистой прибыли за указанными въ уставѣ отчисленіями. Между тѣмъ значеніе намѣченнаго соединенія ближайшимъ рельсовымъ путемъ Рыбинскаго, Ярославскаго и Ивановскаго раіоновъ представлялось вполнѣ выясненнымъ и останавливать осуществленіе проектированныхъ обществомъ Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги рельсовыхъ путей было бы равнозначуще задержкѣ экономическаго развитія края.

Затрудненія эти однако оказалось возможнымъ устранить при помощи предложенной Министромъ Финансовъ комбинаціи, согласно коей общество Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги пріобрѣло отъ общества Шуйско-Ивановской желѣзной дороги принадлежавшее послѣднему предпріятіе, по добровольному соглашенію, за сумму 7.550.296 р. 49 к. дѣйств. *) (расчетъ былъ произведенъ облигаціями общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги по курсу 98%) и обязалось выплатить казнѣ, въ возмѣщеніе ея участія въ прибыляхъ Шуйско-Ивановской желѣзной дороги, сумму въ 3.000.000 р. кред., представляющую собою капитализацію, по срокъ концессіи общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги (29 Мая 1943 г.), суммы наивысшаго изъ полученныхъ казною съ

*) На 856.000 р. меньшую той, которую пришлось бы выплатить акціонерамъ Шуйско-Ивановской желѣзной дороги въ случаѣ выкупа по Уставу.

Шуйско-Ивановской желѣзной дороги въ послѣдніе годы дохода (за 1893 г.) *).

Устраненіе указанныхъ побочныхъ осложненій совершенно выяснило дѣло и Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, по Высочайше утвержденному, 17 Іюня 1895 г., положенію, утвердивъ условія пріобрѣтенія Шуйско-Ивановской дороги обществомъ Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, разрѣшило послѣдненазванному обществу постройку ширококолейныхъ линій: а) отъ Рыбинска до Ярославля, протяженіемъ около 81 версты и стоимостью около 3½ милл. р. кред., и б) отъ ст. Нерехта до ст. Середа, длиною въ 43 версты и стоимостью около 1.500.000 р. кред.

Изъ обозрѣнія торговыхъ сношеній Рыбинскаго, Ярославскаго и Ивановскаго раіоновъ видно, что вслѣдствіе постройки указанныхъ линій для мѣстной промышленности получились слѣдующія выгоды:

а) установился непосредственный желѣзнодорожный путь между Ивановскимъ и Ярославскимъ раіонами, и

б) оба эти раіона сближены съ Петербургомъ, причемъ сокращеніе рельсоваго пути составляетъ для Иванова 163 версты и для Ярославля 221 версту.

Хотя по сдѣланнымъ подсчетамъ сооруженіе линій Рыбинскъ—Ярославль и Нерехта—Середа могло уменьшить выручку казенныхъ Николаевской и Нижегородскихъ дорогъ на сумму около 435.000 р., но, по объясненію Министра Финансовъ, уваженному Соединеннымъ Присутствіемъ, потери эти не должны останавливать разрѣшенія постройки, такъ какъ всякое спрямленіе и укороченіе магистралей неизбѣжно всегда приводитъ на первое время къ пониженію доходности сѣти, которое затѣмъ возмѣщается развитіемъ промышленности и увеличеніемъ количества грузовъ. Кромѣ того исчисленное уменьшеніе выручки казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ данномъ случаѣ не составляло потери для Государотвеннаго Казначейства. Это зависитъ отъ того, что всю ту выручку,

*) Изъ чистаго дохода Шуйско-Ивановской желѣзной дороги поступило въ доходъ казны: въ 1892 г.—54.413 р. 41 к.; въ 1893 г.—173.460 р. 76 к. и за 1894 г.—113.233 р. 58 к. Увеличенія этого дохода, за постройкою линій Рыбинскъ—Ярославль и Нерехта—Середа, ожидать было невозможно; напротивъ онъ долженъ былъ значительно уменьшиться.

которую отъ измѣненія слѣдованія грузовъ теряли казенныя Нижегородская и Николаевская дороги, пріобрѣтали Московско-Ярославская и Рыбинская дороги, въ чистыхъ доходахъ коихъ Правительство имѣло значительное участіе (по Московско-Ярославской—1/2 и Рыбинской— 2/3).

По полученіи разрѣшенія на сооруженіе испрашивавшихся линій, общество Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги приступило лѣтомъ 1895 г. къ производству подробныхъ изысканій, причемъ для линіи Рыбинскъ—Ярославль изысканія произведены были по двумъ варіантамъ—сѣверному на Романовъ-Борисоглѣбскъ и южному—со станціей для этого города въ 9 верстахъ отъ него. Протяженіе и стоимость линіи оказались: по сѣверному варіанту въ 80,91 версты и 4.400.000 р. и по южному—въ 78,43 версты и 3.500.000 р. При сравненіи этихъ варіантовъ сѣверное направленіе оказывалось менѣе выгоднымъ по слѣдующимъ причинамъ:

а) по разницѣ въ стоимости (900.000 р.) и длины—3 версты;

б) по большей продолжительности постройки вслѣдствіе трудности земляныхъ работъ, и

в) по сравнительной дороговизнѣ эксплоатаціи, въ виду большого количества искусственныхъ сооруженій.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ предпочли для постройки южное, кратчайшее направленіе. Однако, въ виду возбужденія различными лицами и учрежденіями ходатайствъ (по численности ходатайства эти не уступали количеству таковыхъ же о южномъ направленіи), вопросъ этотъ былъ внесенъ на разрѣшеніе Соединеннаго Присутствія. Взвѣсивъ представленныя данныя и указавъ на то что общество Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги въ случаѣ избранія сѣвернаго (берегового) направленія будетъ лишено возможности осуществить названную линію въ срокъ и въ предѣлахъ того капитала, которые установлены въ Высочайше утвержденномъ 17 Іюня 1895 г. дополненіи къ уставу общества, Соединенное Присутствіе приняло во вниманіе:

1) что, кромѣ увеличенія стоимости собственно постройки, осуществленіе пути по сѣверному (береговому) направленію сопряжено съ несомнѣннымъ увеличеніемъ расходовъ общества по эксплоатаціи линіи, слѣдствіемъ чего явится соотвѣтственное сокращеніе чистаго дохода пути;

2) что, между тѣмъ, по дѣйствующему уставу, казна принимаетъ участіе въ прибыляхъ общества; такимъ образомъ всякое сокращеніе послѣднихъ влечетъ за собою извѣстный убытокъ для казны;

3) что при разсмотрѣніи дѣлъ, подобныхъ настоящему, мнѣнія мѣстныхъ представителей не могутъ имѣть рѣшающаго значенія, такъ какъ лица эти, по большей части, смотрятъ на дѣло исключительно съ точки зрѣнія мѣстныхъ, иногда слишкомъ узкихъ, интересовъ; задача же Правительства состоитъ въ обсужденіи вопроса со стороны не только мѣстныхъ потребностей, но и видовъ общегосударственныхъ и въ изысканіи наиболѣе цѣлесообразнаго способа согласованія тѣхъ и другихъ.

Соединенное Присутствіе, согласно съ заключеніемъ Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, полагало: разрѣшить обществу Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги Ярославско-Рыбинскую линію осуществить по кратчайшему (южному) направленію, согласно представленному обществомъ проекту, но съ непремѣннымъ условіемъ устройства вѣтвей къ промышленнымъ мѣстамъ, въ срокъ, имѣющій быть опредѣленнымъ Министромъ Путей Сообщенія.

Положеніе Присутствія Высочайше утверждено 26 Апрѣля 1896 года.

Сооруженіе Царицынско-Тихорѣцкой желѣзной дороги.

Вопросъ о сооруженіи Царицынско-Тихорѣцкой желѣзной дороги возникъ еще въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ и тогда же (1889 г.) обществомъ Владикавказской желѣзной дороги были произведены изысканія и составленъ техническій проектъ этой линіи.

Затѣмъ, въ 1892 г., экономическое значеніе Тихорѣцкой желѣзной дороги послужило предметомъ изслѣдованія особаго совѣщанія подъ предсѣдательствомъ бывшаго тогда Товарища Министра Путей Сообщенія инженера Генералъ-Лейтенанта Петрова (нынѣ Членъ Государственнаго Совѣта).

Это совѣщаніе, обсудивъ вопросъ о намѣченныхъ въ то время рельсовыхъ путяхъ нашего юго-востока, въ ихъ взаимной связи, признало настоятельно необходимымъ сооруженіе Пенза-

Харьковской и Восточно-Донецкой желѣзныхъ дорогъ *). Что же касается Царицынско-Тихорѣцкой линіи, то совѣщаніе хотя и нашло эту дорогу полезною для кратчайшаго соединенія Волги съ Новороссійскомъ, но рѣшило постройку ея отложить впредь до выясненія вліянія, какое окажутъ на доходность этой дороги Сибирская и Покровско-Уральская желѣзныя дороги.

Между тѣмъ постоянно усиливавшееся тяготѣніе Волжскихъ грузовъ къ южнымъ портамъ, въ томъ числѣ и къ портамъ Азовскаго моря, укрѣпило мысль, что грузы эти, въ случаѣ предоставленія имъ возможности, несомнѣнно перейдутъ на кратчайшее для нихъ направленіе Царицынъ—Новороссійскъ, къ незамерзающему и вполнѣ оборудованному порту. Пересматривая вновь вопросъ о вѣроятномъ количествѣ грузовъ Царицынской желѣзной дороги и приходя къ выводу, что постройка этой дороги не потребуетъ какихъ-либо пожертвованій со стороны Государственнаго Казначейства, Министръ Финансовъ, въ отзывѣ на имя Министра Путей Сообщенія (30 Декабря 1894 г.), писалъ, что «общегосударственное значеніе Царицынской линіи главнѣйше состоитъ въ установленіи прямой связи между бассейнами Чернаго моря и Волги и въ открытіи выхода на югъ для всей восточной части Имперіи и Сибири. Постройка великой Сибирской желѣзной дороги и многихъ новыхъ дорогъ въ Поволжьѣ даетъ энергическій толчекъ для развитія нашего востока и вопросъ о предоставленіи ему своевременно кратчайшихъ выходовъ къ морямъ и Западной Европѣ является вопросомъ первостепенной государственной необходимости и не долженъ быть откладываемъ. Постройка дороги отъ Перми къ Котласу даетъ выходъ Сибири къ сѣверу; Тихорѣцкая же дорога будетъ такимъ же выходомъ на югъ. Если нынѣ (1895 г.) и невозможно перечислить и подсчитать тѣ грузы, которые современемъ направятся изъ Сибири и съ Волги въ порты Чернаго и Средиземнаго морей и обратно, то все же едва-ли возможно сомнѣваться въ томъ, что Тихорѣцкая желѣзная дорога, представляющая собою кратчайшую связь для обмѣна между

*) Первая изъ этихъ дорогъ получила осуществленіе въ слѣдующемъ же году (1893 г.) въ нѣсколько лишь видоизмѣненномъ видѣ Балашово-Харьковской желѣзной дороги (Высочайше утвержденное, 15 Іюня 1893 г., положеніе Соединеннаго Присутствія); вторая же была разрѣшена по положенію Соединеннаго Присутствія, удостоившемуся Высочайшаго утвержденія 31 Января 1898 года.

сѣверомъ и югомъ, или западомъ и востокомъ, должна будетъ уже не въ столь отдаленномъ будущемъ пріобрѣсти значеніе первостепеннаго, быть можетъ даже мірового, транзитнаго торговаго пути».

Ходатайству общества Владикавказской желѣзной дороги дано было движеніе и въ Февралѣ 1895 г. на разсмотрѣніе Соединеннаго Присутствія представленъ былъ проектъ третьяго дополненія къ уставу названнаго общества, согласно коему общество обязывалось построить своимъ распоряженіемъ, за счетъ увеличенія гарантированнаго облигаціоннаго капитала:

а) Царицынско-Тихорѣцкую линію, протяженіемъ около 506 верстъ, съ пристанью на рѣкѣ Волгѣ;

б) ширококолейныя вѣтви отъ ст. Желѣзноводскъ до группы Кавказскихъ минеральныхъ водъ, длиною около 5,2 верстъ и отъ ст. Екатеринодаръ до ярмарочной площади г. Екатеринодара, протяженіемъ въ 4,40 верстъ, и

в) склады, элеваторы, набережныя въ г. Петровскѣ и тому подобныя устройства для улучшенія Владикавказской желѣзной дороги.

По этимъ соображеніямъ, развитымъ въ засѣданіи Министромъ Финансовъ, Соединенное Присутствіе признало сооруженіе Тихорѣцкой желѣзной дороги, а равно и двухъ вышеназванныхъ подъѣздныхъ путей, безусловно желательнымъ. Стоимость Царицынской линіи, не считая подъѣздныхъ путей и принимая расходъ на сооруженіе каждой версты дороги въ 35.000 р. кред., при длинѣ дороги въ 506 верстъ, предполагалась приблизительно въ 18.000.000 р. кред. Считая эту цифру умѣренною, Соединенное Присутствіе предвидѣло однако, что исчисляемый такимъ образомъ расходъ легко можетъ увеличиться въ зависимости отъ тѣхъ или иныхъ строительныхъ требованій, которыя будутъ предъявлены обществу Правительствомъ или отъ бо́льшихъ или меньшихъ техническихъ трудностей прокладки рельсоваго пути, могущихъ обнаружиться по производствѣ подробныхъ изысканій. Находя, что Соединенному Присутствію, какъ высшему государственному учрежденію, вѣдающему дѣло частнаго желѣзнодорожнаго строительства, необходимо быть освѣдомленнымъ о всѣхъ подробностяхъ хода финансовыхъ дѣлъ тѣхъ предпріятій, въ которыхъ заинтересовано Государственное Казначей-

ство *), Присутствіе признавало цѣлесообразнымъ постановить, что, въ случаѣ могущаго потребоваться увеличенія строительнаго капитала Тихорѣцкой линіи, Соединенное Присутствіе имѣетъ быть поставлено о томъ въ извѣстность.

По отдѣльнымъ параграфамъ представленнаго дополненія къ уставу общества, Соединенное Присутствіе указало на необходимость нѣкоторыхъ измѣненій для подчиненія общества Владикавказской желѣзной дороги обязательствамъ по перевозкѣ войскъ и воинскихъ тяжестей на общихъ для сего основаніяхъ (по военному тарифу 1886 г. или согласно тѣмъ правиламъ, которыя впредь будутъ для сего утверждены), а также объ охранѣ минеральныхъ источниковъ, могущихъ обнаружиться при производствѣ работъ и при отчужденіи земель. Положеніе Соединеннаго Присутствія, а равно одобренный имъ проектъ III дополненія къ уставу общества Владикавказской желѣзной дороги получили Высочайшее утвержденіе 24 Марта 1895 года.

Съ дѣломъ этимъ однако Соединенное Присутствіе встрѣтилось вскорѣ вновь, какъ это и ожидалось при первоначальномъ его разсмотрѣніи. А именно, въ Сентябрѣ 1897 г. Министры Путей Сообщенія и Финансовъ вошли въ Присутствіе съ представленіемъ объ опредѣленіи строительной стоимости Царицынско-Тихорѣцкой желѣзной дороги въ суммѣ 27.500.000 р. (не считая процентовъ за время постройки), т. е. съ перерасходомъ около 50% противъ разрѣшенной къ производству суммы (18.000.000 р.). Удѣливъ этому вопросу особенное вниманіе, Соединенное Присутствіе, для окончательнаго сужденія о причинахъ столь значительной передержки, признало необходимымъ имѣть въ своемъ распоряженіи по возможности наиболѣе подробныя данныя. Тщательное изученіе этихъ данныхъ (представленныхъ Присутствію въ Декабрѣ того же года) выяснило, что разность въ стоимости по исполнительной расцѣночной вѣдомости, противъ предварительныхъ исчисленій, обусловливается заданіями, которыя по исполнительному проекту линіи и техническимъ условіямъ на ея сооруженіе были предъявлены обществу къ исполненію по отношенію къ Тихорѣцко-Царицынской

*) Помимо гарантіи капитала, казна состоитъ главнымъ акціонеромъ Владикавказской желѣзной дороги.

линіи: такъ первоначальная вѣдомость была выработана по предварительнымъ изысканіямъ 1889 г. въ предположеніи слабаго движенія, а именно перевозки всего груза въ одной парѣ товарныхъ поѣздовъ и одной товаропассажирскихъ сквозныхъ и одной парѣ мѣстныхъ, на протяженіи 170 верстъ, исполнительная же расцѣночная вѣдомость выработана, примѣняясь къ техническимъ условіямъ, которыми пропускная способность дороги опредѣлена въ двѣ пары пассажирскихъ и товаропассажирскихъ и четыре пары товарныхъ поѣздовъ въ сутки, причемъ въ сихъ техническихъ условіяхъ оговорено, что пропускная способность дороги должна удовлетворять возможности пропуска въ сутки 8 паръ поѣздовъ; провозная-же способность дороги расчитана противъ пропускной на одну только пару товарныхъ поѣздовъ меньше; но въ отношеніи водоснабженія дорога должна удовлетворять пропуску 10 поѣздовъ въ сутки съ каждаго конца линіи.

Такія заданія въ отношеніи пропускной и провозной способностей дороги, предъявленныя къ Тихорѣцко-Царицынской линіи, должны были отразиться на увеличеніи стоимости линіи противъ предварительныхъ соображеній, ибо въ зависимости отъ этихъ требованій должны были быть расчитаны запасные и разъѣздные пути на станціяхъ, предѣльныя разстоянія между станціями, количества жилыхъ помѣщеній, количество подвижного состава, размѣры паровозныхъ и вагонныхъ сараевъ и мастерскихъ и вообще всѣ устройства и приспособленія, имѣющія тѣсную связь съ пропускною и провозною способностями дороги.

Соображеніе представленныхъ данныхъ о цѣлесообразности и производительности исполненныхъ затратъ привело Соединенное Присутствіе къ убѣжденію, что возросшая строительная стоимость Тихорѣцкой линіи и увеличившійся вслѣдствіе этого размѣръ обязательныхъ для общества Владикавказской желѣзной дороги платежей едва-ли можетъ имѣть слѣдствіемъ уменьшеніе доходности этого предпріятія и потому въ частности не угрожаетъ и интересамъ казны.

Положеніе Присутствія, согласно коему строительная стоимость Тихорѣцкой линіи опредѣлена, съ процентами за время сооруженія, въ суммѣ 29.400.000 р., Высочайше утверждено 31 Января 1898 года *).

*) Опредѣлившаяся такимъ образомъ поверстная стоимость Тихорѣцкой желѣзной дороги въ размѣрѣ около 58 тыс. р., въ виду особаго развитія пропускной ея способности и богатства подвижного состава, едва-ли можетъ считаться чрезмѣрною.

Затѣмъ стоимость прочихъ поименованныхъ въ III дополненіи построекъ опредѣлилась впослѣдствіи въ слѣдующихъ цифрахъ:

вѣтвей къ пристани около

Сарепты	4.262.370 р.	или	12 тыс. р.	на версту	*)
Желѣзноводской вѣтви . . .	419.184 —	—	69 —	— — —	**)
Екатеринодарской вѣтви около .	140.800 —	—	32 —	— — —	

Сооруженіе обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги рельсовыхъ путей въ Симбирской губерніи.

Съ постройкою линіи Рязань—Казань, прошедшей средней своей частью по сѣвернымъ уѣздамъ Симбирской губерніи, сооруженіе обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги вѣтвей на востокъ къ Симбирску и на югъ къ Сызрани сдѣлалось лишь вопросомъ времени, такъ какъ необходимость оказать поддержку пошатнувшемуся экономическому положенію этой губерніи посредствомъ предоставленія ей улучшенныхъ путей сообщенія являлась уже вполнѣ сознанной. Строить указанныя вѣтви на средства Государственнаго Казначейства представлялось затруднительнымъ: ихъ отвлекало сооруженіе Сибирской, Средне-Азіатской и Карсской желѣзныхъ дорогъ. Поэтому Министръ Финансовъ предложилъ постройку ихъ обществу Московско-Казанской желѣзной дороги.

Общество подробно изслѣдовало первоначально линію Алатырь—Симбирскъ, затѣмъ Симбирскъ—Чамзинка и Батраки—Чамзинка, но всѣ эти линіи оно признало бездоходными, для себя убыточными и отъ ихъ сооруженія отказалось. Въ виду выяснившейся такимъ образомъ невозможности строить нужныя для Симбирской губерніи дороги съ расчетомъ покрыть проценты и погашеніе затраченнаго капитала доходомъ отъ перевозки однихъ мѣстныхъ грузовъ, возникло предположеніе дать этимъ линіямъ такое направленіе, чтобы онѣ могли получить нѣкоторое количество транзитныхъ грузовъ, доходъ отъ перевозки которыхъ могъ бы возмѣстить недоборъ грузовъ мѣстныхъ. Это предположеніе казалось заслуживающимъ тѣмъ большаго вниманія, что Сызрано-Вяземская желѣзная дорога, представляющая собою единственное звено для соединенія Сибирскаго пути съ внутреннею Россіею, еще въ то время, когда Сибирская дорога не

*) Высоч. утв. 16 Іюня 1898 г. полож. Соед. Пр.
**) Высоч. утв. 23 Ноября 1901 г. полож. Соед. Пр.

была открыта, едва справлялась съ предъявляемымъ ей для перевозки количествомъ грузовъ и требовала существеннаго усиленія и даже постройки второго пути. Между тѣмъ постройкою желѣзной дороги отъ Сызрани до Рузаевки, на протяженіи 298 верстъ, создавался второй путь, почти параллельный съ существующимъ, для всѣхъ грузовъ, слѣдующихъ изъ за Волги въ Москву и за Москву, и въ то же время эта линія прошла бы по наиболѣе производительной и нуждающейся въ желѣзной дорогѣ части Симбирской губерніи. Общество Московско-Казанской желѣзной дороги изъявило на это согласіе и вопросъ о сооруженіи названныхъ путей поступилъ на предварительное разсмотрѣніе коммисіи при Министерствѣ Финансовъ о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ.

Единогласнаго рѣшенія въ коммисіи не послѣдовало и представители Государственнаго Контроля остались при особомъ мнѣніи, причемъ главнымъ образомъ указывали, что, при осуществленіи предположенной постройки, казенная Сызрано - Вяземская желѣзная дорога, вслѣдствіе отвлеченія отъ нея транзитныхъ грузовъ, понесетъ значительные убытки (не менѣе 974.000 р. въ годъ). Хотя Правительство и участвуетъ, говорили представители Государственнаго Контроля, согласно уставу общества Московско - Казанской желѣзной дороги, въ чистыхъ прибыляхъ всего предпріятія, однако же получаетъ лишь половину этихъ послѣднихъ (за отчисленіемъ въ пользу акціонеровъ по 27 р. на каждую акцію). Казна, съ открытіемъ движенія по новымъ линіямъ, несомнѣнно вернетъ извѣстную долю угрожающихъ ей убытковъ, но доля эта, казалось бы, не будетъ соотвѣтствовать тѣмъ крупнымъ выгодамъ, которыхъ могутъ ожидать въ будущемъ акціонеры общества.

Съ изложеннымъ разногласіемъ дѣло это поступило на разсмотрѣніе Соединеннаго Присутствія.

Въ засѣданіи Присутствія, Министръ Финансовъ заявилъ, что, ознакомившись подробно съ означеннымъ особымъ мнѣніемъ, онъ поручилъ чинамъ Министерства Финансовъ войти въ переговоры съ обществомъ Московско - Казанской желѣзной дороги относительно условій, на которыхъ общество признало бы возможнымъ предоставить казнѣ болѣе широкое участіе въ прибыляхъ компаніи. Результатомъ означенныхъ переговоровъ явилось согласіе общества дополнить

соотвѣтствующій параграфъ дѣйствовавшаго устава нижеслѣдующимъ постановленіемъ:

«Начиная съ 1 Января 1901 г., излишекъ дивиденда, сверхъ 27 р. на каждую акцію, распредѣляется слѣдующимъ образомъ: одна половина этого излишка поступаетъ попрежнему въ пользу Правительства, другая же его половина предназначается на выдачу акціонерамъ дополнительнаго дивиденда въ размѣрѣ до 3 р. на акцію (за вычетомъ государственнаго сбора); если же за выплатою дополнительнаго дивиденда въ указанномъ предѣльномъ размѣрѣ (3 р. на акцію за вычетомъ государственнаго сбора) окажется еще извѣстный денежный остатокъ, то $^2/_3$ этого остатка поступаютъ въ пользу казны, а $^1/_3$ въ пользу акціонеровъ».

Взвѣшивая тѣ сравнительныя выгоды казны и акціонеровъ, которыя можно было ожидать въ случаѣ принятія предложенія общества, Министръ Финансовъ объяснилъ, что предположенное увеличеніе предѣльнаго размѣра дивиденда на каждую акцію (согласно вышеизложенному, вмѣсто 27 р. по 30 р. на акцію) оправдывается по его, Министра Финансовъ, мнѣнію вполнѣ законнымъ желаніемъ акціонеровъ — при расширеніи предпріятія—обезпечить себѣ нѣкоторое увеличеніе получаемыхъ отъ него прибылей. Къ тому же необходимо имѣть въ виду, что, по произведеннымъ въ Министерствѣ Финансовъ расчетамъ, дивидендъ около 30 р. на акцію будетъ получаться акціонерами при достиженіи всѣмъ предпріятіемъ Московско-Казанской дороги чистаго дохода въ 8.540.000 р. А такъ какъ чистый доходъ уже отстроенныхъ линій общества исчислялся въ 6.925.000 р. въ годъ, доходъ же проектируемыхъ рельсовыхъ путей исчисленъ особою коммисіею въ цифрѣ отъ 1.511.000 р. до 2.326.000 р., то Министръ Финансовъ приходилъ къ заключенію, что, съ открытіемъ движенія по линіямъ Сызрань—Рузаевка и Симбирскъ—Вырыпаевка, чистый доходъ общества Московско-Казанской дороги будетъ колебаться между 8 милл. р. и 9½ милл. р., т. е. въ среднемъ—превыситъ тотъ размѣръ чистаго дохода, при которомъ общество имѣетъ возможность выдать по 30 р. дивиденда на акцію и, въ силу состоявшагося соглашенія, будетъ обязано уступить казнѣ $^2/_3$ остающейся за уплатою указаннаго дивиденда суммы. Къ этому Министръ Финансовъ прибавилъ, что выводы эти основаны на расчетахъ коммисіи, въ общемъ

крайне умѣренныхъ; весьма правдоподобно, что на практикѣ чистый доходъ общества значительно превыситъ норму, принятую коммисіей на основаніи приблизительнаго исчисленія количества могущихъ поступить на новыя линіи грузовъ. Съ постепеннымъ же возвышеніемъ чистаго дохода общества будутъ соотвѣтственно увеличиваться и выгоды казны. Для выясненія сравнительныхъ выгодъ казны и акціонеровъ при примѣненіи постановленій дѣйствовавшаго устава и при условіи вступленія въ силу достигнутаго соглашенія между казною и обществомъ представлена была слѣдующая табличка:

При чистомъ доходѣ всего предпріятія:	Въ случаѣ вступленія въ силу состоявшагося соглашенія.	
	Казна получитъ, въ сравненіи съ постановленіями дѣйствовавшаго устава, *болѣе:*	Акціонеры же получатъ *менѣе:*
въ 9.000.000 р.	на 131.577 р.	1 р. 25 к. на акцію.
— 9.500.000 —	— 273.844 —	2 — 60 — — —
— 10.000.000 —	— 416.111 —	3 — 95 — — —
— 11.000.000 —	— 700.644 —	6 — 65 — — —

Товарищъ Государственнаго Контролера (нынѣ Членъ Государственнаго Совѣта), Тайный Совѣтникъ Череванскій, заявилъ, что, въ виду означеннаго соглашенія между Правительствомъ и обществомъ, не остается болѣе мѣста для опасеній, подобныхъ тѣмъ, которыя были высказаны въ особой коммисіи представителями Государственнаго Контроля.

Соединенное Присутствіе раздѣлило мнѣніе Министра Финансовъ, и соглашеніе съ обществомъ Московско-Казанской желѣзной дороги о сооруженіи имъ рельсовыхъ путей въ Симбирской губерніи, на изложенныхъ Статсъ-Секретаремъ Витте условіяхъ, получило Высочайшее утвержденіе 12 Мая 1896 года.

Срокомъ окончанія постройки вѣтвей къ Симбирску и Сызрани было назначено 1 Января 1901 г. Между тѣмъ въ дѣйствительности сооруженіе ихъ было закончено и вѣтви открыты для правильнаго движенія 28 Декабря 1898 г., т. е. двумя годами ранѣе предположеннаго срока.

Стоимость этихъ рельсовыхъ путей, при длинѣ Рузаевско-Сызранской вѣтви въ 279 верстъ и Симбирской—въ 156 верстъ, составила: для первой—12.974.477 р., т. е. 46 тыс. р. на версту и для второй—7.572.309 р., или 48 тыс. р. на версту.

Изложеннымъ исчерпывается содержаніе наиболѣе важныхъ вопросовъ *частнаго* желѣзнодорожнаго *строительства* *) за 1895—1896 г.г.

Для полноты изложенія необходимо упомянуть о разрѣшеніи постройки дополнительныхъ рельсовыхъ путей, испрошенныхъ обществами желѣзныхъ дорогъ Рязанско-Уральской, Юго-Восточныхъ и Рыбинской, въ развитіе эксплоатируемой ими сѣти, а именно: а) обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги—вѣтви отъ ст. Вольскъ до р. Волги, съ пристанью и элеваторомъ, длиною около 14 верстъ и поверстною стоимостью въ 12 тыс. р., и рельсоваго пути отъ Раненбурга до Павельца, съ вѣтвью на Астапово, протяженіемъ въ 109 верстъ и стоимостью въ 46 тыс. р. за версту; б) обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ—линій отъ Ельца до Валуекъ (309 верстъ и стоимостью 44 тыс. р. за версту) и отъ ст. Графская до с. Анны (протяженіемъ въ 82,77 версты, при поверстной стоимости въ 25 тыс. р.), и в) обществомъ Рыбинской желѣзной дороги—вѣтви отъ ст. Савелино до г. Кашина, длиною въ 52 версты и строительной стоимостью въ 28 тыс. р. съ версты.

Что касается затѣмъ *постройки* желѣзныхъ дорогъ *распоряженіемъ казны*, то, въ предѣлахъ Европейской Россіи, за обращеніемъ свободныхъ средствъ Государственнаго Казначейства на сооруженіе рельсовыхъ путей въ Азіатскихъ владѣніяхъ Государства (Сибирской и Самаркандо-Андижанской желѣзныхъ дорогъ) и на Кавказъ (линія Тифлисъ—Карсъ), въ 1895—1896 г.г. казенное строительство ограничилось осуществленіемъ желѣзныхъ дорогъ стратегическаго характера—Тлущъ—Пилява и Патаранцы—Гродно, съ мостомъ черезъ Нѣманъ, длиною и поверстною стоимостью: первая—52,63 версты и 46 тыс. р., а вторая—192,72 версты и 46 тыс. р. **).

Въ теченіе того же періода времени Правительствомъ разрѣшенъ приступъ къ сооруженію 9 питательныхъ вѣтвей къ желѣзнымъ дорогамъ, общимъ протяженіемъ до 487½ верстъ и стоимостью до 14.200.000 р., на счетъ особаго кредита въ 10 милл. р., занесеннаго въ смѣту чрезвы-

---

*) Исключая вопросовъ: а) о сооруженіи обществомъ Владикавказской желѣзной дороги линіи Петровскъ—Дербентъ, о коей изложено ниже, въ связи съ вопросомъ о постройкѣ линіи Дербентъ—Баку и б) о постройкѣ Первымъ Обществомъ подъѣздныхъ путей нѣкоторыхъ линій, о которыхъ будетъ сказано особо.

**) Безъ подвижного состава.

чайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія на 1895 г. на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія, о чемъ подробнѣе будетъ сказано ниже.

Что касается Сибирской сѣти, то, за разсматриваемый періодъ времени, работы по ея сооруженію представлялись въ слѣдующемъ видѣ *): въ 1896 г. были открыты для правильнаго движенія линіи—Западно-Сибирская (1.328 верстъ, поверстною стоимостью въ 38.306 р.), Екатеринбургъ-Челябинская (225 верстъ, обошедшаяся по 28.779 р. съ версты) и Южно-Уссурійская (378 верстъ, по 53.863 р. верста); затѣмъ въ постройкѣ находились: участки—Средне-Сибирскій (1.715 верстъ, стоимостью 58.983 р. съ версты), Сѣверно - Уссурійскій (341 верста, по 64.822 р. верста) и Маньчжурская желѣзная дорога 2.377 верстъ (съ вѣтвями) строительною стоимостью 97.413 р. верста, и, наконецъ, въ теченіе 1895 г. разрѣшены къ сооруженію линіи—Забайкальская (1.036 верстъ, 76.802 р. верста), участокъ Иркутско-Байкальскій (64 версты, 49.477 р.), Томская вѣтвь (89 верстъ, 28.912 р.), Пермь - Котласская желѣзная дорога (812 в., 50.902 р.) и переправа черезъ Байкалъ (6.744.340 р.).

Усиленіе нашего желѣзнодорожнаго строительства, наблюдавшееся въ 1891—1893 г.г., не могло не повліять на оживленіе экономической жизни страны, которое въ серединѣ 90-хъ годовъ сказалось, между прочимъ, усиленнымъ развитіемъ нашей отпускной, по преимуществу, хлѣбной торговли. Такъ, количество хлѣбныхъ грузовъ, вывозимыхъ за границу черезъ порты Балтійскаго моря, достигшее уже въ 1895 г. 123 милл. пуд., продолжало къ 1897 г. непрерывно возрастать подъ вліяніемъ, главнымъ образомъ, постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ восточной части черноземной земледѣльческой полосы. Насколько расширеніе желѣзнодорожной сѣти въ этой части Имперіи оказало вліяніе на увеличеніе перевозокъ по желѣзнымъ дорогамъ, видно изъ слѣдующей таблицы, въ коей приведены количества грузовъ, отправленныхъ со станцій восточныхъ дорогъ за періодъ времени съ 1890 г. по 1896 г.

Магистрали 1897

*) Данныя показаны по исполнительнымъ расцѣночнымъ вѣдомостямъ (считая и перерасходы). Подробности изложены въ отдѣльномъ изданіи, посвященномъ исторіи Сибирской желѣзной дороги.

ДОРОГИ.	1890 г.	1891 г.	1892 г.	1893 г.	1894 г.	Среднее за 1890—1894 г.г.	1895 г.	1896 г.
	Тысячи пудовъ.							
Сызрано-Вяземская .	52.623	42.455	43.262	60.044	63.960	52.469	66.907	72.198
Самаро-Златоустовск.	26.596	31.174	37.108	44.149	43.590	36.523	54.493	72.677
Московско-Казанская	24.875	28.290	29.426	33.251	45.034	32.175	46.891	60.536
Рязанско-Уральская.	48.046	50.725	40.377	85.172	91.358	63.136	123.881	192.422
Юго-Восточныя . . .	183.576	185.278	168.066	187.520	182.015	181.291	178.714	419.002
Западно-Сибирская .	—	—	—	—	—	—	—	2.055
Всего . . .	335.716	337.922	318.239	410.136	425.957	365.594	470.886	818.890

Такимъ образомъ количество грузовъ, поступавшихъ только на эти желѣзныя дороги, въ теченіе шести лѣтъ возросло съ 335 милл. (въ 1890 г.) до 819 милл. (въ 1896 г.), или на 144 %

Увеличеніе поступавшихъ на желѣзныя дороги грузовъ усилило движеніе по желѣзнымъ дорогамъ, ведущимъ къ портамъ и западной границѣ; а такъ какъ число и провозная спобность этихъ дорогъ остались прежнія, то развитіе сѣти на востокѣ довело работу главныхъ магистральныхъ линій до крайней степени напряженія, причемъ дороги эти все же не могли удовлетворить всѣмъ предъявляемымъ къ нимъ требованіямъ.

Для вывоза грузовъ съ восточныхъ дорогъ къ Ригѣ и Либавѣ въ 1897 г. имѣлись линіи: Рязань—Москва—Смоленскъ и впадающія въ нее желѣзныя дороги Вязьма—Тула—Ряжскъ и Грязи—Орелъ—Смоленскъ, съ отвѣтвленіемъ на Елецъ и Козловъ. За Смоленскомъ же всѣ направленія сливались въ одно—Смоленскъ—Рига. При этомъ всѣ дороги восточнѣе Смоленска, проходя по производительнымъ земледѣльческимъ раіонамъ, сверхъ громаднаго восточнаго транзита, имѣли еще очень много своего мѣстнаго груза. Насколько при такихъ обстоятельствахъ работа поименованныхъ линій была напряжена, можно судить, напримѣръ, по слѣдующимъ даннымъ о переданныхъ въ Орлѣ на западъ грузахъ:

въ 1892 г. . . . . 28 милл. пуд.
— 1893 —. . . . . 46 — —

въ 1894 г. . . . . 64 милл. пуд.
— 1895 —. . . . . 86 — —
— 1896 —. . . . . 85 — —

Слѣдовательно, за пять лѣтъ передача возросла болѣе чѣмъ на 50 милл. пуд. На восточныхъ дорогахъ ежегодно стали образовываться значительныя залежи грузовъ, размѣры которыхъ ежегодно увеличивались, достигая десятковъ тысячъ вагоновъ. Между тѣмъ, въ ближайшемъ будущемъ слѣдовало ожидать новаго весьма значительнаго прилива грузовъ на тѣ же обремененныя до крайности магистральныя линіи.

Въ 1897 и ближайшихъ за нимъ годахъ предстояло открытіе дорогъ: Брянскъ-Льговской, Елецъ-Валуйской, Раненбургъ-Павелецкой, вѣтвей: Графская-Анна, Кротовка-Сергіево, Рузаевка-Симбирскъ и Сызрань. Нужно было ожидать еще бо́льшаго прироста грузовъ на дорогахъ уже открытыхъ, но въ 1897 г. только еще начавшихъ работать, какъ, напримѣръ, линія Рузаевка—Пенза—Таволжанка, а также дороги Западно-Сибирская съ Челябинскъ-Екатеринбургскою.

Главнымъ грузомъ всѣхъ перечисленныхъ дорогъ служитъ хлѣбъ, который направляется за границу черезъ порты Балтійскаго моря: Петербургъ, Ревель, Ригу и Либаву. Пріемная и отпускная способность этихъ портовъ, при существовавшемъ ихъ оборудованіи, оказалась исчерпанною въ иныхъ случаяхъ даже ранѣе, чѣмъ провозная способность ведущихъ къ нимъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ, въ кампанію 1896 г. неоднократно приходилось пріостанавливать отправку грузовъ въ Ригу и Либаву, которыя не могли принимать всего количества прибывающихъ въ нихъ грузовъ. Положеніе ухудшалось тѣмъ, что всѣ порты замерзаютъ, кромѣ Либавы, которая въ теченіе почти четверти года служила единственнымъ отпускнымъ портомъ для всей средней и восточной Россіи.

Явилась настоятельнѣйшая необходимость въ принятіи мѣръ къ открытію для экспортной торговли новаго незамерзающаго порта на Балтійскомъ морѣ и къ цѣлесообразному развитію и усиленію сѣти ведущихъ къ западу транзитныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Исполнить безотлагательно всѣ перечисленныя сооруженія на средства Государственнаго Казначейства, уже отвлеченныя къ другимъ, болѣе широкимъ, цѣлямъ, представлялось затруднительнымъ. Между тѣмъ залежи на нашихъ дорогахъ обра-

тились въ хроническое явленіе и грозили серьезными разстройствами какъ въ области торговли, совершенно необезпеченной въ срочности доставки грузовъ, такъ и въ сферѣ собственно желѣзнодорожнаго хозяйства, нарушая правильность распредѣленія по сѣти ея подвижного состава.

Такимъ образомъ какъ нельзя болѣе своевременными явились ходатайства обществъ Рыбинской и Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогъ о дозволеніи построить имъ за ихъ счетъ—первому линію отъ Москвы до Виндавы и второму отъ Данкова до Смоленска.

Предложеніе общества Рыбинской желѣзной дороги о сооруженіи линіи Москва-Виндава, съ устройствомъ въ Виндавѣ порта.

Основанія, побуждавшія общество Рыбинской желѣзной дороги домогаться разрѣшенія на устройство порта въ Виндавѣ, съ подходомъ къ нему собственною линіею, требуютъ нѣкотораго выясненія.

Главную работу Рыбинской дороги, въ ея современномъ объемѣ, составляла перевозка хлѣбныхъ грузовъ, идущихъ въ Петербургъ, но эта перевозка ограничивалась весьма короткимъ весеннимъ періодомъ, съ открытія навигаціи въ Петербургскомъ портѣ и до прибытія въ Петербургъ изъ Рыбинска хлѣбнаго каравана, идущаго по Маріинской системѣ. Въ остальное время года движеніе на Рыбинской дорогѣ настолько падало, что она большую часть своего подвижного состава отдавала въ наемъ другимъ дорогамъ. Съ постройкою Бологое—Псковской линіи, Рыбинскій хлѣбъ долженъ былъ получить новый выходъ—къ Ригѣ, но такъ какъ и Рига замерзаетъ, то ни положеніе хлѣбной торговли въ Рыбинскѣ, ни условія движенія по дорогѣ существенно измѣниться не могли. Съ устройствомъ Виндавскаго порта, эти условія мѣнялись кореннымъ образомъ; значеніе Рыбинска, какъ средоточія Волжской хлѣбной торговли, чрезвычайно возрастало, дорога же получала обезпеченіе болѣе или менѣе равномѣрнаго движенія хлѣба по всему ея протяженію отъ Рыбинска до Пскова.

Намѣченная обществомъ постройка желѣзной дороги отъ Москвы до Виндавы еще тѣснѣе сливала интересы общества съ развитіемъ Виндавы какъ порта и давала обществу новую линію для транзита грузовъ не только съ чужихъ дорогъ, но и съ собственныхъ рельсовыхъ путей, при посредствѣ соединительнаго между линіями Бологое—Псковъ и Москва—Виндава участка Дно—Сокольники.

Предложеніе общества Рыбинской желѣзной дороги сводилось къ слѣдующему: за счетъ увеличенія своего облигаціоннаго капитала общество обязывалось построить:

а) линію отъ Москвы до Виндавы, съ исполненіемъ въ первой очереди участковъ Москва-Штокмансгофъ и Туккумъ-Виндава и съ отсрочкой средняго участка Штокмансгофъ-Туккумъ впредь до развитія движенія по дорогамъ первой очереди въ такомъ размѣрѣ, что пропускъ грузовъ на Виндаву по участку казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Штокмансгофъ-Рига-Туккумъ окажется затруднительнымъ; протяженіе всей линіи общество опредѣляло въ 1.030 верстъ при стоимости въ 58.842.792 р. кред.;

б) портъ въ Виндавѣ, съ затратою на него до 4 милл. р. кред.;

в) вѣтвь отъ ст. Сокольники, Московско-Виндавской желѣзной дороги, до ст. Дно, Бологое-Псковской линіи, длиною въ 168 верстъ и стоимостью въ 5.960.753 р. кред., и

г) вѣтвь, протяженіемъ около 35 верстъ и цѣнностью до 882.237 р. кред., отъ ст. Савелино, Рыбинско-Бологовскаго участка, до г. Краснаго Холма.

Принимая на себя изложенныя обязательства, общество ходатайствовало: 1) присвоить выпускаемому имъ съ этою цѣлью облигаціонному займу правительственную гарантію; 2) отсрочить право Правительства на выкупъ предпріятія съ 1 Января 1905 г. до 1 Января 1915 г., и 3) предоставить обществу взиманіе ластовыхъ сборовъ съ приходящихъ въ Виндавскій портъ судовъ.

Поддерживая ходатайство общества Рыбинской желѣзной дороги и, въ частности, признавая предложенныя имъ условія устройства Виндавскаго порта для Государственнаго Казначейства весьма выгодными, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ тѣмъ не менѣе не считали удобнымъ принять эти условія съ принципіальной стороны. А именно: Министры находили, что прежде всего выпуски облигаціонныхъ займовъ желѣзнодорожными обществами могутъ быть предназначаемы только для пріобрѣтенія имущества, которое составитъ собственность общества; портовые же молы, расходы на землечерпаніе и другія портовыя устройства не могутъ поступить въ собственность общества, не увеличатъ его имущества, а слѣдовательно и не могутъ быть покрываемы выпусками облигаціонныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ, а тѣмъ болѣе пользующихся гарантіею Правительства. Самое

предоставленіе устройства порта частному желѣзнодорожному обществу, хотя бы и подъ надзоромъ Министерства Путей Сообщенія и по утвержденнымъ имъ проектамъ, можетъ все же вызвать нареканія и опасенія, что при устройствѣ порта интересы дороги могутъ быть поставлены выше общихъ интересовъ торговли и мореходства.

Поэтому Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, признавая безотлагательное устройство порта въ Виндавѣ государственною необходимостью, полагали болѣе правильнымъ исполнить эти работы тѣмъ же порядкомъ какъ и во всѣхъ остальныхъ портахъ, т. е. на средства Государственнаго Казначейства распоряженіемъ Министерства Путей Сообщенія, ограничившись на первое время затратами, не превышающими размѣра, предположеннаго обществомъ Рыбинской желѣзной дороги, т. е. 4 милл. рублей, и направивъ первоначальныя заботы лишь на углубленіе порта до 22 футъ, такъ какъ всѣ необходимыя для грузовъ устройства (пристани, склады) будутъ сооружены обществомъ.

Испрашиваемое обществомъ условіе дарованія выпускаемымъ имъ облигаціямъ правительственной гарантіи, по общему ходу дѣлъ общества, а равно по выгодности проектируемыхъ обществомъ линій (отъ проведенія коихъ чистая прибыль общества увеличивалась на сумму болѣе 275 тыс. р.), не могло, по мнѣнію двухъ Министровъ, потребовать отъ казны на дѣлѣ никакихъ жертвъ или риска. Болѣе значенія имѣетъ отдаленіе на 10 лѣтъ права Правительства на выкупъ предпріятія общества. При значительномъ развитіи доходности общества, удовлетвореніе этого ходатайства могло имѣть послѣдствіемъ нѣкоторыя невыгоды казны. Но это послѣднее предположеніе являлось гадательнымъ, въ виду совершенной невозможности опредѣлить заранѣе на 10 лѣтъ впередъ доходность предпріятія, а съ другой—вполнѣ понятнаго стремленія акціонеровъ общества, принимающихъ на себя рискъ понести въ первые годы по постройкѣ проектируемыхъ линій нѣкоторые убытки,—обезпечить себѣ возмѣщеніе этихъ убытковъ впослѣдствіи, когда доходность вновь построенныхъ путей нѣсколько разовьется; обезпеченіе же это для акціонеровъ достижимо единственно при отдаленіи срока выкупа съ 1905 г.,—когда сооружаемыя линіи едва-ли еще будутъ прибыльными, до 1915 г.,—когда доходность этихъ дорогъ уже установится.

Ходатайство общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги о разрѣшеніи сооруженія линіи Данковъ-Смоленскъ.

Представленіе Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ разсматриваемаго дѣла въ Соединенное Присутствіе послѣдовало въ Апрѣлѣ 1897 г. Сооруженіемъ линіи Москва—Виндава затрудненія по передвиженію восточныхъ грузовъ къ западу значительно умалялись, но совершенно однако еще не устранялись. Для полнаго разрѣшенія вопроса требовалось дальнѣйшее развитіе вывозной сѣти. Достигнуть этого представилось возможнымъ при посредствѣ желѣзнодорожнаго общества, особенно страдавшаго отъ обремененія нашихъ вывозныхъ сообщеній. Предпріятіемъ этимъ было общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги и, въ томъ же Апрѣлѣ 1897 г., Министры Путей Сообщенія и Финансовъ представили въ Соединенное Присутствіе ходатайство этого общества о разрѣшеніи постройки его распоряженіемъ второй новой вывозной магистрали—Данковъ-Смоленскъ.

Для движенія своихъ грузовъ къ Ригѣ и Либавѣ, общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги, по условіямъ своего географическаго положенія, должно было пользоваться направленіемъ на Грязи и Смоленскъ, которое оно часто находило уже заполненнымъ грузами общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ. Такъ, напримѣръ, въ Декабрѣ 1896 г. въ Козловѣ и Ельцѣ пріемъ груженыхъ вагоновъ общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги былъ совершенно прекращенъ на значительный промежутокъ времени, причемъ явилось накопленіе на дорогахъ общества свыше 10 милліоновъ пудовъ залежей.

Между тѣмъ количество грузовъ съ линій общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги постоянно возрастало*), и единственнымъ выходомъ изъ такого положенія для него явилась постройка новой линіи на Смоленскъ, въ обходъ перегруженнаго участка отъ Грязей. По произведеннымъ подсчетамъ, будущность Данково-Смоленской линіи не только представлялась въ финансовомъ отношеніи обезпеченной, но даже обѣщала обществу увеличеніе его чистыхъ прибылей на сумму 238 тыс. р. въ годъ **).

---

*) Со станцій общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги отправлено: въ 1894 г. на 24 милл. пудовъ болѣе предыдущаго года.
— 1895 г. — 27 — — — — —
— 1896 г. — 39 — — — — —

**) Чистый доходъ линіи былъ исчисленъ въ 1.785.293 р.; ежегодный платежъ % и погашенія по строительному капиталу (32.200.000 р.) 1.547.187 р.; остатокъ въ пользу Общества—238.106 р.

Обратившись съ такимъ ходатайствомъ, общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги поставило однако сооруженіе имъ Данково-Смоленской линіи въ связь съ необходимостью усиленія участка казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отъ Смоленска до Двинска, такъ какъ безъ этого условія дорога Данковъ—Смоленскъ не могла бы сколько нибудь облегчить движеніе транзитныхъ грузовъ. На случай, если бы Правительство не сочло возможнымъ безотлагательно произвести на средства Государственнаго Казначейства усиленіе Смоленскъ-Двинскаго участка, общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги предложило передать ему въ эксплоатацію означенный участокъ, съ возложеніемъ на него обязательства его усиленія и проложенія новой линіи отъ Двинска до Виндавы.

Министры Путей Сообщенія и Финансовъ, находя ту часть ходатайства, которая относится къ сооруженію Данковъ — Смоленской линіи, заслуживающей полнаго вниманія, признали вторую его часть — предложеніе передачи обществу въ эксплоатацію казеннаго участка Смоленскъ — Двинскъ, съ продолженіемъ его до Виндавы,—несоотвѣтствующимъ правильному распредѣленію сѣти. Поэтому, усматривая, что въ случаѣ осуществленія линіи Данковъ—Смоленскъ и оставленія участка Смоленскъ — Двинскъ въ его современномъ видѣ, закупорка грузовъ, имѣвшая тогда мѣсто въ Козловѣ, Ряжскѣ, Рязани и Ельцѣ, передвинется лишь въ Смоленскъ, Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Князь Хилковъ и Статсъ-Секретарь Витте находили необходимымъ, къ открытію движенія по линіи Данковъ—Смоленскъ, усилить пропускную способность участка Двинскъ-Смоленскъ прокладкою здѣсь второго пути, съ отнесеніемъ связанныхъ съ этими работами расходовъ на счетъ казны.

Оба изложенныя дѣла, по ихъ взаимной между собою связи, были разсмотрѣны Соединеннымъ Присутствіемъ одновременно, въ засѣданіе 13 Мая 1897 года.

Обозрѣвъ общую картину переживавшихся нашею торговлею, а за нею и сельско-хозяйственною промышленностью, затрудненій, проистекавшихъ отъ недостаточной пропускной способности вывозныхъ магистральныхъ линій, Соединенное Присутствіе нашло, что принятіе мѣръ къ цѣлесообразному развитію сѣти ведущихъ къ западу транзитныхъ линій должно быть признано неотложнѣйшею государственною надобностью.

Для достиженія этой задачи представлялось два способа: или сооруженіе новыхъ линій, тяготѣющихъ къ Балтійскому морю, или же усиленіе существующихъ вывозныхъ магистралей укладкою на нихъ вторыхъ путей.

Согласившись съ высказаннымъ Министромъ Путей Сообщенія взглядомъ на то, что, съ технической точки зрѣнія, предпочтительность проложенія вторыхъ путей передъ сооруженіемъ однопутныхъ линій,—въ виду удобствъ пользованія подвижнымъ и личнымъ составомъ, силы провозоспособности и проч.,—представляется безспорною, Соединенное Присутствіе тѣмъ не менѣе установило, что въ интересахъ общегосударственныхъ несомнѣнно болѣе желательнымъ является сооруженіе самостоятельныхъ линій, которыя, замѣняя собою второй путь и обслуживая новые раіоны, давали бы, вмѣстѣ съ тѣмъ, естественные и кратчайшіе по направленію истоки для грузовъ важнѣйшихъ желѣзнодорожныхъ группъ.

Сооруженіе Московско-Виндавской и Данково-Смоленской линій какъ нельзя лучше, по мнѣнію Соединеннаго Присутствія, разрѣшало этотъ вопросъ во всей его совокупности. Съ одной стороны рельсовые пути эти намѣчались на наибольшихъ своихъ протяженіяхъ по тѣмъ мѣстностямъ коренной Россіи, въ которыхъ сельское хозяйство ощущало уже значительныя затрудненія, а съ другой—линіи Москва—Виндава и Данковъ—Смоленскъ, съ укладкою второго пути отъ Смоленска до Двинска, доставляли возможность упорядоченія движенія грузовъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Такъ, направленіе черезъ Орелъ оставалось для однихъ грузовъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, линія Данковъ—Смоленскъ—Рига—для грузовъ съ дорогъ Рязанско-Уральскаго общества и наконецъ—для грузовъ, идущихъ на западъ съ дорогъ Нижегородской, Московско-Казанской, восточнаго участка Сызрано-Вяземской, Самаро-Златоустовской и Западно-Сибирской—должна служить линія Москва—Виндава.

Обсуждая финансовыя и техническія условія осуществленія названныхъ рельсовыхъ путей, Соединенное Присутствіе признало необходимымъ, чтобы линіи Москва—Виндава и Данковъ—Смоленскъ, въ предѣлахъ предположенныхъ на ихъ постройку строительныхъ капиталовъ, отвѣчали тѣмъ требованіямъ особой прочности и солидности всѣхъ сооруженій, которыя сдѣлали бы ихъ магистралями, дѣйствительно

могущими дать исходъ многочисленнымъ грузамъ восточнаго раіона. Установивъ соотвѣтственно сему нормы ихъ провозной и пропускной способности, Присутствіе, въ частности, по поводу предположенія постройки рельсоваго пути Дно—Сокольники *) на облегченныхъ техническихъ условіяхъ, остановилось на мысли о томъ, что по своему географическому положенію, означенный участокъ, въ будущемъ, можетъ войти звеномъ въ магистраль отъ Петербурга на югъ, къ Кіеву. При такихъ условіяхъ, намѣченный льготный способъ сооруженія разсматриваемой вѣтви не отвѣчалъ бы ея послѣдующему, столь важному значенію, и потому, по мысли Предсѣдателя Соединеннаго Присутствія, постройка участка Дно—Сокольники была подчинена соблюденію такихъ условій, которыя обезпечивали бы, въ будущемъ, возможность обращенія этого участка въ линію магистральнаго значенія **).

Всѣ прочія предположенія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, касавшіяся сооруженія за счетъ Государственнаго Казначейства порта въ Виндавѣ и укладки второго пути на участкѣ Смоленскъ—Двинскъ, были приняты Соединеннымъ Присутствіемъ безъ возраженій и, по положенію Присутствія, были Высочайше утверждены 21 Мая 1897 года.

Выше было представлено, что сооруженіе средняго участка линіи Москва—Виндава, а именно соединяющаго Риго-Двинскій участокъ Риго-Орловской желѣзной дороги съ г. Туккумомъ, было отложено на вторую очередь работъ, впредь до времени, когда Правительство признаетъ сооруженіе это необходимымъ для удовлетворенія грузового движенія на Виндаву. Вскорѣ уже выяснилось, по соображенію грузооборота въ Ригѣ, что проходъ черезъ Рижскій узелъ грузовъ къ Виндавскому порту встрѣтитъ весьма значительныя затрудненія. Поэтому, постройка названнаго участка была разрѣшена обществу по Высочайше утвержденному, 1 Іюня 1898 г., положенію Соединеннаго Присутствія, для исполненія одновременно съ первою очередью работъ.

---

*) Соединительной вѣтви между Московско-Виндавской и Бологое-Псковской линіями.

**) Продолженіе вѣтви Дно—Сокольники до Петербурга разрѣшено по Высочайше утвержденному, 28 Ноября 1899 г., положенію Соединеннаго Присутствія. Такимъ образомъ предположеніе Соединеннаго Присутствія вскорѣ осуществилось и общество Рыбинской желѣзной дороги, благодаря указанію Присутствія, было избавлено отъ крупныхъ затратъ на перестройку этого участка по магистральному типу.

Дѣйствительная стоимость исполненія вышеперечисленныхъ сооруженій, по даннымъ представленнымъ Соединенному Присутствію (въ 1899 и 1901 г.г.) Министромъ Путей Сообщенія, опредѣлилась въ слѣдующихъ цифрахъ:

	СТОИМОСТЬ:	
	по предварительнымъ исчисленіямъ.	по утвержденной расцѣночной вѣдомости.
Участокъ Москва—Крейцбургъ*)	43.500.000 р.	46.677.839 р.
» Туккумъ—Виндава	4.896.292 —	5.827.436 —
» Дно—Сокольники	5.960.753 —	5.288.666 —
» Савелино—Красный Холмъ	882.237 —	882.051 —
Устройства въ Виндавѣ	3.306.508 —	3.178.422 —
Линія Данковъ—Смоленскъ	33.200.000 —	35.712.197 —

За причисленіемъ же процентовъ и погашенія на строительные капиталы за время постройки, окончательная стоимость исполненныхъ сооруженій, по Высочайше утвержденнымъ, 18 Февраля и 31 Декабря 1900 г. и 23 Ноября 1901 г., положеніямъ Соединеннаго Присутствія, составила:

для участка Москва—Крейцбургъ	50.832.673 р. (67 т. р. на версту).
» » Туккумъ—Виндава	6.459.314 — (61 т. р. на версту).
» » Дно—Сокольники	5.861.854 — (36 т. р. на версту).
» » Савелино—Красный Холмъ	961.528 — (27 т. р. на версту).
» устройствъ въ Виндавѣ	3.178.422 —
» линіи Данковъ—Смоленскъ	38.175.723 — (73 т. р. на версту).

По объясненіямъ Министра Путей Сообщенія перерасходы по исполненію вышеуказанныхъ сооруженій, достигшіе 3.177.839 р. по участку Москва—Крейцбургъ, 931.144 р. по участку Туккумъ—Виндава и 2.512.197 р. по постройкѣ линіи Данковъ—Смоленскъ, произошли главнымъ образомъ отъ того, что первоначально исчисленныя суммы были опредѣлены на основаніи произведенныхъ обществами Рыбинской и Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогъ предварительныхъ изысканій. Исполненныя же подъ наблюденіемъ Министерства Путей Сообщенія окончательныя изысканія указали на необходимость увеличенія предположенныхъ по первоначальнымъ

*) Вмѣсто первоначально предполагавшагося Москва—Штокмансгофъ.

изысканіямъ количествъ земляныхъ и другихъ работъ и въ связи съ этимъ отчужденія земель.

Сооруженіе обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги линіи Павелецъ—Москва.

Въ томъ же засѣданіи 13 Мая 1897 г. Соединенное Присутствіе разсмотрѣло еще одно дѣло первостепенной важности, а именно вопросъ о сооруженіи новой магистрали къ г. Москвѣ, подходящей къ ней съ юга отъ ст. Павельца, Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Въ Апрѣлѣ 1896 г., сначала общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги, а затѣмъ вскорѣ и общество Московско-Казанской желѣзной дороги обратились въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи постройки желѣзнодорожной линіи по одному и тому же общему направленію—отъ ст. Павельца черезъ городъ Каширу къ Москвѣ—съ нѣкоторыми лишь варіантами на промежуточныхъ участкахъ.

По выясненіи потребностей, которыми вызывалось сооруженіе этой линіи, Министерство Финансовъ пришло къ заключенію о несомнѣнномъ значеніи ея какъ мѣстномъ—для интересовъ прорѣзываемаго ею раіона, такъ и транзитномъ—для грузовъ, направляющихся съ юга въ Москву.

Прежде всего особою коммисіею при Министерствѣ Финансовъ было установлено, что рельсовый путь Павелецъ—Москва, проходя по направленію исконнаго тяготѣнія грузовъ къ Москвѣ, дастъ выгодный выходъ въ Москву хлѣбнымъ избыткамъ южныхъ уѣздовъ (Михайловскаго, Веневскаго и Каширскаго), а затѣмъ обслужитъ и сѣверную, ближайшую къ Москвѣ, часть разсматриваемаго раіона, особенно нуждавшуюся въ поддержкѣ своего экономическаго положенія. По объясненію въ коммисіи Московскаго губернскаго предводителя дворянства, изъ 73.000 дес., составлявшихъ въ 1897 г. въ указанной мѣстности крестьянскій надѣлъ, до 6.000 дес. не обрабатывались вовсе и оставались заброшенными. Изъ 15.000 крестьянскихъ дворовъ насчитывалось болѣе 20% такихъ, гдѣ земледѣліе совсѣмъ оставлено. Изъ 10.000 мастеровъ и кустарей, насчитывавшихся здѣсь въ прежнее время, къ 1897 г. осталось лишь 450 человѣкъ. Наконецъ, самая численность населенія давала цифры далеко не утѣшительныя: за предшествовавшія 15 лѣтъ численность увеличилась только на ½%. Этотъ упадокъ края былъ вызванъ, кромѣ прочихъ неблагопріятныхъ условій, между прочимъ и недостаткомъ удобныхъ

путей сообщенія, почему для оживленія дѣятельности населенія сооруженіе Московско-Павелецкой желѣзной дороги признавалось безусловно необходимымъ.

Въ отношеніи транзитныхъ грузовъ выяснилось, что въ ближайшемъ къ 1897 г. времени должно было послѣдовать открытіе движенія по сооружавшейся въ то время обществомъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ линіи отъ Валуекъ до Ельца. Со вступленіемъ этого пути въ сѣть, отъ Таганрога до Москвы образовывалась громадная магистральная линія, захватывающая 53 уѣзда, на протяженіи коей имѣются различныя отрасли промышленности. Для всей массы грузовъ имѣлся только одинъ выходъ — на линію Елецъ — Тула — Москва, которая, безъ значительнаго усиленія, не могла бы справиться съ ихъ перевозкою. Сооруженіе же Павелецкой дороги представляло второй выходъ для этихъ грузовъ, такъ какъ разстояніе черезъ Елецъ—Павелецъ на Москву было бы приблизительно одинаково съ разстояніемъ отъ Ельца черезъ Тулу на Москву.

Еще болѣе важное значеніе новая линія имѣла для транзитныхъ грузовъ, идущихъ черезъ Рязань. Вслѣдствіе развитія дѣятельности дорогъ Московско-Казанскаго и Рязанско-Уральскаго обществъ, работа по передачѣ грузовъ въ Рязанскомъ желѣзнодорожномъ узлѣ и по передвиженію ихъ по участку Москва—Рязань производилась при крайне тяжелыхъ условіяхъ, сопряженныхъ съ весьма значительными задержками. Съ открытіемъ же линіи Сызрань — Рузаевка и съ притокомъ къ Рязани массы грузовъ, шедшихъ ранѣе въ обходъ Рязани на Ряжскъ и Тулу, задержки эти должны были увеличиться еще въ весьма значительной степени. Поэтому, для интересовъ нашей промышленности и торговли представлялось настоятельно необходимымъ изыскать новый путь на Москву, который, отвлекая часть грузовъ Рязанскаго направленія, сдѣлалъ бы его достаточно проходимымъ.

Совокупность изложенныхъ обстоятельствъ выяснила чрезвычайную важность проложенія Московско-Павелецкой желѣзной дороги. Но возникъ вопросъ, какому изъ конкурирующихъ обществъ—Московско-Казанской или Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогъ—надлежало предоставить ея осуществленіе. Трудность разрѣшенія этого вопроса увеличивалась тѣмъ, что оба общества принимали выработанныя Министерствомъ Финан-

совъ условія, а общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги, дабы не дать перевѣса ходатайству общества Московско-Казанской желѣзной дороги, изъявляло согласіе на измѣненіе своего устава въ смыслѣ увеличенія участія казны въ чистой прибыли предпріятія съ $^1/_4$, какъ было ранѣе, до $^5/_6$.

При равенствѣ обоихъ предложеній, безусловно твердой почвы для выбора не давали и соображенія о финансовомъ положеніи соперничавшихъ обществъ. Единственно замѣтная разница между этими обществами наблюдалась въ характерѣ ихъ дѣятельности и въ оцѣнкѣ ея населеніемъ. Разница эта была отмѣчена еще коммисіею при Министерствѣ Финансовъ, предварительно разсматривавшею вопросъ о сооруженіи Павелецкой линіи, и высказана ею въ формѣ соображенія, что, предоставляя постройку этой дороги Московско-Казанскому обществу, извѣстному своею строгою хозяйственностью, всегда удаляющемуся отъ какихъ бы то ни было рискованныхъ въ дѣлахъ увлеченій, Правительство создало бы дѣло безспорно полезное, могущее отвѣчать всѣмъ насущнымъ потребностямъ, но лишенное той чуткости къ коммерческимъ интересамъ, которою всегда отличалась дѣятельность общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, шедшаго навстрѣчу только что нарождавшимся потребностямъ и не останавливавшагося и передъ крупными жертвами.

Отмѣтивъ, что представители мѣстныхъ интересовъ, приглашенные къ обсужденію предположеній о постройкѣ Павелецкой желѣзной дороги, высказались за предоставленіе ея сооруженія обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ внесли этотъ вопросъ на разрѣшеніе Соединеннаго Присутствія.

Въ основаніе сужденій Соединеннаго Присутствія легло то соображеніе, что удовлетвореніе ходатайствъ обоихъ названныхъ обществъ имѣетъ для нихъ неодинаковое значеніе: въ томъ случаѣ, если постройка проектируемой дороги будетъ предоставлена Рязанско-Уральскому обществу, новая линія явится прямымъ выходомъ къ Москвѣ для всей сѣти дорогъ, эксплоатируемыхъ этимъ обществомъ. Рязанско-Уральская дорога, несмотря на то, что къ ней относится весьма значительная сѣть рельсовыхъ путей, достигающая 2.500 верстъ, не имѣетъ до сихъ поръ самостоятельнаго соединенія ни съ однимъ крупнымъ центромъ. Такое

положеніе представляетъ извѣстныя неудобства не только для самой дороги, но также и для торговли и промышленности. Для общества же Московско-Казанской дороги новая линія далеко не представляется въ той же степени необходимою.

Указанія на возможный для общества Казанской дороги ущербъ вслѣдствіе отвлеченія проектируемой линіей значительной части грузовъ, слѣдующихъ нынѣ къ г. Москвѣ по принадлежащей обществу Московско-Рязанской дорогѣ, не могутъ быть оставлены, разумѣется, безъ вниманія. Но Московско-Рязанская линія уже и въ настоящее время въ отношеніи перевозки грузовъ работаетъ въ такихъ размѣрахъ, какъ ни одна изъ остальныхъ подмосковныхъ дорогъ, доводя количество перевозимыхъ грузовъ до 150.000.000 п. въ годъ, при 49.000.000 п. перевозимыхъ по Московско-Брестской, и 75.000.000 п.—по Московско-Курской желѣзнымъ дорогамъ. На этомъ развитіе означенной линіи не можетъ остановиться и она, какъ это ожидается, вскорѣ получитъ новые грузы.

Всѣ эти новые грузы должны до такой степени занять пропускную и провозную способность Московско-Рязанской линіи, что безпрепятственная перевозка ихъ окажется невозможною. Такимъ образомъ проектируемая Павелецкая линія, хотя бы и отданная Рязанско-Уральскому обществу, не отвлечетъ отъ Московско-Рязанской дороги тѣхъ грузовъ, которые въ настоящее время по ней проходятъ, а только облегчитъ перевозку всѣхъ новыхъ грузовъ.

Съ точки зрѣнія интересовъ казны, Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта находило, что, въ видахъ обезпеченія для казны тѣхъ же выгодъ, которыя принадлежали бы ей въ случаѣ предоставленія постройки Павелецкой линіи обществу Московско-Казанской дороги, Рязанско-Уральское общество изъявило готовность измѣнить свой уставъ въ томъ смыслѣ, чтобы, за обязательными отчисленіями 1.500.000 р. въ пользу акціонеровъ, казна получала изъ остатка прибыли не $^1/_4$, какъ опредѣлено нынѣ уставомъ, а $^5/_6$. Предложеніе это вызывало опасеніе, что, за недостиженіемъ до настоящаго времени выдаваемымъ обществомъ дивидендомъ вышеуказанной суммы 1.500.000 р., доходы Павелецкой линіи пой-

дутъ на пополненіе дивиденда акціонеровъ до этой суммы, право же казны на участіе въ прибыляхъ окажется фиктивнымъ.

При обсужденіи этого сомнѣнія было принято во вниманіе, что общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги, производя съ 1892 г. рядъ обширныхъ строительныхъ работъ, и лишь въ самое недавнее время закончивъ таковыя, не успѣло еще довести дѣятельность своихъ линій до необходимой степени напряженія, между тѣмъ развитіе и ростъ предпріятія этого общества представляются несомнѣнными. Вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя отрицать, что, при передачѣ обществу въ аренду Саратовской дороги, участокъ отъ Козлова до Тамбова при распредѣленіи долей по перевозкамъ прямого сообщенія получалъ преміи, а послѣ перехода этого участка въ руки общества эти преміи были отмѣнены въ прямой для него ущербъ. За аренду же той дороги общество уплачиваетъ казнѣ, сверхъ 900.000 р., каковая сумма получалась отъ дороги въ то время, когда она была отдана обществу, еще значительныя ежегодныя, притомъ все возрастающія, приплаты, имѣющія достигнуть въ 1898 г.—1.000.000 р. Таковыя условія, вліяя на уменьшеніе дивиденда, причитающагося на долю акціонеровъ, въ то же время косвеннымъ образомъ уже нынѣ предоставляютъ казнѣ участіе въ прибыляхъ названнаго общества.

По изложеннымъ соображеніямъ Соединенное Присутствіе признало правильнымъ сооруженіе Московско-Павелецкой линіи предоставить обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги, на соглашенныхъ Министромъ Финансовъ съ названнымъ обществомъ условіяхъ. Положеніе Соединеннаго Присутствія получило Высочайшее утвержденіе 21 Мая 1897 года.

На сооруженіе названной линіи было предназначено 24.500.000 р. *). Затѣмъ, по Высочайше утвержденному, 16 Іюня 1898 г., положенію Соединеннаго Присутствія обществу разрѣшено произвести укладку второго пути на участкѣ Москва—Каширa, съ затратою на эту работу 2.608.722 р. *), а всего 27.108.722 р. Въ дѣйствительности же, по утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, расцѣночнымъ вѣдомостямъ, строи-

*) Не считая % и погашенія за время постройки.

тельная стоимость дороги (289 верстъ) составила 30.393.753 р., а съ процентами за время сооруженія—32.460.528 р. (112 тыс. р. на версту), причемъ передержка оказалась вызванною увеличеніемъ расхода по отчужденію земель (на общую сумму 2.334.385 р.), особенно цѣнныхъ подъ Москвою, и усиленіемъ земляныхъ работъ (на сумму свыше 1.600.000 р.). Поверстная же стоимость вѣтви къ Веневу (61 вер.) опредѣлилась въ суммѣ 46.937 р.

Соединеніе Закавказья съ общею рельсовою сѣтью Европейской Россіи.

Какъ показываютъ представленныя выше данныя, 1897 г. былъ весьма богатъ крупными событіями въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Подъ вліяніемъ интересовъ добывающей промышленности, на первый планъ былъ выдвинутъ вопросъ о созданіи у насъ новыхъ линій магистральнаго характера и въ 1897 г. были разрѣшены три важнѣйшіе экономическіе рельсовые пути—Москва—Виндава, Москва—Павелецъ и Смоленскъ—Данковъ. Къ тому же времени относится еще одинъ весьма значительный шагъ къ расширенію нашей желѣзнодорожной сѣти. Рѣчь идетъ о разрѣшеніи обществу Владикавказской желѣзной дороги сооруженія линіи Дербентъ—Баку, которая, въ совокупности съ разрѣшеннымъ въ предшествовавшемъ 1896 г. рельсовымъ путемъ отъ Петровска до Дербента, составила магистраль въ 350 верстъ длиною *), дававшую не только непрерывное рельсовое соединеніе центральнаго потребительнаго рынка съ Бакинскимъ нефтедобывающимъ раіономъ, но и устанавливавшую непосредственную связь между Закавказскими желѣзными дорогами и общею рельсовою сѣтью. Достиженіе послѣднеуказанной цѣли представлялось вопросомъ давно уже назрѣвшимъ, но замедлявшимся въ своемъ выполненіи вслѣдствіе различія взглядовъ на способы его разрѣшенія.

Съ самаго начала возникновенія вопроса о соединеніи Закавказской желѣзной дороги съ общею рельсовою сѣтью Имперіи (1873 г.) по этому вопросу явились два мнѣнія. Одно полагало, что соединеніе это можетъ быть *легче* всего достигнуто по направленію Владикавказъ—Петровскъ—Баку. Другое же,—нашедшее рѣшительныхъ поборниковъ въ

*) Петровскъ—Дербентъ—121 вер., Дербентъ—Баладжары—216 вер. и Баладжары-Баку—13 верстъ.

лицѣ тогдашняго Министра Иностранныхъ Дѣлъ, Князя Горчакова, и Военнаго Министра, Графа Милютина, требовало сооруженія *кратчайшаго* пути черезъ Кавказскій хребетъ. Князь Горчаковъ въ пространной запискѣ опровергалъ соображенія о предпочтительности кружнаго пути къ Закавказью черезъ Петровскъ—Баку, отмѣчая разницу въ протяженіи направленій—кружнаго 1.243 версты и прямого (Владикавказъ—Тифлисъ)—197 верстъ, и особенно указывая на важность перевальной дороги для будущаго соединенія Россіи съ Персіей черезъ Тавризъ, главнѣйшій центръ Персидской торговли. Графъ Милютинъ поддерживалъ это мнѣніе съ военной точки зрѣнія, отмѣчая центральность перевальнаго пути, историческое его значеніе и въ особенности обезпеченную его безопасность преданными Россіи осетинами. Вмѣстѣ съ тѣмъ, въ 1878 г., Августѣйшимъ Намѣстникомъ Кавказа, подъ свѣжимъ впечатлѣніемъ опыта русско-турецкой войны, была проектирована цѣлая сѣть Кавказскихъ рельсовыхъ дорогъ, обнимавшая собою линіи: 1) отъ Тифлиса до Баку; 2) отъ Владикавказа до Петровска; 3) отъ Тифлиса до Карса; 4) отъ Поти-Тифлисской желѣзной дороги до Батума, и 5) отъ Владикавказа до Тифлиса. Какъ извѣстно, всѣ перечисленные рельсовые пути, за исключеніемъ перевальной желѣзной дороги, уже отстроены и такимъ образомъ указанія Его Императорскаго Высочества получили осуществленіе. Что касается рельсоваго пути черезъ Кавказскій хребетъ, то, по Высочайше утвержденному, 19 Мая 1879 г., положенію Комитета Министровъ, безотлагательное исполненіе его было признано несоотвѣтствующимъ ожидавшимся въ близкомъ будущемъ средствамъ и Министру Путей Сообщенія поручено, при первой къ тому возможности, произвести подробныя изысканія этой дороги. Затѣмъ, съ приступомъ, по волѣ въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III, къ сооруженію великаго Сибирскаго пути, вопросъ о ближайшемъ направленіи у насъ казеннаго желѣзнодорожнаго строительства получилъ вполнѣ опредѣленное направленіе. Поэтому, хотя мнѣніе о настоятельности сооруженія перевальной дороги продолжало сказываться попрежнему, но соображеніе о непосильности одновременнаго исполненія двухъ такихъ гигантскихъ предпріятій, какъ проложеніе Сибирскаго пути и перевальной дороги, брало перевѣсъ и разрѣшеніе вопроса о постройкѣ линіи Владикавказъ—

Тифлисъ было отсрочиваемо. Въ такомъ положеніи было это дѣло, когда Министръ Финансовъ въ Апрѣлѣ 1896 г. внесъ въ Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта предположеніе о сооруженіи обществомъ Владикавказской желѣзной дороги линіи отъ Петровска до Дербента. Различіе взглядовъ о наиболѣе цѣлесообразномъ рельсовомъ соединеніи Закавказья съ Европейской Россіею сказалось опять съ прежнею силою и въ средѣ Соединеннаго Присутствія возникло разномысліе. На этотъ разъ, мнѣніе о предпочтительности направленія черезъ Кавказскій хребетъ, кромѣ соображеній военнаго, политическаго и экономическаго характера, указало и на то обстоятельство, что, съ сооруженіемъ Петровскъ-Дербентскаго рельсоваго пути, на который нельзя смотрѣть иначе какъ на первое звено магистрали Владикавказъ—Баку, постройка перевальной дороги затормозится вновь въ томъ предположеніи, что существованіе кружной линіи устраняетъ необходимость прямого соединенія нашей рельсовой сѣти съ Тифлисомъ.

А такъ какъ, по убѣжденію сторонниковъ этого взгляда, означенная кружная линія ни въ какомъ случаѣ не можетъ, безъ ущерба для интересовъ Государства, замѣнить собою дорогу черезъ Кавказскій хребетъ, то необходимость вывода о томъ, чтобы: 1) предположеніе о постройкѣ линіи Петровскъ—Дербентъ отклонить и 2) вопросъ о сооруженіи перевальной дороги поставить на первую очередь,—дѣлалась вполнѣ ясной.

Другое мнѣніе не отрицало значенія дороги черезъ Кавказскій хребетъ, но при этомъ указало на то, что перевальная дорога, по значительной стоимости сооруженія и эксплоатаціи, будетъ безъ сомнѣнія предпріятіемъ малодоходнымъ и какъ таковое можетъ быть исполнено лишь на средства Государственнаго Казначейства, за невозможностью осуществленія ея распоряженіемъ какой-либо солидной частной компаніи. Наличности же свободныхъ къ сему средствъ можно ожидать не ранѣе окончанія Сибирской желѣзной дороги, до какого времени отказъ отъ предложенія общества Владикавказской желѣзной дороги повлекъ бы за собою лишеніе Кавказа безусловно полезнаго для него рельсоваго пути, осуществленіе коего не вызываетъ никакихъ пожертвованій и риска

со стороны Государственнаго Казначейства. Въ конечномъ выводѣ изложенныя соображенія выразились въ рѣшеніи: 1) постройку желѣзной дороги отъ Петровска до Дербента обществу Владикавказской желѣзной дороги разрѣшить и 2) вопросъ о сооруженіи дороги черезъ Кавказскій хребетъ поставить на первую очередь вслѣдъ за завершеніемъ работъ по постройкѣ Сибирскаго рельсоваго пути. 17 Мая 1896 г. Его Императорскому Величеству благоугодно было утвердить это послѣднее мнѣніе.

Изложеннымъ постановленіемъ былъ предрѣшенъ по существу и вопросъ о продленіи Петровско-Дербентскаго пути до г. Баку. Хотя въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія, обсуждавшаго этотъ вопросъ 18 Февраля 1897 г., вновь послѣдовали указанія на предпочтительность сооруженія перевальной дороги, но Соединенное Присутствіе признало, что, за силою Высочайшаго повелѣнія 17 Мая 1896 г., послѣднее дѣло получило вполнѣ опредѣленное направленіе и потому не можетъ быть поставляемо въ связь съ предположеніемъ о постройкѣ Дербентъ-Бакинской желѣзной дороги. Въ отношеніи же этого рельсоваго пути Присутствіе пришло къ заключенію, что линія Дербентъ—Баку, представляясь выгодною для интересовъ Государственнаго Казначейства *), вмѣстѣ съ тѣмъ оживитъ производительныя силы края и дастъ послѣднему возможность болѣе удобнаго, хотя и кружнаго способа сношенія съ Имперіею. Постройка линіи Дербентъ—Баку обществомъ Владикавказской желѣзной дороги была разрѣшена по Высочайше утвержденному, 28 Февраля 1897 г., положенію Соединеннаго Присутствія. По расцѣночной вѣдомости, утвержденной Министромъ Путей Сообщенія строительная стоимость линій Петровскъ—Дербентъ и Дербентъ—Баку опредѣлилась для первой въ 5.859.656 р. или по 48 тыс. р. на версту дороги (121 верста) и для второй—12.806.244 р. или поверстно около 56 тыс. р. (229 верстъ), что, по условіямъ прорѣзанныхъ, весьма пересѣченныхъ мѣстностей и по обилію искусственныхъ сооруженій должно быть признано болѣе чѣмъ умѣреннымъ.

---

*) По произведеннымъ подсчетамъ, линія эта должна была увеличить чистую прибыль предпріятія Владикавказской желѣзной дороги на 160 тыс. р. въ годъ, изъ коихъ 120 тыс. р., по уставу, подлежали обращенію въ казну на уплату долговъ по гарантіи и по участію ея въ чистыхъ прибыляхъ предпріятія.

Прочіе рельсовые пути, разрѣшенные къ постройкѣ въ 1897 году.

Кромѣ вышепоименованныхъ желѣзныхъ дорогъ первостепенной важности, наша рельсовая сѣть обогатилась въ 1897 г. еще нѣкоторыми путями меньшаго значенія, но которыя, однако, не могутъ быть обойдены безъ вниманія. Такъ общество Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги испросило разрѣшеніе: 1) на соединеніе Тейковской вѣтви съ Юрьевъ-Польскою вѣтвью той же дороги и 2) на постройку желѣзнодорожной линіи отъ г. Москвы до с. Савелова.

Необходимость перваго изъ указанныхъ сооруженій вызвана была тѣмъ, что обѣ названныя вѣтви, являющіяся по географическому своему положенію продолженіемъ одна для другой, оставались, вслѣдствіе принадлежности ихъ разнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ (Московско-Ярославско-Архангельской и Шуйско-Ивановской желѣзныхъ дорогъ) между собою разобщенными. По сліяніи въ 1895 г. этихъ обществъ, соединеніе Тейковской и Юрьевъ-Польской вѣтвей сдѣлалось лишь вопросомъ времени, такъ какъ, обѣщая обществу Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги нѣкоторую добавочную чистую прибыль (до 8.869 р. въ годъ), доставляло ему значительныя выгоды отъ пользованія подвижнымъ составомъ. Насколько выгоды эти представлялись для общества существенными, видно изъ того, что, ходатайствуя о разрѣшеніи на сооруженіе разсматриваемой соединительной вѣтви, общество соглашалось принять нормальные тарифы не только на этой вѣтви, но и отказывалось отъ присвоенныхъ ему по уставу тарифныхъ преимуществъ на Юрьевъ-Польской вѣтви.

Ходатайство общества было уважено и постройка вѣтви (протяженіемъ въ 81 версту и стоимостью въ 3.390.000 р., т. е. около 42 тыс. на версту) разрѣшена по Высочайше утвержденному 2 Мая 1897 г. положенію Соединеннаго Присутствія.

Вопросъ о линіи отъ г. Москвы до с. Савелова, не внушая сомнѣній по своей полезности какъ для мѣстнаго населенія, такъ и для интересовъ промышленности и торговли, осложнился въ своей разработкѣ конкуренціей двухъ желѣзнодорожныхъ компаній—общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги и Московскаго общества подъѣздныхъ путей. По произведеннымъ подсчетамъ было выяснено, что линія Москва—Савелово дастъ сокращеніе на 120 верстъ для волжскихъ грузовъ, направлявшихся ранѣе въ Москву по Московско-Ярославской желѣзной дорогѣ, и тѣмъ нанесетъ ущербъ какъ

послѣднеуказанному обществу, такъ и казнѣ, участвовавшей въ чистой прибыли сего предпріятія. На сдѣланное Московскому обществу подъѣздныхъ путей предложеніе измѣнить финансовыя условія сооруженія линіи Москва—Савелово такимъ образомъ, чтобы возмѣстить казнѣ ея потери вслѣдствіе уменьшенія доходности Московско-Ярославской желѣзной дороги, согласія общества не поступило, и постройка названной линіи по Высочайше утвержденному, 2 Мая 1897 г., положенію Соединеннаго Присутствія была предоставлена обществу Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги на общихъ основаніяхъ его устава.

Протяженіе линіи Москва—Савелово было опредѣлено въ 125 верстъ при строительной стоимости: собственно этой линіи—5.770.000 р., устройства особой станціи въ Москвѣ—1.150.000 р. и соединительной вѣтви къ Московско-Ярославской линіи 350.800 р., а всего въ суммѣ 7.270.800 р.*).

Затѣмъ общество Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ получило также разрѣшеніе на сооруженіе двухъ линій въ Донецкомъ каменноугольномъ бассейнѣ, а именно, Луганскъ—Миллерово и Попасная—Никитовка.

Въ концѣ 1896 и началѣ 1897 г. на нашемъ каменноугольномъ рынкѣ стали сказываться нѣкоторые частичные тревожные признаки, указывавшіе собою начало тѣхъ затрудненій, которыя разрослись впослѣдствіи въ явленіе такъ называемаго угольнаго кризиса.

Признаки эти въ 1897 г. проявлялись еще очень слабо и по преимуществу въ формѣ нѣкоторыхъ задержекъ осенью и зимою въ перевозкѣ желѣзными дорогами Донецкаго бассейна горнозаводскихъ грузовъ въ размѣрѣ предъявляемыхъ требованій. Начавшіяся затрудненія немедленно обратили на себя вниманіе Правительства и вызвали усиленное сооруженіе рельсовыхъ путей въ Донецкомъ бассейнѣ, имѣвшихъ цѣлью какъ развить добычу угля, такъ и вывезти его къ мѣстамъ потребленія. Указанное усиленіе желѣзнодорожнаго строительства въ Донецкомъ каменноугольномъ раіонѣ найдетъ мѣсто при послѣдующемъ изложеніи. Къ разсматриваемому же періоду времени (1897 г.) относится лишь сооруженіе двухъ вышеназванныхъ рельсовыхъ линій.

---

*) Данныя показаны по предварительной расцѣнкѣ. Утвержденныхъ расцѣночныхъ вѣдомостей въ Соединенное Присутствіе представлено еще не было.

Первая изъ нихъ—Луганскъ-Миллерово—была намѣчена къ постройкѣ еще въ восьмидесятыхъ годахъ. Исполненіе ея на средства казны было признано однако несвоевременнымъ, и Высочайше утвержденнымъ 29 Ноября 1886 г. положеніемъ Комитета Министровъ было предоставлено Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ, въ случаѣ изысканія ими способовъ осуществленія этой линіи на условіяхъ, не требующихъ ни прямыхъ ассигнованій, ни какихъ-либо приплатъ изъ суммъ Государственнаго Казначейства,—дать дѣлу этому дальнѣйшее движеніе. За непоступленіемъ отъ частныхъ предпринимателей предложеній, согласованныхъ съ приведенными указаніями Комитета Министровъ, вопросъ этотъ не могъ получить разрѣшенія до 1897 г., когда общество Юго-Восточныхъ дорогъ изъявило наконецъ согласіе принять сооруженіе названной линіи на свой счетъ. Осуществленіемъ Луганскъ-Миллеровскаго рельсоваго пути, кромѣ мѣстнаго и весьма притомъ существеннаго значенія, имѣлось въ виду: 1) дать свободный выходъ грузамъ Донецкаго бассейна на сѣверъ и востокъ, на что, при направленіи только на Дебальцево—за перегруженностью участка Дебальцево—Лисичанскъ,—расчитывать было невозможно, и 2) обслужить достаточнымъ образомъ г. Луганскъ и его раіонъ, по условіямъ своимъ представляющійся однимъ изъ наиболѣе богато и счастливо одаренныхъ центровъ горнаго дѣла въ южномъ краѣ.

Съ финансовой стороны къ сооруженію линіи Луганскъ—Миллерово препятствій не встрѣтилось *) и постройка ея была разрѣшена по Высочайше утвержденному 21 Мая 1897 г. положенію Соединеннаго Присутствія.

Озабочиваясь безотлагательнымъ приведеніемъ желѣзныхъ дорогъ раіона горнаго промысла на югѣ Россіи въ соотвѣтствіе съ потребностями и нуждами промышленности, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ остановились на мысли о созданіи въ Донецкомъ бассейнѣ поясной желѣзной дороги. Преимущества такой линіи, какъ видно изъ примѣровъ крупныхъ центровъ Западной Европы, заключаются въ томъ, что поясная дорога обезпечиваетъ наибольшую отпуск-

*) При строительной стоимости въ 4.734.000 р. (что при длинѣ въ 106 верстъ составляло на версту 45тыс. р.), линія Луганскъ—Миллерово увеличивала чистую прибыль предпріятія Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на сумму около 288.492 р.

ную способность даннаго раіона и къ этой линіи могутъ подходить съ различныхъ сторонъ дополнительныя вѣтви, нисколько не стѣсняя пропускной способности поясной дороги. Достигнуть сооруженія такой желѣзной дороги въ Донецкомъ раіонѣ представлялось возможнымъ, соединивъ станцію Никитовку новымъ рельсовымъ путемъ со станціею Попасною. Отъ проведенія рельсовой линіи въ такомъ направленіи смыкался кругъ Никитовка — Попасная — Дебальцево — Хацепетовка— Никитовка. Другое подобное же кольцо къ югу отъ перваго возможно было устроить съ помощью проложенія рельсоваго пути Никитовки—Очеретино, къ производству изысканій для коего тогда же было приступлено. На первую очередь былъ поставленъ вопросъ о линіи Попасная—Никитовка и получилъ разрѣшеніе по журналу Соединеннаго Присутствія, Высочайше утвержденному 30 Мая 1897 г.

По исполнительной расцѣночной вѣдомости, утвержденной Министромъ Путей Сообщенія, линія Попасная—Никитовка, при длинѣ въ 49,8 верстъ, обошлась въ 2.851.240 р., т. е. по 57 тыс. р. на версту двухпутной колеи.

Одновременно съ разрѣшеніемъ приведенныхъ вопросовъ, Соединеннымъ Присутствіемъ, въ тѣхъ же видахъ упорядоченія перевозокъ каменнаго угля, было разрѣшено обществу Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ усилить пропускную и провозную способность его углевозныхъ дорогъ на общую сумму 9.350.624 р. за счетъ соотвѣтственнаго увеличенія его облигаціонныхъ капиталовъ.

Чтобы закончить изложеніе частнаго желѣзнодорожнаго строительства за 1897 г. остается упомянуть о вѣтви Красно-слободскъ—Инжавино, постройка которой была разрѣшена по журналу Соединеннаго Присутствія, Высочайше утвержденному 6 Іюня 1897 г., обществу Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Вѣтвь эта, протяженіемъ около 39 верстъ, обошлась обществу въ 1.407.719 р., или около 36 тыс. р. съ версты.

Что касается постройки желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ казны, то въ разсмотрѣнномъ году, въ Европейской Россіи, она ограничилась разрѣшеніемъ вѣтви отъ ст. Боржомъ, Закавказской желѣзной дороги, до с. Бакурьяни, съ вѣтвью до Цагвери, общимъ протяженіемъ въ 33,86 верстъ и стоимостью 1.925.500 р., т. е. около 56 тыс. р. съ версты.

За это же время разрѣшенъ приступъ къ постройкѣ участ-

ковъ Сибирской желѣзной дороги отъ Кайдалова и Никольска къ Китайской границѣ, протяженіемъ и поверстною стоимостью, первый — 324 версты и 96 тыс. р. и второй — 105,8 верстъ и 73 тыс. р.

Желѣзнодорожное строительство въ 1898—1899 г.г.

Направленіе и характеръ нашего желѣзнодорожнаго строительства, какъ частнаго, такъ и казеннаго, въ 1898—1899 г.г. можно считать вполнѣ выяснившимся строительною дѣятельностью предшествовавшихъ (1895—1897) лѣтъ. Было очевидно, что частныя желѣзнодорожныя общества, намѣтившія свое расширеніе въ новыхъ направленіяхъ, озаботятся его завершеніемъ. Въ раіонѣ Донецкаго бассейна выяснилась неотложная надобность въ созданіи новыхъ и усиленіи прежнихъ углевозныхъ желѣзныхъ дорогъ. Наконецъ, среди оживленной дѣятельности частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній обнаруживались пробѣлы, которые, дабы не замедлять общаго развитія сѣти, надлежало пополнить казеннымъ распоряженіемъ. Равнымъ образомъ на долю казны упадало сооруженіе тѣхъ изъ выяснившихся необходимыми линій, которыя по государственнымъ соображеніямъ не могли быть предоставлены частной иниціативѣ.

Расширеніе предпріятія Московско-Виндаво - Рыбинской желѣзной дороги. Сооруженіе линіи Петербургъ-Жлобинъ при совмѣстномъ участіи общества и казны.

Разрѣшая въ Маѣ мѣсяцѣ 1897 г. обществу Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги постройку вѣтви Дно-Сокольники, Соединенное Присутствіе предугадало будущее важное значеніе этого, тогда вполнѣ незначительнаго, рельсоваго пути и указало обществу строить его на такихъ основныхъ условіяхъ *), чтобы онъ всегда могъ быть легко и безъ большихъ затратъ передѣланъ въ линію магистральнаго характера. Какъ извѣстно, ожиданія Соединеннаго Присутствія сбылись весьма скоро и черезъ годъ (въ Маѣ 1898 г.) общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги обратилось къ Правительству съ ходатайствомъ о разрѣшеніи развить вѣтвь Дно—Сокольники къ сѣверу—по направленію къ Петербургу и къ югу—до г. Витебска. Вмѣстѣ съ тѣмъ общество изъявляло готовность перешить узкоколейную Новгородскую желѣзную дорогу ранѣе указаннаго для этого въ уставѣ общества срока **), при условіи предоставленія ему отъ Правительства нѣкотораго на это воспособленія.

*) Профиль пути, станціонныя площадки и проч.

**) По достиженіи размѣра дивиденда 12 р. на акцію.

Изложенное предложеніе общества о развитіи его линій вполнѣ совпадало съ давно уже намѣченнымъ Правительствомъ планомъ соединенія прямымъ рельсовымъ путемъ Петербурга съ Кіевомъ въ направленіи черезъ Витебскъ. Этой линіи всегда придавалось Военнымъ Министерствомъ особенное значеніе. Такъ, южный ея участокъ, отъ Витебска до Гомеля (или ст. Салтановки), развитый впослѣдствіи въ участокъ Витебскъ—Кіевъ, значится уже въ числѣ дорогъ, признававшихся въ 1873—1874 г.г. военнымъ вѣдомствомъ безотлагательно необходимыми. Затѣмъ, и въ послѣдующее время, въ засѣданіяхъ Комитета Министровъ, Соединеннаго Присутствія, а равно и въ особыхъ совѣщаніяхъ, Военный Министръ Генералъ-Адъютантъ Ванновскій и Начальникъ главнаго штаба Генералъ-Адъютантъ Обручевъ неоднократно высказывались за необходимость скорѣйшаго сооруженія магистрали Петербургъ—Витебскъ—Могилевъ—Кіевъ.

При такихъ условіяхъ, ходатайству общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги дано было движеніе, и Министерство Финансовъ вступило съ обществомъ въ переговоры по существу его предложенія. Переговорами этими, а равно соображеніемъ финансовой стороны дѣла, было выяснено слѣдующее: проектированное направленіе линіи (Витебскъ — Сокольники — Дно — одна изъ станцій примыкающихъ къ Петербургу желѣзныхъ дорогъ,—предположительно ст. Луга, Петербургско-Варшавской желѣзной дороги или же Петербургъ) не вызывало въ общемъ какихъ-либо сомнѣній. Лишь военное вѣдомство указывало на непремѣнную необходимость примкнуть линію не къ ст. Луга, а непосредственно къ г. Петербургу. Общество изъявило на это согласіе, но, указывая на недостатокъ изысканій, ходатайствовало, впредь до завершенія послѣднихъ, вопросъ этотъ оставить открытымъ. Обслѣдованіе финансовой стороны намѣченнаго обществомъ предпріятія показало, что сооруженіе и эксплоатація линіи Луга—Витебскъ (для основанія расчета былъ принятъ пунктъ примыканія въ Лугѣ, такъ какъ это направленіе было наиболѣе полно изучено обществомъ) представляются возможными не иначе какъ при осуществленіи продолженія этой линіи отъ Витебска на югъ, по крайней мѣрѣ до ст. Жлобинъ, Либаво-Роменской желѣзной дороги. Безъ этого условія линія Луга—Витебскъ приносила бы обществу ежегодный убытокъ свыше 280.000 р., уменьшав-

шійся, въ случаѣ сооруженія участка Витебскъ—Жлобинъ, до сравнительно незначительнаго размѣра, въ 47.000 р. *).

Что касается затѣмъ предположенія о перешивкѣ узкоколейной Новгородской желѣзной дороги въ ширококолейную, то потери общества отъ исполненія этой операціи слагались изъ слѣдующихъ суммъ: а) 135.400 р. въ годъ отъ уменьшенія доходности Новгородской желѣзной дороги, которая съ переходомъ на широкую колею должна была потерять право на повышенный тарифъ и преимущества по распредѣленію провозныхъ платъ, присвоенныя дорогамъ съ узкою колеею, и б) 220.000 р. въ годъ новыхъ платежей по дополнительному облигаціонному капиталу въ 4.400.000 р., потребному для перестройки Новгородскаго участка въ ширококолейный.

Въ возмѣщеніе этихъ убытковъ общество испрашивало отъ казны пособіе, размѣръ и форма коего, въ результатѣ происходившихъ съ обществомъ переговоровъ, опредѣлились въ слѣдующемъ видѣ: Правительство выдаетъ обществу, для причисленія къ чистымъ доходамъ общества въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ со времени открытія правильнаго движенія по Новгородской дорогѣ, перестроенной въ ширококолейную, въ тѣ годы, когда дивидендъ, причитающійся акціонерамъ общества, не достигнетъ размѣра 8 р. на акцію, ссуду въ размѣрѣ, недостающемъ до полной уплаты 8 р. дивиденда на акцію (за прибавленіемъ государственнаго налога), но не свыше полнаго годового платежа процентовъ и погашенія на капиталъ, потребный для перестройки Новгородской дороги и имѣющій быть опредѣленнымъ по утвержденной расцѣночной вѣдомости.

Означенныя ссуды, выданныя обществу въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ, предоставляются обществу безвозвратно; ссуды же, выданныя въ теченіе послѣдующихъ 5 лѣтъ, съ начетомъ 4% годовыхъ (простыхъ), должны быть возмѣщены обществомъ Правительству за счетъ дополнительнаго выпуска облигацій, который общество обязано произвести въ теченіе 11-го года со дня открытія правильнаго движенія по ширококолейному пути Новгородской дороги.

---

*) Расчетъ исходилъ изъ строительной стоимости линіи Луга-Витебскъ не свыше 42.000 р. съ версты. При увеличеніи стоимости постройки, дефицитъ долженъ былъ соотвѣтственно возрасти.

По поводу предположенія общества ограничиться при постройкѣ линіи Луга—Витебскъ расходомъ не свыше 42.000 р. съ версты, Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ было выяснено, что въ виду особо серьезныхъ требованій, которымъ должна удовлетворять пропускная и провозная способности этой дороги, указанный выше размѣръ строительнаго капитала представляется недостаточнымъ и долженъ быть предусмотрѣнъ въ объемѣ не меньшемъ 55.000 р. на версту дороги (считая въ томъ числѣ 42.000 р. съ версты собственно строительнаго расхода и до 13.000 р. на подвижной составъ). Общество на это изъявило согласіе, ходатайствуя лишь о раздѣленіи работъ на двѣ очереди, съ отнесеніемъ къ послѣдней различныхъ дополнительныхъ устройствъ на сумму 4.469.065 р.

Соединенное Присутствіе согласилось, въ общемъ, съ выводами Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и остановилось лишь на вопросѣ о направленіи сѣвернаго участка проектируемой обществомъ Витебской линіи. Съ одной стороны Управлявшій Военнымъ Министерствомъ Генералъ-Лейтенантъ Куропаткинъ (нынѣ Военный Министръ, Генералъ-Адъютантъ) находилъ настоятельно необходимымъ направить линію непосредственно на Петербургъ, мотивируя свое мнѣніе соображеніями государственной обороны, а съ другой—Министръ Финансовъ словесно доложилъ Присутствію о начавшихся между обществами желѣзныхъ дорогъ Московско-Виндаво-Рыбинской и Царскосельской переговорахъ о пріобрѣтеніи первымъ предпріятія послѣдняго, въ видахъ обращенія Царскосельской желѣзной дороги въ головной участокъ Петербургско-Витебской линіи.

Присутствіе нашло незамедлительное разрѣшеніе вопроса о начальномъ пунктѣ Витебской желѣзной дороги преждевременнымъ, но, дабы не замедлять постройки этой линіи, разрѣшило обществу производить работы отъ ст. Дно до того пункта, съ коего начиналось раздѣленіе линіи по варіантамъ на Лугу и Петербургъ. Произведя, затѣмъ, обычное обозрѣніе представленнаго IV дополненія къ уставу общества и указавъ сдѣлать въ немъ необходимыя исправленія *),

*) Въ проектъ дополненія включены были постановленія: о надзорѣ за работами со стороны Министерства Путей Сообщенія, о зачисленіи остатковъ отъ строительныхъ капиталовъ на особый счетъ общества для расходованія не иначе какъ съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія и о предѣльномъ размѣрѣ строительнаго капитала.

Соединенное Присутствіе изъявило согласіе на утвержденіе представленія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ. Положеніе Присутствія Высочайше утверждено 1 Іюня 1898 г.

Дальнѣйшій ходъ разсматриваемаго дѣла заключался въ слѣдующемъ:

Вопросъ о сооруженіи на средства казны продолженія Витебской линіи къ югу былъ разрѣшенъ по Высочайше утвержденному 9 Апрѣля 1899 г. положенію Соединеннаго Присутствія.

Предварительною разработкою вѣдомствъ оказалось вполнѣ выясненнымъ лишь направленіе сѣверной части указаннаго выше рельсоваго пути отъ Витебска до ст. Жлобинъ, Либаво-Роменской желѣзной дороги. Южная же часть его, по направленію къ Кіеву, требовала дальнѣйшихъ соображеній и изслѣдованій для опредѣленія, по какому изъ береговъ Днѣпра окажется предпочтительнымъ осуществить этотъ рельсовый путь.

Поэтому Соединеннымъ Присутствіемъ разрѣшенъ былъ лишь участокъ отъ Витебска до Жлобина—пункта, съ коего начинаются уже варіанты направленія.

По предварительнымъ подсчетамъ протяженіе этого участка составляетъ 263 версты, стоимость же его опредѣлилась, съ подвижнымъ составомъ, въ 51.236 р. на версту. Между тѣмъ переговоры о пріобрѣтеніи обществомъ Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги Царскосельской линіи продолжались и наконецъ завершились сдѣлкой *), согласно коей первое изъ названныхъ обществъ пріобрѣтало Царскосельскую желѣзную дорогу съ уплатою акціонерамъ послѣдней по 180 р. за каждую акцію номинальной стоимости въ 60 р. и выплачивало главному акціонеру Полякову 45.000 р. единовременно для распредѣленія вознагражденія директорамъ и служащимъ, пріобрѣтая въ свою собственность купонъ на полученіе дивиденда за 1899 г. Соглашенная цѣна (180 р.) представлялась вообще высокою и не соотвѣтствовала доходности акцій, дивиденды по которымъ составляли: въ 1895 г.—

*) Принятой общими собраніями акціонеровъ—общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги 10 Сентября и общества Царскосельской желѣзной дороги 22 Октября 1899 г.

3 р. 25 к., въ 1896 г.—3 р. 50 к., въ 1897 г.—5 р. и въ 1898 г.—6 р. 45 к. Но при оцѣнкѣ этого соглашенія необходимо имѣть въ виду, что Царскосельская желѣзная дорога, на основаніи устава, находилась въ совершенно исключительныхъ условіяхъ, которыя были допущены только по отношенію къ этой первой въ Россіи желѣзной дорогѣ. Линія эта составляла полную собственность общества, которое владѣло дорогою безъ срока, причемъ Правительство не имѣло права выкупить дорогу; общество могло безпошлинно выписывать изъ-за границы необходимые для дороги рельсы, подвижной составъ и т. д. Наконецъ, общество, основываясь на Высочайшихъ повелѣніяхъ Императоровъ Николая I и Александра II, считало, что никакая другая дорога между С.-Петербургомъ и Царскимъ Селомъ не можетъ быть разрѣшена. Хотя послѣднее предположеніе общества представлялось вообще не безспорнымъ, но тѣмъ не менѣе С.-Петербургско-Варшавская желѣзная дорога, на основаніи состоявшагося сначала между бывшимъ Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а затѣмъ, съ переходомъ дорогъ этого Общества въ казну, между бывшимъ управленіемъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и обществомъ Царскосельской желѣзной дороги соглашенія, приняла на себя обязательство уплачивать обществу Царскосельской желѣзной дороги 5.000 р. ежегодно за то, что построила станцію близъ Царскаго Села (Александровская). При такомъ исключительномъ положеніи естественно, что акціонеры общества Царскосельской желѣзной дороги согласились на уступку своихъ акцій только за очень высокую цѣну.

Принимая эти условія, общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги имѣло въ виду тѣ особыя выгоды, какія должно было доставить ему пріобрѣтеніе Царскосельской желѣзной дороги, съ ея единственнымъ въ Петербургѣ, по удобствамъ центральнаго расположенія, вокзаломъ. Затѣмъ, по отношенію интересовъ казны, высокая выкупная цѣна акцій Царскосельской желѣзной дороги имѣла значеніе лишь въ виду предусмотрѣннаго по уставу участія казны въ чистой прибыли общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, которое наступало, когда прибыль эта превыситъ 9 р. на акцію. Однако при тѣхъ условіяхъ доходности, въ коихъ это предпріятіе находилось въ

1898 г. *), достиженіе чистою прибылью общества указанной цифры представлялось въ близкомъ будущемъ мало вѣроятнымъ, а потому казна отъ той или иной покупной цѣны акцій Царскосельской желѣзной дороги непосредственнаго ущерба не имѣла.

Завершивъ переговоры съ акціонерами Царскосельской желѣзной дороги, общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги вошло въ Министерство Финансовъ съ ходатайствомъ о выясненіи финансовыхъ условій, на которыхъ оно могло бы получить отъ Правительства разрѣшеніе на сооруженіе линіи отъ Петербурга до станціи Дно. По подробномъ обсужденіи этого вопроса въ коммисіи о новыхъ дорогахъ при Министерствѣ Финансовъ, съ участіемъ представителей отъ общества, это послѣднее приняло окончательно предложенныя ему слѣдующія условія:

За счетъ увеличенія гарантируемаго Правительствомъ облигаціоннаго капитала, общество обязывалось:

1) пріобрѣсти предпріятіе Царскосельской желѣзной дороги на соглашенныхъ съ акціонерами условіяхъ, причемъ названная дорога сливалась съ предпріятіемъ общества и на нее распространялись опредѣленные въ уставѣ общества сроки владѣнія и выкупа Правительствомъ;

2) построить своимъ распоряженіемъ линію магистральнаго типа отъ станціи Дно до г. Царскаго Села, протяженіемъ въ 209 вер. и приспособить Царскосельскую желѣзную дорогу къ пропуску поѣздовъ нормальной колеи **).

Взамѣнъ сего, въ виду значительности затратъ, сопряженныхъ съ подходомъ означеннаго участка къ г. Петербургу, Правительство принимало на себя обязанность, въ случаѣ уменьшенія дивиденда по акціямъ общества ниже 6 р. 50 к. на каждую, въ теченіе 10 лѣтъ со времени открытія правильнаго движенія по проектируемому участку (Дно—Царское Село—Петербургъ) оказывать обществу воспособленія на слѣдующихъ основаніяхъ:

Изъ общей суммы процентовъ и погашенія на ту часть облигаціоннаго капитала, которая соотвѣтствуетъ строитель-

*) За 1898 г. дивидендъ общества составилъ 4 р. 25 к.

**) Ширина колеи Царскосельской желѣзной дороги равнялась 0,857 саж.; нормальная колея=0,711 саж.

ному капиталу для сооруженія участка Дно—Петербургъ и приспособленія Царскосельской желѣзной дороги, общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги принимаетъ на свой счетъ уплату таковыхъ процентовъ въ размѣрѣ 425.000 р. Въ счетъ же недостающей до полнаго размѣра годового платежа по указанной части облигаціоннаго капитала суммы Правительство выдаетъ обществу Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги для причисленія къ чистымъ доходамъ общества въ тѣ годы, когда дивидендъ, причитающійся акціонерамъ, не достигнетъ размѣра 6 р. 50 к. на акцію (за прибавленіемъ государственнаго налога), приплаты въ постепенно понижающемся размѣрѣ, а именно: въ первый по открытіи движенія годъ—въ полной недостающей до означеннаго платежа суммѣ, но не свыше 550.000 р., во второй годъ—въ размѣрѣ $^{10}/_{11}$ той же суммы, но не свыше 500.000 р., въ третій годъ—въ размѣрѣ $^{9}/_{11}$ означенной суммы, но не свыше 450.000 р., въ четвертый годъ—въ размѣрѣ $^{8}/_{11}$ означенной суммы, но не свыше 400.000 р. и въ пятый и послѣдующіе до десятаго года включительно въ размѣрѣ $^{7}/_{11}$ недостающей суммы, но не свыше 350.000 р.

Означенныя суммы, выданныя обществу въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ, предоставляются обществу безвозвратно; суммы же, выданныя въ теченіе послѣдующихъ 5 лѣтъ, зачисляются долгомъ за обществомъ съ начетомъ 4% годовыхъ (простыхъ) и должны быть возмѣщены Правительству за счетъ дополнительнаго выпуска облигацій, который общество обязано произвести въ теченіе 11-го года со дня открытія правильнаго движенія по линіи Петербургъ—Витебскъ.

Независимо отъ сего, въ видахъ возмѣщенія невыгодности для общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги условій пріобрѣтенія предпріятія Царскосельской желѣзной дороги, этому обществу предполагалось присвоить право въ теченіе первыхъ 6 лѣтъ по открытіи движенія на участкѣ Петербургъ—Дно, держать на Царскосельской линіи пассажирскіе тарифы въ повышенномъ противъ прочихъ желѣзныхъ дорогъ размѣрѣ, но однако не выше тарифовъ, взимавшихся на этой линіи ранѣе.

Въ основаніе приведеннаго соглашенія положены были слѣдующія данныя: по примѣрнымъ исчисленіямъ, ожидавшіеся результаты эксплоатаціи линіи Дно—Царское Село (не

принимая во вниманіе Царскосельскую желѣзную дорогу) составляли:

по валовому доходу	1.035.559 р.
— расходу эксплоатаціи . . .	609.633 —
— чистому доходу	425.926 —

Стоимость постройки линіи Дно—Царское Село, съ приспособленіемъ дороги Царское Село—Петербургъ къ пропуску поѣздовъ нормальной колеи, съ перестройкою Петербургскаго вокзала и прочими необходимыми работами принята была на основаніи предварительной расцѣночной вѣдомости въ 19.120.000 р. дѣйств., въ томъ числѣ стоимость собственно новой линіи (210 верстъ) исчислена въ суммѣ 12.192.000 р. или на версту около 58.000 р. (изъ коихъ расходъ по пріобрѣтенію подвижного состава составляетъ 13.000 р. на версту) и стоимость приспособленія Царскосельской дороги и Петербургской станціи 6.928.000 р. Нарицательный 4% облигаціонный капиталъ общества, необходимый для реализаціи означеннаго строительнаго капитала, съ прибавленіемъ къ нему процентовъ за время постройки дороги и расходовъ по реализаціи облигацій, долженъ былъ равняться приблизительно 22.000.000 р. нар., съ ежегоднымъ платежомъ процентовъ и погашенія около 980.000 р. въ годъ. Такимъ образомъ въ окончательномъ выводѣ убытокъ отъ эксплоатаціи линіи Дно—Петербургъ выражался, впредь до развитія движенія на этомъ участкѣ, въ суммѣ около (980.000—425.000) 555.000 р. въ годъ.

На покрытіе этой недостающей для производства полнаго платежа по капиталу въ 22.000.000 р. нар. суммы общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги и испрашивало дарованіе ему пособій отъ Правительства, причемъ общая сумма этихъ пособій за первыя 5 лѣтъ могла составить сумму, не превышающую 2.250.000 р. Эта сумма выражала наибольшій размѣръ безвозвратнаго пожертвованія казны, такъ какъ тѣ пособія, которыя могли быть выдаваемы обществу Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги въ послѣдующія 5 лѣтъ, въ суммѣ не болѣе 1.750.000 р., подлежали возвращенію Правительству, съ начетомъ 4% годовыхъ, за счетъ дополнительнаго выпуска облигацій, который общество обязывалось произвести въ теченіе 11-го года со дня открытія правильнаго движенія по линіи Петербургъ—Витебскъ.

Что касается затѣмъ вопроса объ установленіи нормы дивиденда, при достиженіи которой пособія отъ Правительства обществу прекращались, слѣдуетъ замѣтить, что первоначально общество исчисляло эту норму въ размѣрѣ 8 р. на акцію и лишь впослѣдствіи согласилось понизить ее до 6 р. 50 к., т. е. до средняго размѣра дивиденда по акціямъ общества за послѣднія предъ 1899 г. пять лѣтъ *).

Признавая условія вышеизложеннаго предварительнаго соглашенія составленными съ возможнымъ соблюденіемъ справедливыхъ интересовъ казны съ одной стороны и общества Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги съ другой,— Министры Путей Сообщенія и Финансовъ представили дѣло это на разрѣшеніе Соединеннаго Присутствія.

Возраженія по существу послѣдовали лишь въ отношеніи вопроса объ условіяхъ выдачи обществу правительственныхъ воспособленій въ тѣ годы, когда дивидендъ по акціямъ не будетъ достигать 6 р. 50 к. на акцію. А именно, въ средѣ Соединеннаго Присутствія было указано, что предположенная въ этомъ размѣрѣ норма гарантіи представляется несоотвѣтствующей ни современной, ни ожидаемой въ близкомъ будущемъ доходности общества, оказывающей вообще склонность къ пониженію подъ вліяніемъ открытія новыхъ бездоходныхъ дорогъ. Являясь въ виду сего преувеличенной, норма эта подлежала бы пониженію по крайней мѣрѣ до 6 р., тѣмъ болѣе, что такой размѣръ ея отвѣчалъ бы и курсовой цѣнѣ акцій общества (около 120 р.). Съ такимъ мнѣніемъ однако не согласился Министръ Финансовъ. Замѣтивъ, что въ послѣдніе годы наши частныя желѣзнодорожныя компаніи, а въ числѣ ихъ и общество Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, сооружаютъ новыя, и на первое время почти всегда бездоходныя, линіи, за счетъ старыхъ доходныхъ, Статсъ-Секретарь Витте высказалъ, что если бы всѣ эти линіи не были построены частными обществами, онѣ были бы соору-

---

*) Дивидендъ составлялъ:

за 1894 г.	7 р. 25 к.
— 1895 —	7 — 40 —
— 1896 —	8 — » —
— 1897 —	6 — 50 —
— 1898 —	4 — 25 —
въ среднемъ	6 р. 68 к.

жены казною и все то, что потеряли и теряютъ акціонеры, потеряло бы Государственное Казначейство. Поэтому Министръ Финансовъ приходилъ къ выводу, что представлялось бы вполнѣ цѣлесообразнымъ и во всякомъ случаѣ справедливымъ, всемѣрно ограждая интересы казны, не отказывать въ то же время частнымъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ во вниманіи и къ ихъ интересамъ. Съ своей стороны Соединенное Присутствіе признало справедливымъ оставить вышеозначенную норму дивиденда въ соглашенномъ съ обществомъ размѣрѣ. Введя затѣмъ въ проектъ дополненія къ уставу общества, въ которомъ излагались условія сооруженія и эксплоатаціи обществомъ линіи Петербургъ—Дно, нѣкоторыя дополненія *), Соединенное Присутствіе высказалось за утвержденіе представленія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ. Положеніе Присутствія утверждено 28 Ноября 1899 г.

Окончаніе магистрали Лозовая—Кіевъ при совмѣстномъ участіи общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги и казны и постройка послѣднею линіи Кіевъ—Ковель.

Отмѣченный при изложеніи обстоятельствъ постройки линіи Петербургъ — Жлобинъ особый пріемъ совмѣстной постройки казною и частнымъ желѣзнодорожнымъ обществомъ отдѣльныхъ участковъ одной и той же линіи получилъ примѣненіе и въ настоящемъ дѣлѣ. Присущія этому пріему удобства, дающія возможность исполненія значительныхъ сооруженій, представляющихся на первое время бездоходными, на сравнительно безубыточныхъ основаніяхъ, выказались въ дѣлѣ сооруженія линій Лозовая—Кіевъ и Кіевъ—Ковель съ особою доказательностью. Неотложность постройки обѣихъ названныхъ линій, первой—въ видахъ экономическихъ и второй—въ цѣляхъ обороны Государства—представлялась вполнѣ установленною. Предложеній отъ частной предпріимчивости на линію Лозовая—Кіевъ не поступало; въ виду имѣлась возможность исполнить лишь часть этой линіи отъ Полтавы до Кіева при посредствѣ Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги и то при нѣкоторомъ опасеніи обременить доходность общества этою постройкою **). Съ другой стороны линія

*) Объ утвержденіи техническихъ условій пересѣченія дорогъ и шоссе между Царскимъ Селомъ и Павловскомъ по соглашенію съ Министромъ Императорскаго Двора, объ ограниченіи предѣльныхъ нормъ для тарифныхъ ставокъ на Царскосельской желѣзной дорогѣ сборами, взимавшимися на этой дорогѣ въ 1899 г., и проч.

**) По предварительнымъ подсчетамъ доходность линіи Кіевъ—Полтава, на первое время по ея открытіи, была бы недостаточна (на сумму въ 78.000 р.) для уплаты обязательныхъ платежей; кромѣ того линія эта отвлекала бы съ старыхъ линій общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги грузовъ на сумму въ 251.844 р. ежегодно.

Кіевъ—Ковель, по задачамъ своимъ призванная служить прежде всего удовлетворенію спеціальныхъ интересовъ, обѣщала быть еще болѣе бездоходною. Строить эти линіи по участкамъ, постепенно, было бы равносильно удвоенію ихъ убыточности. Всѣ эти затрудненія однако разрѣшались въ значительной степени отъ приложенія къ дѣлу слѣдующей комбинаціи: предоставивъ сооруженіе участка Полтава—Кіевъ обществу Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги (которое на это изъявило согласіе) и, принявъ на средства казны постройку желѣзной дороги Кіевъ—Ковель (относительно коей не имѣлось въ виду выгодныхъ частныхъ предложеній, которыя къ тому же вообще, по значенію линіи, были бы непріемлемы), соорудить распоряженіемъ Правительства участокъ Лозовая—Константиноградъ. Отъ сооруженія этого участка, въ 95 верстъ длиною, вся совокупность дѣла и финансовыхъ его условій мѣнялась совершенно. Вмѣсто отдѣльныхъ линій Полтава—Кіевъ и Кіевъ—Ковель, имѣвшихъ, первая—по преимуществу мѣстное значеніе, а вторая—исключительно военное, — возникала транзитная магистраль Лозовая — Константиноградъ — Полтава — Кіевъ — Ковель *), прорѣзывающая южную Россію на протяженіи свыше 900 верстъ и связывающая рынки нашего юго-востока, Донецкій бассейнъ и западную границу. При такихъ условіяхъ является вполнѣ понятнымъ, что общество Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги безбоязненно приняло на себя сооруженіе линіи Кіевъ—Полтава, и, несмотря на неблагопріятные выводы предварительныхъ подсчетовъ, не испрашивало при этомъ никакихъ отъ Правительства воспособленій или льготъ, кромѣ продленія на три года обезпечивающихъ его интересы условій выкупа **).

*) Пользуясь для этой магистрали, какъ звеномъ, уже существовавшею Полтавско-Константиноградскою вѣтвью, Харьково-Николаевской желѣзной дороги.

**) Согласно § 29 третьяго дополненія къ уставу общества Кіево-Воронежской желѣзной дороги, Правительство имѣетъ право во всякое время выкупить всю Московско-Кіево-Воронежскую желѣзную дорогу.

Если, однако, выкупъ всей Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги послѣдуетъ ранѣе 1 Января 1910 г., то выкупная за акціи сумма опредѣляется на основаніи п. 11 Высочайше утвержденнаго, 3 Іюля 1891 г., дополненія къ уставу общества Курско-Кіевской желѣзной дороги по результатамъ эксплоатаціи участка Курскъ—Кіевъ за семилѣтіе 1884—1890 г.г.

Правленіе общества Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги ходатайствовало о продленіи вышеуказаннаго срока (1 Января 1910 г.) на 3 года, т. е. до 1 Января 1913 года.

Чистый доходъ участка Лозовая—Константиноградъ былъ подсчитанъ въ размѣрѣ 6,8% на строительный капиталъ (3.213.000 р.), и даже линія Кіевъ—Ковель обѣщала принести 3,94% на затраченныя на ея сооруженіе суммы (около 15.000.000 р. и 4.664.000 р. на подвижной составъ).

Транзитное значеніе линій Лозовая—Кіевъ и Кіевъ—Ковель обрисовывается въ слѣдующемъ видѣ. Вслѣдствіе особенностей конфигураціи желѣзнодорожной сѣти на югѣ Россіи, товарообмѣнъ между западомъ Россіи съ одной стороны и юго-востокомъ ея, а также Кавказомъ и Персіею—съ другой испытывалъ весьма значительныя затрудненія въ виду отсутствія прямого кратчайшаго рельсоваго пути и необходимости вслѣдствіе сего направлять грузы по кружнымъ направленіямъ. Съ сооруженіемъ проектируемыхъ линій, неудобство это устранялось и линіи эти пріобрѣтали весьма важное транзитное значеніе, какъ по вывозу донецкаго угля и соли въ юго-западный свеклосахарный раіонъ, такъ и для сбыта произведеній этого края на юго-востокъ Россіи. Потребность въ каменномъ углѣ на свеклосахарныхъ заводахъ, расположенныхъ въ названномъ раіонѣ и получающихъ кратчайшій путь къ Донецкому бассейну по линіи Лозовая—Кіевъ, исчислялась приблизительно въ 10 милл. пуд. въ годъ; кромѣ того до 5 милл. пуд. донецкаго угля направлялось по новой дорогѣ въ Кіевъ и за Кіевъ для иныхъ потребностей. По этимъ же дорогамъ должны были перевозиться съ Владикавказской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, къ западной границѣ, хлѣбные грузы, хлопокъ, шерсть, керосинъ, нефть, рыба и т. д. Въ качествѣ обратныхъ транзитныхъ грузовъ изъ ближайшихъ раіоновъ на проектируемыя линіи должны были поступать главнымъ образомъ сахаръ и лѣсъ (особенно изъ раіона Кіево-Ковельской желѣзной дороги).

Въ отношеніи мѣстнаго значенія этихъ линій, достаточно сказать, что линія Лозовая—Кіевъ была намѣчена къ сооруженію по Полтавской и Екатеринославской губерніямъ,—одной изъ самыхъ богатыхъ черноземныхъ мѣстностей Имперіи, а Кіевъ-Ковельская желѣзная дорога на пути своемъ прорѣзывала большую часть неистощеннаго еще Волынскаго полѣсья.

Разрѣшеніе на сооруженіе разсмотрѣнныхъ линій послѣдовало по положеніямъ Соединеннаго Присутствія, Высочайше

утвержденнымъ 2 Мая 1898 г. (по дѣлу о линіи Кіевъ—Полтава) и 4 Февраля и 9 Апрѣля 1899 г. (о линіяхъ Лозовая—Константиноградъ и Кіевъ—Ковель) *).

Въ дополненіе къ изложенному не безынтересно, казалось бы, отмѣтить нижеслѣдующій, возникшій при разсмотрѣніи Соединеннымъ Присутствіемъ дѣла о сооруженіи линіи Кіевъ—Полтава, вопросъ, который всегда останавливалъ на себѣ особое вниманіе Присутствія. А именно, въ виду заявленій, сдѣланныхъ мѣстными представителями, принимавшими участіе въ предварительной разработкѣ этого дѣла, о недостаточной выясненности основаній, по коимъ проектировалось направленіе линіи Кіевъ—Полтава безъ захода въ нѣкоторые близъ нея лежащіе города, въ Соединенномъ Присутствіи было указано, что разсматриваемый рельсовый путь имѣетъ несомнѣнное транзитное значеніе и при томъ существенной важности. При такихъ условіяхъ, проведеніе его по наикратчайшему протяженію является дѣломъ государственной необходимости, передъ которою должны отступить всѣ мѣстные интересы. Исторія нашего желѣзнодорожнаго дѣла съ очевидною наглядностью указываетъ, къ какимъ непроизводительнымъ расходамъ по оплатѣ перевозимыхъ грузовъ ведутъ малѣйшія уклоненія магистралей отъ прямого направленія и какъ вредно отзываются на общей экономіи Государства такія уступки мѣстнымъ интересамъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, Соединенное Присутствіе признало полезнымъ выслушать детальныя объясненія о соображеніяхъ, приведшихъ коммисію при Министерствѣ Финансовъ къ рѣшенію объ избраніи для линіи Кіевъ—Полтава проектированнаго нынѣ направленія. Какъ было доложено Соединенному Присутствію, основною точкою зрѣнія коммисіи при разрѣшеніи вопроса о направленіи вышеуказаннаго рельсоваго пути послужила принципіальная мысль о томъ, что желѣзнодорожная линія, проводимая между двумя своими конечными точками, должна зайти во всѣ лежащіе на ея пути города и значительныя селенія, причемъ невозможность удовлетворенія этого требованія должна быть всесторонне доказана въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ. Пользуясь участіемъ предста-

*) При разрѣшеніи дѣла о линіи Кіевъ—Полтава, въ виду Соединеннаго Присутствія имѣлся вопросъ и о двухъ указанныхъ желѣзныхъ дорогахъ. Отсрочка въ разрѣшеніи ихъ вызвана была необходимостью отпуска на приступъ къ работамъ суммъ по смѣтѣ ближайшаго 1899 г.

вителей мѣстныхъ интересовъ, заявлявшихъ о своихъ нуждахъ и желаніяхъ, коммисія, въ частности, по отношенію къ Полтавѣ, находящейся въ особо неблагопріятныхъ для захода въ нее главной линіи условіяхъ, остановилась на мысли о соединеніи города особою вѣткою какъ съ проектируемою желѣзною дорогою, такъ и съ проходящею вблизи Полтавы Харьково-Николаевскою линіею. Что касается затѣмъ Лубенъ, то невозможность непосредственнаго примыканія къ сему городу рельсоваго пути объясняется топографическими условіями мѣстности, не менѣе затруднительными съ технической стороны, чѣмъ въ Полтавѣ. Наконецъ вопросъ о направленіи линіи отъ Лубенъ до Кіева на Борисполь, въ обходъ Переяслава и Пирятина, какъ возбудившій въ особенности много несогласій между представителями мѣстныхъ интересовъ, подвергся особо тщательному изученію со стороны коммисіи, не оставившей безъ вниманія ни одного изъ бывшихъ въ ея распоряженіи фактовъ и данныхъ. Тѣмъ не менѣе, коммисія оказалась не въ состояніи высказаться съ экономической точки зрѣнія за рѣшительныя преимущества того или другого направленія новой дороги, а потому, находя, что въ отношеніи транзита выгоднѣйшимъ слѣдуетъ признать то направленіе отъ Лубенъ къ Кіеву, которое, захватывая Борисполь, окажется кратчайшимъ, высказала, что уклоненіе отъ этого направленія какъ къ сѣверу, такъ и къ югу, съ точки зрѣнія экономической, имѣетъ равное значеніе, а потому должно быть поставлено въ зависимость отъ техническихъ удобствъ будущей эксплоатаціи дороги.

Поверстная строительная стоимость линіи Кіевъ—Полтава по утвержденной расцѣночной вѣдомости опредѣлилась въ 56 тыс. р., безъ подвижного состава, а съ нимъ (18.400 р. на версту) около 75 тыс. р.

Расширеніе предпріятія Московско-Казанской желѣзной дороги сооруженіемъ линіи Нижній Новгородъ—Ромоданово и вѣтви Кустаревка-Земетчино

Вслѣдъ за постройкою линіи Рязань-Казань, общество Московско-Казанской желѣзной дороги стало изыскивать мѣры къ увеличенію ея доходности сооруженіемъ питательныхъ къ ней путей. Испросивъ въ 1896 г. разрѣшеніе на постройку вѣтвей къ Сызрани и Симбирску, общество направило на линію Рязань—Казань добавочные грузы съ юга; съ сѣвера же притокъ ихъ оставался попрежнему слабымъ и въ 1898 г. общество остановилось на мысли развить эксплоатируемую имъ

*

линію вѣтвью къ г. Нижнему-Новгороду и установить соединеніе ея съ казенною Сызрано-Вяземскою желѣзною дорогою рельсовымъ путемъ между станціями Кустаревка и Земетчино. Въ частности, по отношенію Нижегородской вѣтви, общество предполагало примкнуть ее, во избѣжаніе крупныхъ техническихъ трудностей, не къ самому Нижнему, а къ заокской, ярмарочной его сторонѣ и для этого перейти на лѣвый берегъ р. Оки въ 30 верстахъ отъ города у пристани Доскино. Предположеніе это встрѣтило однако возраженіе со стороны города, который указывалъ, что, при этихъ условіяхъ, новая желѣзная дорога соединитъ южную часть Нижегородской губерніи не съ городомъ Нижнимъ, къ которому она тяготѣетъ по крайней мѣрѣ $^4/_5$ всѣхъ своихъ грузовъ, а, минуя Нижній,—съ линіей Московско-Нижегородской желѣзной дороги. Въ этомъ случаѣ городъ, по заявленію его представителей, рисковалъ потерять массу грузовъ, которые ему ранѣе всецѣло принадлежали. Обойдя Нижній, являвшійся для нихъ единственнымъ рынкомъ, грузы эти могли уйти въ другіе раіоны въ ущербъ Нижегородской торговлѣ. Въ устраненіе этого, г. Нижній и мѣстное губернское земство ходатайствовали о подходѣ Ромодановской линіи къ городу по нагорной сторонѣ Оки съ тѣмъ, чтобы, развивъ здѣсь пристани и подъѣздные пути, перейти Оку мостомъ подъ самымъ городомъ.

Имѣя въ виду, что осуществленіе Ромодановской линіи и вѣтви къ Земетчино составляло издавна предметъ настоятельныхъ мѣстныхъ ходатайствъ, и не встрѣчая препятствій къ сооруженію ея съ финансовой стороны *), Министры Путей Сообщенія и Финансовъ высказались за принятіе предложенія общества, оставивъ спорный вопросъ о подходѣ линіи къ Нижнему открытымъ, впредь до особыхъ изысканій подъ наблюденіемъ Министерства Путей Сообщенія.

Соглашаясь съ выраженнымъ Министрами мнѣніемъ, Соединенное Присутствіе, въ частности по поводу послѣдне указаннаго вопроса, замѣтило, что, согласно даннымъ, представленнымъ обществомъ, подходъ главной линіи къ городу если и возможенъ, то потребуетъ затраты весьма значительныхъ суммъ,

*) Хотя по первоначальнымъ подсчетамъ общества линія Нижній—Ромодановo предполагалась на первое время убыточной, но коммисія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ признала подсчеты эти излишне осторожными и пришла къ выводу, что доходъ линіи будетъ достаточенъ для оплаты обязательныхъ расходовъ.

которыя слишкомъ обременятъ это предпріятіе. Вмѣстѣ съ тѣмъ, по мнѣнію Присутствія, слѣдовало имѣть въ виду, что головнымъ пунктомъ проектируемой линіи избирается станція Московско-Нижегородской желѣзной дороги, расположенная на ярмарочной сторонѣ Нижняго, вслѣдствіе чего городъ будетъ во всякомъ случаѣ лежать на линіи, хотя и безъ непосредственнаго соединенія съ нею. Между тѣмъ исторія нашего желѣзнодорожнаго дѣла неоднократно уже указывала на то, что экономическое положеніе городовъ ухудшается при обходѣ ихъ рельсовыми путями лишь въ томъ случаѣ, если они остаются въ сторонѣ болѣе чѣмъ на 5—6 верстъ. Обстоятельство это, въ связи съ соображеніемъ о значеніи Ромодановской линіи для оживленія оборотовъ ярмарки, съ интересами которой Нижній непосредственно связанъ, привело Соединенное Присутствіе къ мысли, что выраженныя мѣстными представителями по сему поводу опасенія представляются можетъ быть нѣсколько преувеличенными.

Несравненно болѣе значенія какъ для Нижняго, такъ и для Нижегородской ярмарки, разсуждало далѣе Присутствіе, имѣетъ другой вопросъ—о переходѣ новой дорогой р. Оки у пристани Доскино, въ 30-ти-верстномъ разстояніи отъ города, и сооруженіи отъ названнаго пункта особой вѣтви къ одной изъ станцій Московско-Нижегородской желѣзной дороги. Въ этомъ случаѣ, дѣйствительно, въ виду сокращенія транзитныхъ разстояній, какъ Нижній, такъ и ярмарка могутъ лишиться многихъ грузовъ, нынѣ имъ всецѣло принадлежащихъ, которые, минуя Нижній, уйдутъ по Московско-Нижегородской дорогѣ на западъ въ другіе промышленные раіоны.

Указанное соображеніе привело Соединенное Присутствіе къ убѣжденію о желательности, въ видахъ соблюденія справедливыхъ интересовъ г. Нижняго и Нижегородской ярмарки, изысканія пункта для перехода р. Оки по возможности въ ближайшемъ разстояніи отъ города, чтобы такимъ образомъ уменьшить для транзитныхъ грузовъ возможность ухода съ Нижегородскаго рынка.

Преподавъ изложенныя указанія, Соединенное Присутствіе по Высочайше утвержденному, 16 Іюня 1898 г., журналу, положило представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ утвердить.

Произведенными въ теченіе лѣта 1898 г. изысканіями воз-

можность подхода Ромодановской линіи непосредственно къ г. Нижнему была установлена и общество, изъявивъ согласіе на проведеніе этой линіи въ указанномъ направленіи, ходатайствовало объ освобожденіи его отъ обязанности постройки моста черезъ Оку гдѣ-либо вблизи г. Нижняго-Новгорода, основываясь при этомъ на томъ соображеніи, что въ виду возбужденнаго уже имъ вопроса о сооруженіи желѣзной дороги Москва—Кыштымъ, съ мостомъ черезъ р. Оку у Мурома, второй мостъ у Нижняго будетъ для движенія транзитныхъ грузовъ излишнимъ.

Такіе доводы Соединенное Присутствіе, однако, не признало уважительными и, замѣтивъ, что предположеніе общества о постройкѣ линіи Москва—Кыштымъ находится еще на предварительной разработкѣ, почему и рѣшеніе, къ коему придетъ по этому вопросу высшее Правительство, представляется неизвѣстнымъ, признало удовлетвореніе ходатайства общества преждевременнымъ.

Направленіе же линіи непосредственно къ г. Нижнему-Новгороду, по положенію Присутствія, утверждено 15 Мая 1899 г.

По исполнительной расцѣночной вѣдомости, утвержденной Министромъ Путей Сообщенія, линія Ромоданово—Нижній, при 284 верстахъ пути, обошлась около 55 тыс. р. съ версты *), строительная же стоимость вѣтви отъ Земетчино до Кустаревки, протяженіемъ въ 95 верстъ, опредѣлилась по 37 тыс. р. съ версты *).

Угольный кризисъ и его вліяніе на наше желѣзнодорожное строительство.

Выше было уже отмѣчено, что въ 1896—1897 г.г. на каменноугольномъ рынкѣ начали наблюдаться, преимущественно осенью и зимою, нѣкоторые тревожные признаки, имѣвшіе видъ временныхъ задержекъ въ удовлетвореніи предъявляемаго нашею обрабатывающею промышленностью спроса на каменный уголь. Въ началѣ, задержки эти носили частичный характеръ и были приписываемы исключительно неисправности углевозныхъ желѣзныхъ дорогъ. Съ теченіемъ времени и съ обращеніемъ указанныхъ задержекъ въ постоянное явленіе, выяснено было, что причина замѣчавшагося недомоганія камен-

*) Съ подвижнымъ составомъ.

ноугольнаго рынка кроется гораздо глубже и заключается, кромѣ вообще недостаточной силы желѣзнодорожнаго движенія, въ превышеніи спроса на уголь надъ его предложеніемъ. Угрожающій характеръ этого явленія своевременно обратилъ на себя вниманіе, и въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ былъ выработанъ и приведенъ въ исполненіе цѣлый рядъ мѣръ къ устраненію обнаруженныхъ затрудненій. Несмотря на свою послѣдовательность и цѣлесообразность, мѣры эти оказались недостаточными, и Министръ Финансовъ, въ Маѣ 1897 г., доложилъ Соединенному Присутствію, что хотя принятыми экстренными мѣрами отправка угля изъ Донецкаго бассейна постепенно повышалась *), но на этотъ успѣхъ, безъ капитальныхъ мѣропріятій, необходимо смотрѣть лишь какъ на временное улучшеніе въ дѣлѣ перевозки горнозаводскихъ грузовъ, тѣмъ болѣе, что были обезпечены только самые крупные металлургическіе заводы, безостановочное дѣйствіе которыхъ имѣетъ общегосударственное значеніе; всѣмъ же прочимъ потребителямъ, несмотря на принятыя мѣры, могъ быть предоставленъ лишь тотъ, далеко недостаточный остатокъ провозоспособности, который оказался свободнымъ послѣ удовлетворенія требованій заводской промышленности. Такимъ образомъ получившія осуществленіе временныя мѣры могли бы считаться достаточными только по отношенію наиболѣе крупныхъ промышленныхъ предпріятій, да и то въ томъ лишь случаѣ, если бы число послѣднихъ не увеличивалось, а дѣятельность существующихъ не разросталась. Между тѣмъ число этихъ предпріятій быстро росло, какъ это видно изъ того, что сверхъ дѣйствовавшихъ въ 1897 г. 11 металлургическихъ и большихъ механическихъ заводовъ, не считая различныхъ другихъ промышленныхъ заведеній и фабрикъ, потребляющихъ Донецкій уголь, въ то время **) находилось въ постройкѣ 14 заводовъ, изъ нихъ 9 металлургическихъ.

Такими капитальными мѣропріятіями, о которыхъ говорилъ Статсъ-Секретарь Витте, могли быть лишь мѣры въ

---

*) Такъ изъ Донецкаго бассейна было вывезено угля въ 1896 году:

въ Октябрѣ 1896 г.	. . . . .	17	милл. пуд.
— Ноябрѣ —	. . . . .	20½	— —
— Декабрѣ —	. . . . .	24	— —
— Январѣ (1897 г.)	. . . . .	25	— — и т. д.

**) Въ 1897 году.

области желѣзнодорожнаго строительства и къ нимъ незамедлительно обратилось Правительство. По самому существу желѣзнодорожныхъ сооруженій, требующихъ для своего исполненія промежутка времени въ 2—3 года, вліяніе положенныхъ на это дѣло усилій не могло сказаться немедленно. Но уже самая кратковременность угольнаго кризиса и его разрѣшеніе, совпавшее по времени съ открытіемъ движенія по вновь разрѣшеннымъ углевознымъ дорогамъ, указываютъ на то, что принятыя мѣры расчитаны были точно и вѣрно. Изъ обозрѣнія дѣятельности Соединеннаго Присутствія по разсматриваемому предмету *) усматривается, что намѣченная задача была достигнута слѣдующими двумя главнѣйшими путями: 1) *для ускоренія вывоза* вырабатывавшагося въ Донецкомъ бассейнѣ угля усилены провозная и пропускная способности существовавшихъ углевозныхъ желѣзныхъ дорогъ, а также построены новыя, и 2) *для распространенія площади добычи угля* и увеличенія количества его выработки сооруженъ цѣлый рядъ вѣтвей, къ наиболѣе богатымъ мѣсторожденіямъ, еще не имѣвшимъ удобнаго сбыта угля.

Къ изложенному слѣдуетъ добавить, что углевозные рельсовые пути до 1901 г. **) находились въ завѣдываніи какъ казны, такъ и общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, которое, кромѣ содержавшихся имъ въ арендѣ казенныхъ участковъ бывшей Донецкой желѣзной дороги, имѣло тамъ и собственныя имъ построенныя линіи и вѣтви. Общество это, возникнувъ сравнительно еще недавно (1893 г.) и съ тѣхъ поръ значительно развивъ свою сѣть сооруженіемъ новыхъ рельсовыхъ путей, не имѣло еще достаточно ни средствъ, ни времени, чтобы довести эксплоатируемую имъ сѣть, а въ частности арендовавшіеся имъ казенные Донецкіе участки, до полнаго оборудованія. Потому, при особенно усилившейся въ теченіе 1897—1901 г.г. перевозкѣ каменнаго угля, провозная и пропускная способность его линій оказалась вполнѣ недостаточной и потребовала усиленныхъ затратъ для возможности удовлетворенія предъявляемыхъ требованій. Въ этихъ видахъ, на-

*) Въ видахъ цѣльности обозрѣнія, въ настоящемъ изложеніи обобщены всѣ касающіяся этого вопроса дѣла, разсмотрѣнныя Соединеннымъ Присутствіемъ въ періодъ времени 1898—1901 г.г.

**) Съ этого года всѣ углевозныя дороги бассейна сосредоточены въ управленіи казны.

званному обществу въ теченіе 1898—1901 г.г. разрѣшены были Соединеннымъ Присутствіемъ дополнительные выпуски облигаціонныхъ капиталовъ на общую сумму 14.846.143 р., а считая отпускъ 9.350.624 р., разрѣшенныхъ на эту же надобность въ 1897 г., всего до 24.196.767 р., изъ коихъ 14.212.660 р. на пріобрѣтеніе дополнительнаго подвижного состава, а остальные—на усиленіе линій укладкой вторыхъ рельсовъ, устройство новыхъ погрузочныхъ пунктовъ, расширеніе станцій и проч. Обезпечивая такимъ образомъ обществу возможность болѣе свободнаго передвиженія замедлявшихся ранѣе на его линіяхъ грузовъ, Соединенное Присутствіе, въ видахъ предоставленія этимъ грузамъ новыхъ вывозныхъ направленій, разрѣшило названному обществу за тотъ же промежутокъ времени сооруженіе двухъ линій—Восточно-Донецкой и Никитовка-Очеретинской.

Исторія возникновенія проекта Восточно-Донецкой желѣзной дороги, а равно и дальнѣйшая судьба его приведены уже въ предшествующемъ изложеніи.

Вслѣдствіе затруднительности осуществить эту линію на средства Государственнаго Казначейства и за отсутствіемъ безубыточныхъ для казны предложеній частныхъ предпринимателей, Восточно-Донецкая дорога, несмотря на признанное за нею значеніе важнаго транзитнаго и мѣстнаго пути, по своей сравнительно малой доходности, едва-ли получила бы въ 1898 г. осуществленіе, если бы, съ наступленіемъ угольнаго кризиса, для общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ не выяснилась неотложность открыть для своихъ грузовъ, предназначенныхъ на Волгу, прямой истокъ къ востоку, безъ предварительнаго ихъ передвиженія по другимъ, уже вполнѣ обремененнымъ своимъ линіямъ. Въ этихъ соображеніяхъ названное общество рѣшилось взять на себя ея постройку, хотя Восточно-Донецкая желѣзная дорога не обѣщала ему значительныхъ выгодъ *). Ходатайство общества было признано своевременнымъ и линія по Высочайше утвержденному 31 Января 1898 г. положенію Соединеннаго Присутствія разрѣшена къ постройкѣ обществу Юго-Во-

*) По сдѣланнымъ подсчетамъ, Восточно-Донецкая желѣзная дорога увеличивала чистую прибыль предпріятія на 169 тыс. р. въ годъ не непосредственною своею доходностью, а доставленіемъ добавочныхъ грузовъ прочимъ линіямъ.

сточныхъ желѣзныхъ дорогъ на общихъ основаніяхъ его устава *).

Вторая желѣзная дорога, сооруженіе коей было признано необходимымъ, въ видахъ упорядоченія вывоза угля изъ Донецкаго бассейна, была линія Никитовка—Очеретино. Значеніе ея для Донецкаго узла состояло въ томъ: 1) что съ постройкою ея въ раіонѣ Донецкихъ линій образовывалась вторая кружная дорога **), со всѣми удобствами, присущими рельсовому пути этого типа, и 2) что открытіе для грузовъ новаго направленія давало имъ возможность обойти слишкомъ обремененныя узловыя станціи Дебальцево, Хацепетовку и Авдѣево. Представляя Соединенному Присутствію объ Очеретинской линіи, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ объяснили, что сооруженіе ея повлечетъ за собою общее сокращеніе пробѣга грузовъ и вслѣдствіе этого уменьшеніе доходности общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ на сумму около 40.000 р. и казенныхъ линій около 272.000 р. Несмотря на это, линія Никитовка—Очеретино была Соединеннымъ Присутствіемъ разрѣшена, по положенію, Высочайше утвержденному 22 Іюня 1899 г. ***).

Затрудненія въ своевременной вывозкѣ угля, столь рѣзко проявившіяся на линіяхъ общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ равной степени ощущались на казенныхъ углевозныхъ рельсовыхъ путяхъ и въ особенности на Екатерининской желѣзной дорогѣ.

При постройкѣ этой дороги, открытой для движенія въ 1884 г., не предвидѣлось того выдающагося значенія, которое имѣла и имѣетъ эта дорога въ промышленномъ развитіи юга Россіи, со времени открытія залежей руды въ Кривомъ Рогѣ. Поэтому, при сооруженіи Екатерининской дороги были разрѣшены техническія условія, соотвѣтствовавшія лишь сравнительно слабому грузовому движенію. Въ виду этого впослѣдствіи, съ ростомъ движенія, дальнѣйшее усиленіе дороги посредствомъ обыкновенныхъ пріемовъ — устройства вторыхъ

*) По утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости поверстная стоимость дороги опредѣлилась въ 60 тыс. р. съ подвижнымъ составомъ и около 48 тыс. р. безъ него.

**) Первая дорога этого типа въ Донецкомъ узлѣ была осуществлена путемъ соединенія желѣзною дорогою станцій Дебальцево и Никитовка.

***) По предварительной расцѣночной вѣдомости поверстная стоимость линіи Никитовка—Очеретино опредѣлена около 45.000 р.

путей, смягченія уклоновъ и устройства блокировочныхъ постовъ—могло быть произведено только въ извѣстныхъ предѣлахъ, которые къ 1900 г. уже были исчерпаны. Такъ, главный участокъ дороги, по которому происходитъ наибольшее движеніе, былъ перестроенъ, на всемъ своемъ протяженіи, въ двупутный, смягченіе уклоновъ на этомъ участкѣ, насколько это было возможно по техническимъ условіямъ, сдѣлано уже къ 1896 г.; наконецъ, въ теченіе трехъ лѣтъ, начиная съ 1898 г., устроены 22 блокировочныхъ поста съ затратою на это до 10½ милл. р.; дальнѣйшее же увеличеніе числа этихъ постовъ представлялось невозможнымъ, такъ какъ пришлось бы устраивать ихъ на мѣстахъ предѣльныхъ уклоновъ.

Возникло предположеніе о проложеніи на дорогѣ третьяго пути. Но мысль эта была оставлена, когда по произведеннымъ изслѣдованіямъ и подсчетамъ оказалось, что, при необходимости постройки второго моста на Днѣпрѣ (существующій у г. Екатеринослава расчитанъ на 1 путь) и отчужденія земель по линіи Екатерининской желѣзной дороги, пріобрѣвшихъ значительную цѣнность, стоимость укладки третьяго пути будетъ не менѣе затратъ для постройки новой дороги.

Между тѣмъ оставаться при существовавшемъ положеніи было невозможно. Екатерининская желѣзная дорога уже при перевозкѣ по ней 560 милл. пуд. грузовъ (въ 1898 г.) оказывалась весьма затрудненной; къ перевозкѣ въ 1899 г. было предъявлено грузовъ до 720 милл. пуд., а въ теченіе 1900 г., предстояло вывести по наименьшему расчету 890 милл. пуд., что для дороги, несмотря на произведенное увеличеніе пропускной способности, оказывалось уже совершенно непосильнымъ.

Выяснилась неотложность сооруженія новаго рельсоваго пути, который раздѣлилъ бы съ Екатерининской желѣзной дорогой ея работу. По соображеніи этого вопроса, въ связи съ характеромъ движенія грузовъ, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ остановились на мысли о постройкѣ новой линіи,—параллельно существующей Екатерининской желѣзной дорогѣ, въ разстояніи 50—60 верстъ отъ нея. При этомъ имѣлись въ виду три направленія, одинаковыя какъ по длинѣ (около 370 вер.), такъ и по своему значенію относительно перевозки грузовъ. Разница же между ними заключалась главнымъ обра-

зомъ въ пунктѣ перехода черезъ Днѣпръ, въ частности у г. Александровска, или близъ м. Никополя. Вопросъ разрѣшился соображеніемъ топографическихъ условій и предпочтеніе было отдано пункту у г. Александровска *). Приблизительные подсчеты финансовыхъ условій новой линіи показали, что, по чистой доходности своей (около 16.000 р. съ версты по всѣмъ тремъ варіантамъ), намѣченная желѣзная дорога можетъ окупить строительную стоимость до 300.000 р. на версту.

Отдавать постройку этой линіи въ частныя руки Министры Путей Сообщенія и Финансовъ признавали неудобнымъ по особой государственной важности этого рельсоваго пути и по его связи съ правительственною Екатерининскою желѣзною дорогою. Поэтому Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Князь Хилковъ и Статсъ-Секретарь Витте вошли въ Соединенное Присутствіе, ходатайствуя о разрѣшеніи, по производствѣ Министерствомъ Путей Сообщенія надлежащихъ изысканій, приступить къ постройкѣ новой линіи распоряженіемъ и за счетъ казны. Представленіе это, по положенію Соединеннаго Присутствія, получило Высочайшее утвержденіе 26 Мая 1900 г.

Линія находится еще въ постройкѣ **).

Тщательное изученіе причинъ, обусловливавшихъ существованіе кризиса въ нашей каменноугольной промышленности, выяснило необходимость принятія еще одной мѣры по упорядоченію желѣзнодорожнаго движенія въ Донецкомъ бассейнѣ. Существовавшее до 1901 г., административное положеніе рельсовыхъ путей этого раіона, распредѣленныхъ небольшими сравнительно участками между управленіями различныхъ дорогъ, создавало значительныя затрудненія въ дѣлѣ успѣшной перевозки угля и надлежащаго использованія занятаго этими перевозками подвижного состава. При отсутствіи единства въ распоряженіи движеніемъ и при неосвѣдомленности о состояніи движенія на сосѣднихъ дорогахъ, каждое отдѣльное управленіе дѣйствовало по своему плану, соображенному съ

---

*) Близъ Александровска берега Днѣпра скалисты и ширина рѣки 90 саж., у Никополя же Днѣпръ разливается весною на нѣсколько верстъ.

**) По окончательнымъ изысканіямъ поверстная (595 вер.) стоимость опредѣлена въ 104.767 р.

нуждами своей дороги. По засвидѣтельствованію особаго совѣщанія, обсуждавшаго разсматриваемый вопросъ, неурядица въ распоряженіи подвижнымъ составомъ происходила отъ того, что, при постоянномъ образованіи между дорогами вагонныхъ долговъ, дорога, не дополучившая подвижной составъ, должна была или подавать подъ нагрузку меньшее число вагоновъ, или же пригонять недоданное число вагоновъ съ другихъ участковъ дороги, иногда очень удаленныхъ. Между тѣмъ часто оказывалось, что, когда вагоны приходили на мѣсто назначенія, задолжавшая дорога предъявляла все недоданное ею количество вагоновъ, и въ результатѣ получался уже избытокъ вагоновъ, напрасно загромождавшій станціи.

Къ этому слѣдуетъ присоединить неудобство отъ значительнаго количества передачъ, существовавшихъ на станціяхъ, гдѣ сходились дороги отдѣльныхъ управленій, простоя вагоновъ при исполненіи обрядностей передачъ и т. д.

При личномъ осмотрѣ, въ Январѣ 1900 г., Донецкаго узла, Министръ Путей Сообщенія пришелъ къ заключенію, что указанныя затрудненія могли бы быть устранены только полнымъ объединеніемъ эксплоатаціи всѣхъ дорогъ, грузящихъ уголь, подъ однимъ общимъ управленіемъ, а именно въ рукахъ управленія Екатерининской дороги, какъ центральной углевозной магистрали. Та или иная группировка казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Донецкаго бассейна не представляла затрудненій; но вопросъ осложнялся тѣмъ, что значительная часть рельсовыхъ путей этого раіона находилась въ рукахъ общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ и могла перейти въ казну только на основаніи особаго соглашенія съ обществомъ. Обстоятельства, сопровождавшія это соглашеніе, а равно финансовая сторона дѣла, изложены въ первой главѣ настоящаго обзора. Здѣсь же, по существу предмета, остается лишь упомянуть, что, за послѣдовавшимъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 15 Марта 1901 г., положенія Соединеннаго Присутствія, изъятіемъ изъ аренды общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ участковъ бывшей казенной Донецкой желѣзной дороги, а равно съ переходомъ въ собственность казны построенныхъ обществомъ линій Лисичанскъ—Купянскъ, Луганскъ—Миллерово, Попасная—Никитовка и Никитовка—Очеретино (съ вѣтвями),—всѣ эти линіи и вѣтви пере-

даны въ управленіе казенной Екатерининской желѣзной дороги, къ которой равнымъ образомъ присоединены и участки Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги отъ ст. Славянскъ до примыканія ихъ къ Екатерининской и Юго-Восточнымъ желѣзнымъ дорогамъ.

Всѣ перечисленныя мѣры, принятыя Соединеннымъ Присутствіемъ, въ періодъ времени 1897—1901 г.г., имѣли цѣлью ослабить дѣйствіе угольнаго кризиса облегченіемъ вывоза изъ Донецкаго бассейна скапливавшихся тамъ угольныхъ грузовъ. Этимъ однако разрѣшалась лишь часть вопроса. Какъ бы дѣятельно желѣзныя дороги ни вывозили уголь къ мѣстамъ потребленія, количество его всетаки оказывалось недостаточнымъ.

Насколько быстро возрастала потребность въ Донецкомъ углѣ, видно изъ того, что требованіе на него составляло въ 1898 г.—430 милл. пуд., въ 1899 г.—530 милл. пуд., и ожидалось въ 1900 г.—611 милл. пуд. и въ 1901 г.—710 милл. пуд. *)

Обстоятельство это выдвинуло на первую очередь вопросъ о расширеніи разработываемыхъ уже площадей добычи угля и о необходимости разработки новыхъ залежей въ Донецкомъ бассейнѣ, содержащемъ огромныя еще нетронутыя угольныя богатства. Это оказывалось, однако, возможнымъ только при условіи постройки въ раіонѣ Донецкаго бассейна новыхъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей, которыя подходили бы непосредственно къ угольнымъ мѣсторожденіямъ, такъ какъ гужевой перевозки на дальнія разстоянія уголь не выдерживаетъ.

Потребность эта получила широкое удовлетвореніе, и въ періодъ времени 1898—1901 г.г. Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта разрѣшенъ былъ цѣлый рядъ такихъ питательныхъ вѣтвей.

По примѣрному подсчету **), обслуживаемыя ими новыя мѣсторожденія, а равно не достаточно еще разработывавшіяся шахты, должны доставить на рынокъ свыше 333 милл. пуд. угля новой добычи.

---

*) См. представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ въ Соединенное Присутствіе, отъ 25 Мая 1899 г., № 4159.

**) Подсчетъ этотъ не полонъ. Приняты во вниманіе лишь показанныя данныя, по нѣкоторымъ же путямъ точныхъ цифръ не было представлено.

Стремясь возможно полнѣе разрѣшить поставленную задачу, Соединенное Присутствіе не ограничивалось разрѣшеніемъ постройки такого рода питательныхъ вѣтвей за счетъ казны и общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, но всемѣрно поощряло при этомъ проявленіе предпріимчивости отдѣльныхъ лицъ и акціонерныхъ обществъ, дозволяя управленіямъ Екатерининской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ производить ихъ распоряженіемъ сооруженіе намѣчаемыхъ частною иниціативою рельсовыхъ путей, при условіи представленія ею на это соотвѣтствующихъ средствъ. Подробная оцѣнка всѣхъ удобствъ этого указаннаго Соединеннымъ Присутствіемъ пріема найдетъ себѣ мѣсто въ заключеніи настоящаго обзора (въ отдѣлѣ о подъѣздныхъ путяхъ). Здѣсь же достаточно упомянуть, что въ теченіе 3 лѣтъ (1899—1901 г.г.) въ одномъ только раіонѣ Донецкихъ дорогъ Соединеннымъ Присутствіемъ разрѣшено восемь такихъ углевозныхъ вѣтвей *). Всего же за разсматриваемый періодъ времени, по положеніямъ Соединеннаго Присутствія, въ Донецкомъ бассейнѣ разрѣшена постройка 12 новыхъ питательныхъ вѣтвей, общимъ протяженіемъ свыше 200 верстъ **).

Прочія желѣзнодорожныя линіи, разрѣшенныя въ 1898—1899 г.г.

Среди линій и вѣтвей второстепеннаго значенія, разрѣшенныхъ къ сооруженію въ 1898—1899 г.г., обращаютъ на себя вниманіе:

1) вѣтвь отъ ст. Кавказская до ст. Екатеринодаръ, общества Владикавказской желѣзной дороги, протяженіемъ въ 127 верстъ и стоимостью, по исполнительной расцѣночной вѣдомости, въ 29 тыс. р. съ версты (безъ подвижного состава, который взятъ съ другихъ линій общества);

2) линія между городами Бѣлгородомъ и Сумами—длиною около 140 верстъ, при исполнительной строительной стоимости въ 47 тыс. р. съ версты (съ подвижнымъ составомъ).

Линія эта, по преимуществу обслуживающая мѣстные сахарные заводы, разрѣшена къ сооруженію образованному для этого акціонерному обществу, съ капиталомъ на сумму стоимости желѣзной дороги, реализованному въ $^1/_3$ акціями и въ $^2/_3$ облигаціями. Срокъ владѣнія обществомъ дорогою уста-

*) Не считая вѣтвей къ рудникамъ.

**) Данныя приблизительныя, такъ какъ нѣкоторыя вѣтви еще въ постройкѣ и точное протяженіе ихъ еще не опредѣлилось.

новленъ въ 85 лѣтъ, причемъ Правительствомъ выговорено право: 1) принять дорогу отъ общества во всякое время, на условіяхъ по соглашенію съ обществомъ, и 2) получать ½ чистой прибыли сверхъ 6% на акціонерный капиталъ;

3) линія отъ ст. Холмъ, черезъ г. Томашевъ до мчк. Белжецъ, равнымъ образомъ предоставленная особому акціонерному обществу, съ капиталомъ—на 3 милл. р. въ акціяхъ и на 8 милл. р. въ облигаціяхъ, на условіяхъ, сходныхъ съ установленными для общества Бѣлгородъ - Сумской желѣзной дороги, но съ правомъ Правительства на выкупъ предпріятія черезъ 20 лѣтъ *), и

4) рядъ подъѣздныхъ путей, о коихъ будетъ сказано особо.

Кромѣ того, по Высочайше утвержденному 15 Мая 1899 г. положенію Соединеннаго Присутствія, разрѣшена къ сооруженію распоряженіемъ и на средства казны желѣзная дорога отъ ст. Александрополь, Тифлисъ-Карсской желѣзной дороги, до г. Эривани, протяженіемъ около 141 версты и стоимостью (съ подвижнымъ составомъ) до 55.000 р. съ версты.

Въ томъ же году Сибирская сѣть пополнилась разрѣшеніемъ Кругобайкальской желѣзной дороги, длиною 244 версты и строительною стоимостью 212.431 р. съ версты.

Затрудненія на денежномъ рынкѣ и вліяніе ихъ на желѣзнодорожное строительство въ 1900—1902 г.г.

Съ конца 1898 г. на денежныхъ рынкахъ Западной Европы стали наблюдаться признаки вздорожанія капитала, выразившіеся въ значительномъ повышеніи банками учетнаго процента (до 3% во Франціи, 4% въ Англіи и 6% въ Германіи). Главнѣйшую причину этого явленія слѣдуетъ искать въ необычайно быстромъ ростѣ европейской промышленности и отливѣ капитала во внѣевропейскія предпріятія. Наличности свободныхъ капиталовъ перестало быть достаточно для растущихъ торговопромышленныхъ предпріятій. Кромѣ того европейскіе капиталы быстро отливали въ Америку, которая не только приняла обратно въ огромномъ количествѣ свои, размѣщенные въ Европѣ, фонды, но и требовала приплатъ по своимъ расчетнымъ балансамъ за 1898 и 1899 г.г. **).

---

*) Въ виду затрудненій въ пріисканіи капиталовъ, линія эта не начата еще сооруженіемъ.

**) По подсчетамъ профессора Мигулина (Русск. Госуд. Кредитъ, т. III, вып. II) ввозъ въ Америку въ 1898 г. золота превысилъ на 130 милл. долл. вывозъ; въ 1899 г. превышеніе торговаго баланса въ пользу Америки было еще значительнѣе и простиралось до 600 милл. долл.

Политическія событія этого времени (войны Америки съ Испаніей и Англіи съ Трансваалемъ) равнымъ образомъ содѣйствовали усиленію безденежья, и въ результатѣ взаимодѣйствія всѣхъ указанныхъ причинъ на денежныхъ рынкахъ Западной Европы создалось положеніе, при коемъ пользованіе кредитомъ оказалось весьма затрудненнымъ. Стѣсненія эти не могли остаться безъ вліянія на наше частное желѣзнодорожное строительство, которое, въ виду быстроты своего развитія, не могло довольствоваться одними отечественными капиталами и вынуждено было широко пользоваться кредитомъ иностранныхъ рынковъ. Въ противоположность предшествующимъ годамъ, реализація за границею новыхъ займовъ представилась доступною лишь для нѣкоторыхъ уже существовавшихъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, особенно прочно поставившихъ дѣло своего заграничнаго кредита (общества желѣзныхъ дорогъ—Варшавско-Вѣнской и Владикавказской). Что же касается предпріятій новыхъ, еще находившихся въ періодѣ образованія и не успѣвшихъ собрать свои строительные капиталы, то вздорожаніе иностраннаго кредита имѣло для нѣкоторыхъ изъ нихъ слѣдствіемъ необходимость пріостановки приступа къ работамъ и отдаленія срока окончанія построекъ *).

Такимъ образомъ разсматриваемый періодъ времени (1900—1902 г.г.) характеризуется нѣкоторымъ ослабленіемъ строительной дѣятельности нашихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій. Однако обстоятельство это не оказало задерживающаго вліянія на развитіе русской рельсовой сѣти, такъ какъ указанный пробѣлъ съ избыткомъ получилъ восполненіе значительнымъ усиленіемъ казеннаго желѣзнодорожнаго строительства. Пользуясь свободными средствами бюджета, отчасти лишь подкрѣпленными выручкою отъ заграничныхъ займовъ на желѣзнодорожныя потребности, Правительство, сверхъ работъ по окончанію Сибирской и Китайской желѣзныхъ дорогъ, приступило къ сооруже-

*) Такого рода льготы, по Высочайше утвержденнымъ въ разное время положеніямъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, предоставлены были рельсовымъ путямъ: Ланская—Юкки, Одесса—Аккерманъ, Холмъ—Белжецъ, Тула—Лихвинъ, Валкъ—Маріенбургъ Бѣлгородъ—Сумы, Новозыбковъ—Новгородъ-Сѣверскъ, Друскеники—Порѣчье и др.

нію ряда магистральныхъ линій особой важности, общимъ протяженіемъ 4,035 верстъ и стоимостью до 352 милл. р. (желѣзныя дороги—Петербургъ—Вятка, Бологое—Сѣдлецъ и Оренбургъ—Ташкентъ). Слѣдовательно, въ общемъ итогѣ, возможно признать, что денежный кризисъ, охватившій съ такою силою Западную Европу и затѣмъ перешедшій къ намъ, причинивъ затрудненія нѣкоторымъ отдѣльнымъ предпріятіямъ, не нанесъ особаго ущерба общему поступательному движенію нашего желѣзнодорожнаго дѣла, которое продолжало свое развитіе съ прежними быстротою и успѣхомъ.

Расширеніе въ 1900—1902 г.г. частной желѣзнодорожной сѣти. Сооруженіе Варшавско-Калишской желѣзной дороги и вѣтви Лодзь-Колюшки.

Расположеніе нашей рельсовой сѣти на западѣ сложилось такимъ образомъ, что пограничный г. Калишъ и его губернія остались въ сторонѣ отъ желѣзнодорожныхъ сообщеній. Во вниманіи къ нуждамъ этого многолюднаго края, остановившагося въ своемъ промышленномъ развитіи вслѣдствіе недостатка удобныхъ путей сообщенія, Его Императорское Величество 28 Февраля 1898 г. Высочайше соизволилъ на положеніе Комитета Министровъ о приступѣ къ разработкѣ вопроса о соединеніи г. Калиша рельсовымъ путемъ съ общею желѣзнодорожною сѣтью.

Освѣдомившись о такомъ рѣшеніи Правительства, частная иниціатива оказала этому вопросу весьма дѣятельное вниманіе и въ Министерства Путей Сообщенія и Финансовъ поступилъ цѣлый рядъ предложеній разныхъ лицъ и учрежденій, изъявлявшихъ готовность принять на себя сооруженіе намѣченнаго желѣзнодорожнаго пути. Наиболѣе разработанными въ техническомъ и финансовомъ отношеніяхъ оказались проекты, представленные торговымъ домомъ Шенъ (совмѣстно съ полковникомъ Тизенгаузеномъ) и обществомъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, причемъ первый изъ названныхъ проектовъ намѣчалъ, кромѣ постройки Калишской желѣзной дороги, еще рядъ дополнительныхъ сооруженій—какъ-то: переустройство Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла съ устройствомъ новаго моста черезъ Вислу, постройку обводной желѣзной дороги около г. Лодзи и проч.; предложеніе же общества Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги имѣло въ виду сооруженіе лишь желѣзной дороги до Калиша. Предварительная разработка указанныхъ проектовъ выяснила затруднительность безотлагательнаго разрѣшенія недостаточно изученныхъ вопро-

совъ о весьма сложныхъ работахъ въ Варшавскомъ узлѣ и близъ г. Лодзи; вмѣстѣ съ тѣмъ предварительные подсчеты показали, что изъ всѣхъ комбинацій, при помощи коихъ представлялось возможнымъ осуществить Калишскую желѣзную дорогу, наименѣе убыточною для Правительства являлась постройка этой линіи распоряженіемъ казны *); убытки казны нѣсколько увеличивались въ случаѣ предоставленія этой концессіи обществу Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги и, наконецъ, представлялись наибольшими при исполненіи постройки новымъ обществомъ (Шенъ и Тизенгаузенъ). Съ своей стороны, общество Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги, соображая тѣ невыгоды, которыя проистекли бы для него въ случаѣ предоставленія Калишской желѣзной дороги кому-либо изъ прочихъ соискателей, предпочло поступиться частью своихъ доходовъ и, дабы вознаградить убытки казны, проистекавшіе отъ предоставленія концессіи сему обществу, остановилось на нижеслѣдующихъ условіяхъ:

1) Общество Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги обязывалось построить линію отъ Варшавы черезъ Лодзь до Калиша и Прусской границы, нормальной колеи, съ устройствомъ въ Варшавѣ соединенія новой линіи съ Привислинскими желѣзными дорогами, на свой счетъ, безъ всякаго участія Правительства.

2) Для собранія необходимаго для постройки капитала общество выпускаетъ 125.000 новыхъ сторублевыхъ, не гарантированныхъ Правительствомъ, акцій, а для полученія остальной части капитала 4-хъ-процентныя, не гарантированныя Правительствомъ, облигаціи. Срокъ погашенія акцій будетъ совпадать со срокомъ концессіи Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги (1932 г.), срокъ же погашенія облигацій назначается 60-тилѣтній, такъ что обязанность уплаты по этимъ облигаціямъ процентовъ и погашенія переходитъ, послѣ поступленія Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги въ казну, всецѣло на Правительство.

3) Уплачиваемая обществомъ въ пользу Правительства ежегодная рента, въ цѣляхъ вознагражденія казны за умень-

*) Какъ *отдѣльное* предпріятіе Калишская желѣзная дорога обѣщала быть доходною (6% на строительный капиталъ); но, отвлекая грузы съ Варшавско-Вѣнской и Лодзинской желѣзныхъ дорогъ (въ чистыхъ прибыляхъ коихъ участвуетъ Правительство), въ общемъ итогѣ она являлась предпріятіемъ для казны убыточнымъ.

шеніе доли ея въ прибыляхъ общества, вслѣдствіе увеличенія числа акцій, съ 250.000 р. повышается до суммы 525.000 р., начиная съ момента взноса денегъ по акціямъ новаго выпуска.

4) Распредѣленіе чистаго дохода общества между нимъ и казною, въ случаѣ передачи обществу концессіи на постройку Калишской желѣзной дороги, общество соглашалось измѣнить въ пользу казны такимъ образомъ, что за покрытіемъ платежей процентовъ и погашенія по облигаціямъ, за уплатой Правительству ренты въ размѣрѣ 525.000 р. и за отчисленіями на погашеніе акцій и въ запасный капиталъ, изъ остатка выдѣляется по 6 р. на каждую непогашенную акцію. Изъ дальнѣйшаго остатка не болѣе $1\frac{3}{4}\%$ валового сбора дороги отчисляется на вознагражденіе директоровъ и служащихъ, остальная же часть прибыли дѣлится между обществомъ и казною пополамъ до тѣхъ поръ, пока дивидендъ на непогашенную акцію не достигнетъ 10 р. (а на погашенную 7 р.), послѣ же этого чистая прибыль дѣлится въ такой пропорціи, что $\frac{2}{3}$ ея поступаютъ въ пользу казны, а $\frac{1}{3}$—акціонерамъ общества.

5) Въ случаѣ выкупа Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги въ казну, въ ея распоряженіе поступаетъ безплатно и тотъ подвижной составъ, который пріобрѣтенъ за счетъ дивиденда акціонеровъ и не подлежалъ бы безплатной передачѣ Правительству.

6) Если выкупъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги въ казну послѣдуетъ раньше 1 Января 1915 г., то вознагражденіе акціонеровъ, опредѣляемое на общемъ основаніи устава, должно быть во всякомъ случаѣ не ниже той суммы, которая опредѣлилась бы по результатамъ семилѣтія 1893—1899 г.г. съ прибавленіемъ къ опредѣлившейся, такимъ образомъ, рентѣ суммы, равной остающемуся непогашеннымъ къ моменту выкупа акціонерному капиталу, затраченному на сооруженіе Калишской желѣзной дороги.

Условія, содержащіяся въ первыхъ пяти пунктахъ приведеннаго соглашенія, составляютъ собою перечень уступокъ, предложенныхъ обществомъ. Въ п. 6 изложены гарантіи, выговоренныя обществомъ въ свою пользу и требующія нѣкоторыхъ поясненій.

Такъ какъ къ 1 Января 1900 г. право Правительства на выкупъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги уже наступило, а въ

первые годы по открытіи эксплоатаціи Калишской линіи, впредь до развитія по ней движенія, представлялись основанія ожидать уменьшенія чистой прибыли всего предпріятія, то общество Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги ходатайствовало о томъ, чтобы въ теченіе первыхъ 15 лѣтъ, до 1 Января 1915 г., акціонеры, въ случаѣ выкупа всего расширеннаго предпріятія въ казну, получили выкупное вознагражденіе не меньшее, чѣмъ то, которое причиталось бы имъ, если-бы такой выкупъ послѣдовалъ 1 Января 1900 г. по доходности за семилѣтіе 1893—1899 г.г. Такъ какъ, затѣмъ, въ чистыхъ доходахъ за означенное семилѣтіе не заключалось отчисленія дивиденда и погашенія по акціямъ новаго выпуска, то поэтому представлялось необходимымъ обезпечить акціонерамъ возвратъ остающагося непогашеннымъ къ моменту выкупа акціонернаго капитала (по нарицательной цѣнѣ), затраченнаго на сооруженіе Калишскаго участка.

Независимо отъ сего, по предложенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, обществомъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги было изъявлено согласіе подчиниться всѣмъ обычно возлагаемымъ на желѣзнодорожныя предпріятія общимъ постановленіямъ о перевозкѣ войскъ и воинскихъ грузовъ по общему воинскому тарифу, объ изготовленіи подвижного состава и рельсъ на русскихъ заводахъ (съ правомъ полученія ихъ изъ-за границы не иначе какъ съ особыхъ разрѣшеній) и проч.

Изложенное дѣло было разсмотрѣно Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта 21 Марта 1900 г. Въ виду особыхъ условій мѣстности, по которой должна была пройти Калишская желѣзная дорога, Соединенному Присутствію предстояла задача найти такой способъ ея осуществленія, который, удовлетворяя экономическимъ потребностямъ края, не нарушалъ бы вмѣстѣ съ тѣмъ необходимыхъ интересовъ обороны Государства, требовавшихъ установленія по возможности наиболѣе прочной связи Калишской линіи съ общею рельсовою сѣтью. Всего проще такая связь достигалась бы переустройствомъ Варшавскаго желѣзнодорожнаго узла съ постройкою въ немъ второго моста черезъ Вислу. Отъ предположенія этого пришлось однако отказаться въ виду неимѣнія въ распоряженіи Соединеннаго Присутствія

какихъ-либо положительныхъ данныхъ о возможныхъ способахъ осуществленія такого предпріятія, непосредственно къ тому же связаннаго съ вопросомъ о Варшавской круговой дорогѣ. Изыскивая далѣе средства къ согласованію заключавшихся въ разсматриваемомъ вопросѣ разностороннихъ интересовъ, Соединенное Присутствіе остановилось на мысли связать Калишскую желѣзную дорогу не только съ Привислинскою желѣзною дорогою въ г. Варшавѣ, но и съ Ивангородъ-Домбровскою желѣзною дорогою, посредствомъ сооруженія вѣтви нормальной колеи отъ г. Лодзи (лежащаго на линіи Калишской желѣзной дороги) до ст. Колюшки (пункту, въ которомъ ширококолейная Ивангородъ - Домбровская желѣзная дорога примыкаетъ къ узкоколейной, заграничнаго типа, Варшавско-Вѣнской).

Выработанная Соединеннымъ Присутствіемъ комбинація отвѣчала всѣмъ заявленнымъ требованіямъ, такъ какъ линія отъ Калиша до Варшавы, при условіи присоединенія къ ней вѣтви отъ Лодзи до Колюшекъ: а) соединяла Калишъ съ промышленными центрами Привислинскаго раіона; б) образовывала новую транзитную линію для товаровъ, идущихъ за границу изъ-за Ковеля и Бреста, и в) обезпечивала Калишскую дорогу вторымъ выходомъ на ширококолейную сѣть.

Высказавъ такое мнѣніе, Соединенное Присутствіе не могло конечно упустить изъ вида, что вопросъ объ устройствѣ ширококолейной вѣтви отъ Лодзи до Колюшекъ въ то время подлежалъ разрѣшенію только въ принципѣ; сооруженіе такой вѣтви грозило нанести тяжкій ущербъ существующей Лодзинской-Фабричной узкоколейной дорогѣ. Поэтому, для осуществленія предположенной ширококолейной вѣтви по тому же направленію, Присутствіе поручило Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ найти такую комбинацію, при которой образъ дѣйствія Правительства не давалъ бы повода къ какимъ-либо нареканіямъ со стороны акціонеровъ общества Лодзинской дороги и не вызывалъ бы сѣтованій о нарушеніи присвоенныхъ названнымъ лицамъ, въ силу Высочайше утвержденнаго устава дороги, имущественныхъ интересовъ.

Переходя къ вопросу о способѣ сооруженія Калишской линіи, Соединенное Присутствіе вполнѣ раздѣлило взглядъ Министра Финансовъ, что строить ее на средства казны представлялось бы весьма затруднительнымъ. Требованія, предъ-

являемыя къ рессурсамъ Государственнаго Казначейства, растутъ изъ года въ годъ. Цифра чрезвычайныхъ ежегодныхъ расходовъ, еще въ 1894 г. не превышавшая 30.000.000 р., дошла къ 1900 г. до 130.000.000 р. Хотя состоящія въ распоряженіи Государственнаго Казначейства свободныя наличныя средства и позволяютъ покрывать упомянутые расходы, все же такому возвышенію цифры сказанныхъ расходовъ долженъ когда-нибудь быть положенъ предѣлъ. Это, въ свою очередь, можетъ быть достигнуто только путемъ крайней осмотрительности въ расходованіи казенныхъ средствъ и въ случаѣ допущенія ассигнованій изъ Государственнаго Казначейства исключительно на важнѣйшія потребности Государства. Своей очереди еще ждутъ многіе желѣзнодорожные пути, которые признаются неотложно необходимыми (напримѣръ Оренбургъ—Ташкентъ, Одесса—Николаевъ, вѣтвь къ Каменецъ-Подольску и многія другія линіи; изъ нихъ нѣкоторыя имѣютъ первостепенное значеніе).

Предстоящія въ ближайшемъ будущемъ ассигновки на окончаніе сооруженія Великой Сибирской магистрали и другіе необходимые расходы заставляли откладывать до болѣе благопріятнаго времени осуществленіе всѣхъ этихъ дорогъ, изъ которыхъ каждая, съ точки зрѣнія государственной, является важнѣе Калишской линіи. Если бы Министръ Финансовъ допускалъ расходованіе казенныхъ денегъ, помимо настоятельныхъ нуждъ страны, еще и на предпріятія сравнительно второстепенныя, то въ такомъ случаѣ государственные расходы въ самый короткій срокъ возросли бы до непомѣрной цифры, и соблюдать равновѣсіе въ бюджетѣ сдѣлалось бы немыслимымъ.

Такимъ образомъ, за выясненіемъ неудобства принять сооруженіе Калишской желѣзной дороги на средства казны, Соединенному Присутствію надлежало сдѣлать выборъ между предложившими свои услуги частными предпринимателями. Вопросъ этотъ былъ рѣшенъ въ пользу общества Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги въ томъ соображеніи, что общество это, по общеизвѣстной своей солидности, является одной изъ самыхъ благоустроенныхъ нашихъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній; обширныя денежныя средства, которыми оно располагаетъ, кредитъ, которымъ оно пользуется, и обнаруженная имъ въ теченіе многихъ лѣтъ распорядительность

въ дѣлѣ постройки и эксплоатаціи отданныхъ ему линій служатъ лучшею гарантіею въ томъ, что Правительство, въ случаѣ предоставленія названному обществу сооруженія Калишской дороги, отдаетъ это дѣло въ благонадежныя руки.

Весьма вѣскимъ, затѣмъ, доводомъ послужило въ пользу отдачи постройки и эксплоатаціи Калишской линіи обществу Варшавско-Вѣнской дороги и принятое послѣдненазваннымъ обществомъ на себя обязательство безплатно передать Калишскую дорогу въ вѣдѣніе Правительства черезъ 32 года, по полученіи разрѣшенія на ея постройку, т. е. къ тому сроку, въ который вся Варшавско-Вѣнская и Бромбергская дороги поступаютъ безвозмездно въ распоряженіе Правительства. По этому поводу въ средѣ Соединеннаго Присутствія было указано, что въ столь благопріятномъ отношеніи Правительство не находится ни къ одной изъ существующихъ частныхъ дорогъ и близость означеннаго срока до сихъ поръ побуждала Правительство воздерживаться отъ выкупа этихъ линій въ предупрежденіе непроизводительной затраты средствъ Государственнаго Казначейства. На установленіе такого коротkаго концессіоннаго срока не согласилось бы никакое новое общество, которое желало бы образоваться съ тою же цѣлью, а потому обстоятельство это получило рѣшающее въ данномъ вопросѣ значеніе. Высочайшее соизволеніе на предоставленіе постройки линіи Варшава—Калишъ обществу Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги послѣдовало 31 Марта 1900 г.

По утвержденной Министромъ Путей Сообщенія расцѣночной вѣдомости протяженіе Калишской желѣзной дороги опредѣлилось въ 325 верстъ (считая вѣтвь къ Прусской границѣ длиною въ 4½ версты), строительная же стоимость ея (21.931.600 р.) составила до 67 тыс. р. на версту.

Вѣтвь къ границѣ не получила еще осуществленія въ виду недостиженія соглашенія съ Прусскимъ Правительствомъ по вопросу о выборѣ мѣста для конечной станціи Калишской линіи.

Въ Іюнѣ того же 1900 г. Соединенное Присутствіе разрѣшило и вопросъ о сооруженіи намѣченной имъ вѣтви Лодзь—Колюшки.

Какъ выше было указано, Соединенное Присутствіе имѣло въ виду, что постройка этой вѣтви можетъ нанести весьма существенный ущербъ обществу Лодзинской-Фабричной желѣзной дороги, и потому поручило Министрамъ Путей

Сообщенія и Финансовъ выяснить наименѣе убыточный для акціонеровъ сего общества способъ осуществленія проектированной вѣтви.

Такой результатъ достигался единственно въ случаѣ предоставленія этой концессіи названному обществу, которое, эксплоатируя новую вѣтвь, получало бы съ нея доходы, ушедшіе съ Лодзинской-Фабричной дороги. Руководствуясь вышеизложенными указаніями Соединеннаго Присутствія, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ дали движеніе ходатайству общества Лодзинской желѣзной дороги объ оставленіи постройки новой вѣтви за обществомъ. Но такъ какъ произведенными подсчетами было выяснено, что въ случаѣ постройки Колюшкинской вѣтви обществомъ Лодзинской желѣзной дороги доходъ казны по участію въ чистой прибыли этого соединеннаго предпріятія уменьшится на 86 тыс. р. въ годъ противъ того дохода, какой казна получала съ общества Лодзинской желѣзной дороги, общему собранію акціонеровъ этого общества было предложено обсудить тѣ уступки, какія могли бы быть ими сдѣланы въ видахъ компенсаціи казны. Въ результатѣ послѣдовавшихъ переговоровъ явилось соглашеніе съ обществомъ, основанное на тѣхъ же началахъ, какія были установлены Правительствомъ и обществомъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги при предоставленіи послѣднему концессіи на Калишскую желѣзную дорогу. А именно общество Лодзинской желѣзной дороги увеличило (до $^2/_3$) долю Правительства въ чистыхъ прибыляхъ предпріятія (за условленными отчисленіями и въ извѣстной постепенности), предоставило при выкупѣ безплатно въ пользу Правительства излишки подвижного состава, подчинилось дѣйствію общаго воинскаго тарифа и т. д. При этомъ общество въ обезпеченіе своихъ интересовъ выговорило у Правительства закрѣпленіе выкупного вознагражденія въ размѣрѣ не меньшемъ, на которое общество имѣло право до постройки Калишской вѣтви.

Изложенное соглашеніе получило одобреніе Соединеннаго Присутствія по журналу, Высочайше утвержденному 11 Іюня 1900 г. *).

*) По предварительнымъ подсчетамъ протяженіе Колюшкинской вѣтви опредѣлено въ 32 версты (съ устройствомъ по тому же направленію узкоколейнаго пути), при стоимости не свыше 5 милл. р. Утвержденной расцѣночной вѣдомости на уваженіе Соединеннаго Присутствія представлено еще не было.

Расширеніе предпріятія общества Владикавказской желѣзной дороги сооруженіемъ Кавказско - Черноморской желѣзной дороги.

Другимъ наиболѣе примѣчательнымъ актомъ нашей желѣзнодорожной политики за разсматриваемое трехлѣтіе (1900—1902 г.г.) является разрѣшеніе вопроса о постройкѣ Черноморской желѣзной дороги на условіяхъ, еще впервые примѣненныхъ въ практикѣ нашего желѣзнодорожнаго дѣла и особенно останавливающихъ на себѣ вниманіе.

Кавказско-Черноморское побережье, по своему счастливому географическому положенію, плодородію почвы и природнымъ богатствамъ, уже издавна привлекало къ себѣ вниманіе какъ Правительства, такъ и частныхъ лицъ. Успѣшное развитіе края однако задерживалось отсутствіемъ сколько-нибудь удобныхъ путей сообщенія.

Такъ, все указанное побережье Кавказа, на протяженіи свыше 300 верстъ, для удовлетворенія своихъ нуждъ не имѣло другихъ путей сообщенія, кромѣ шоссейной дороги по берегу Чернаго моря и самаго моря, которымъ, за отсутствіемъ удобныхъ портовъ и вслѣдствіе частаго волненія, не представляется возможнымъ вполнѣ пользоваться.

Такимъ образомъ въ силу указанныхъ причинъ, съ одной стороны,—богатства Кавказско-Черноморскаго побережья не могли быть сколько-нибудь значительно использованы, съ другой же стороны,—самый край представлялся какъ-бы отдѣленнымъ отъ другихъ мѣстностей Россіи.

Для устраненія этого явилась мысль (горячо поддержанная такимъ знатокомъ края, какимъ былъ покойный Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Н. С. Абаза) соединить Кавказско-Черноморское побережье желѣзнодорожнымъ путемъ съ общей сѣтью Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Но, въ виду особой трудности топографическихъ условій мѣстности, въ первое время мысль эта сводилась къ предположенію о постройкѣ по побережью узкоколейной желѣзной дороги.

Такъ, въ серединѣ 1898 г., Камеръ-Юнкеръ Двора Его Императорскаго Величества фонъ-Гартманъ и Д. Ст. Сов. Картавцовъ возбудили ходатайство о разрѣшеніи имъ произвести изысканія узкоколейной желѣзной дороги вдоль Черноморскаго побережья. Высочайше утвержденнымъ 19 Марта 1899 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта было разрѣшено поименованнымъ выше лицамъ произвести указанныя изысканія отъ одной изъ стан-

ціи Новороссійской вѣтви, Владикавказской желѣзной дороги, до Сухума съ вѣтвью до Майкопа, съ попутными рекогносцировочными изслѣдованіями для рельсоваго пути широкой колеи.

По производствѣ помянутыхъ изысканій, вопросъ о Черноморской желѣзной дорогѣ былъ разсмотрѣнъ въ коммисіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ, причемъ коммисія, придавая этому рельсовому пути не только мѣстное, но и въ еще большей степени транзитное значеніе, признала, что Черноморская дорога должна быть построена ширококолейною и при томъ продолжена до одной изъ станцій Закавказскихъ желѣзныхъ дорогъ въ тѣхъ цѣляхъ, чтобы желѣзныя дороги западнаго Закавказья были связаны непосредственнымъ рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Однако, вслѣдствіе отказа поименованныхъ выше лицъ отъ означенныхъ условій, вопросъ о сооруженіи Черноморской дороги оставался до послѣдняго времени открытымъ.

Вслѣдствіе всеподданнѣйшаго доклада Министра Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ о крайней важности, для дальнѣйшаго развитія Черноморскаго побережья Кавказа, проведенія желѣзной дороги, Его Императорскому Величеству 5 Ноября 1901 г. благоугодно было Высочайше повелѣть обсудить этотъ вопросъ въ особомъ Совѣщаніи подъ Личнымъ Его Императорскаго Величества Предсѣдательствомъ, съ тѣмъ, чтобы Министръ Финансовъ внесъ въ помянутое Совѣщаніе соображенія свои по вопросу о способахъ осуществленія вышеозначенной желѣзной дороги.

Въ составленныхъ, во исполненіе сего Высочайшаго повелѣнія, соображеніяхъ по указанному вопросу, Министръ Финансовъ высказалъ, что въ виду предполагаемой въ первое время убыточности дороги расчитывать на привлеченіе къ ея постройкѣ частныхъ капиталовъ едва-ли возможно. Хотя за послѣдніе годы въ Министерство Финансовъ поступали различныя предложенія частныхъ лицъ, но всѣ эти предложенія были или недостаточно солидны или же требовали со стороны казны столь значительныхъ жертвъ, что имъ не могло быть дано дальнѣйшаго движенія.

Что же касается до осуществленія сооруженія дороги на средства казны, непосредственнымъ ея распоряженіемъ, то при-

нимая во вниманіе, что такъ какъ въ послѣднее время уже разрѣшено сооруженіе на средства казны желѣзнодорожныхъ магистралей Оренбургъ-Ташкентской, Петербургъ-Вятской и Бологое-Сѣдлецкой, которыя потребуютъ въ предстоящіе годы крупныхъ затратъ казны, осуществленіе Черноморской линіи въ ближайшемъ времени на средства казны, по соображеніямъ финансоваго характера, представляется затруднительнымъ.

Болѣе цѣлесообразно было бы, по мнѣнію Министра Финансовъ, передать постройку и эксплоатацію Черноморской желѣзной дороги обществу Владикавказской желѣзной дороги, къ дорогамъ котораго Черноморская желѣзнодорожная линія примыкаетъ и которое, несмотря на послѣдовавшее въ послѣднее время значительное расширеніе предпріятія, пользуется однако вполнѣ упроченнымъ финансовымъ положеніемъ *).

Означенныя соображенія были разсмотрѣны въ Особомъ Совѣщаніи подъ Личнымъ Предсѣдательствомъ Его Императорскаго Величества, 21 Декабря 1901 г., причемъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 25 Декабря 1901 г. журнала сего Совѣщанія, постановлено:

1) Приступить къ сооруженію Черноморской желѣзной дороги (нормальной колеи), долженствующей соединить одну изъ станцій Новороссійской вѣтви, Ростово-Владикавказской желѣзной дороги, съ Закавказскою желѣзною дорогою.

2) Сооруженіе и эксплоатацію Черноморской желѣзной дороги предоставить обществу Ростово-Владикавказской желѣзной дороги.

3) Поручить Коммисіи подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря Д. М. Сольскаго изъ Министровъ: Финансовъ, Путей Сообщенія и Государственнаго Контролера, выработать, по соглашенію съ обществомъ Ростово-Владикавказской желѣзной дороги, подробныя условія осуществленія сказанной дороги, а равно опредѣлить общее направленіе линіи и, засимъ, представить на Высочайшее утвержденіе сіи условія въ установленномъ порядкѣ.

4) При опредѣленіи направленія линіи имѣть въ виду, чтобы таковая, по возможности, захватила хотя часть хлѣбо-

---

*) Дивидендъ акціонеровъ составилъ (на акцію въ 500 р.): въ 1896 г.—60 р. 44 к., 1897 г.—25 р. 19 к., 1898 г.—25 р., 1899 г.—35 р. 31 к. и 1900 г.—65 р. 1 к.

роднаго раіона Кубанской области, имѣла сообщеніе посредствомъ желѣзной дороги съ Майкопомъ и обслуживала наиболѣе важную часть Черноморскаго побережья.

5) Повести дѣло такъ, чтобы съ весны 1902 г. начались подробныя изысканія линіи и не позже 1903 г. было приступлено къ сооруженію наиболѣе важныхъ участковъ этой дороги, напримѣръ Сухумъ—Очемчиры.

Вопросъ о способахъ осуществленія Черноморской желѣзной дороги обществомъ Владикавказской желѣзной дороги и о направленіи ея былъ разсмотрѣнъ 31 Января 1902 г. въ Коммисіи подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря Графа Сольскаго; причемъ Коммисія постановила: для сооруженія и эксплоатаціи Черноморской желѣзной дороги обществомъ Владикавказской желѣзной дороги установить слѣдующія главныя основанія:

1) Начать Черноморскую желѣзную дорогу у станціи Екатеринодаръ или отъ одной изъ лежащихъ на востокъ отъ г. Екатеринодара станцій Новороссійской вѣтви названнаго общества, затѣмъ повести ее, по возможности прорѣзывая наиболѣе хлѣбородныя мѣстности Кубанской области, къ берегу моря и далѣе вдоль Черноморскаго побережья черезъ Туапсе, Сочи, Сухумъ и Очемчиры до соединенія съ одной изъ станцій Закавказской желѣзной дороги. Отъ одной изъ станцій начальнаго участка новой линіи устраивается вѣтвь на г. Майкопъ. Общее протяженіе линіи и вѣтви опредѣляется приблизительно въ 550 верстъ.

2) Сооруженіе означенныхъ въ ст. 1 линіи и вѣтви производится распоряженіемъ общества и подчиняется фактическому контролю со стороны Государственнаго Контроля.

3) Для образованія строительнаго капитала Черноморской желѣзной дороги общество выпускаетъ гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ.

4) По окончаніи сооруженія Черноморской желѣзной дороги устанавливается по ея эксплоатаціи отдѣльное отъ прочихъ линій общества счетоводство по доходамъ и расходамъ на имѣющихъ быть выработанными, по соглашенію съ обществомъ, основаніяхъ.

5) Если въ какой-либо изъ годовъ по эксплоатаціи Черноморской желѣзной дороги окажется дефицитъ, то таковой дефицитъ покрывается полностью изъ чистаго дохода прочихъ линій общества.

6) Чистый доходъ Черноморской желѣзной дороги обращается на платежи процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу названной дороги на слѣдующихъ основаніяхъ. Въ тѣ годы, когда чистаго дохода отъ эксплоатаціи Черноморской желѣзной дороги окажется недостаточно для уплаты процентовъ и погашенія по облигаціонному ея капиталу, недостающая для сего сумма отпускается Правительствомъ обществу въ видѣ безвозвратнаго пособія; въ тѣ же годы, когда, за покрытіемъ платежей по облигаціонному капиталу дороги, въ чистомъ ея доходѣ получится избытокъ, т. е. отъ эксплоатаціи Черноморской дороги получится чистая прибыль, то эта чистая прибыль обществомъ вносится полностью въ доходъ казны.

7) Черноморская желѣзная дорога во всякое время можетъ быть изъята Правительствомъ изъ вѣдѣнія общества безъ какого-либо за это вознагражденія, причемъ непогашенный ко времени помянутаго изъятія облигаціонный долгъ общества по сооруженію Черноморской желѣзной дороги переходитъ полностью на казну.

8) Право Правительства на выкупъ остальныхъ линій общества, наступающее 31 Декабря 1905 г., отдаляется до 31 Декабря 1910 года.

Останавливаясь на изложенномъ рѣшеніи, Коммисія подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря Графа Сольскаго имѣла въ виду, что чистая прибыль *) Владикавказской желѣзной дороги достигла за 1900 г. суммы около 2.600.000 р. Хотя съ постройкою Черноморской линіи нѣкоторая часть грузовъ съ нея поступила бы къ перевозкѣ на существующія линіи Владикавказской желѣзной дороги и тѣмъ увеличила бы доходъ послѣдней, но въ первые годы количество этихъ грузовъ будетъ незначительно, и дополнительный доходъ главной линіи, по примѣрнымъ подсчетамъ, можетъ составить не болѣе 350.000 р. въ годъ. Сама же Черноморская желѣзная дорога въ первые годы будетъ давать убытокъ, въ примѣрной суммѣ, около 3½ милл. р. Такимъ образомъ, если бы названная дорога была построена обществомъ Владикавказской желѣзной дороги и эксплоатировалась за его счетъ, то послѣднее не

*) т. е. остатокъ чистаго дохода за покрытіемъ платежей по облигаціямъ и 5,1% по акціямъ.

только лишилось бы всей своей чистой прибыли, но оказалось бы не въ состояніи полностью покрывать обязательные платежи по капиталамъ общества.

При такихъ условіяхъ Коммисія установила, что общество Владикавказской желѣзной дороги не можетъ принять на себя постройку и эксплоатацію Черноморской линіи безъ какого-либо воспособленія, тѣмъ болѣе, что къ 1 Января 1906 г., т. е. ко времени окончанія постройки названной линіи, наступаетъ срокъ, съ котораго Правительство имѣетъ право выкупить въ казну Владикавказскую желѣзную дорогу.

Но если бы Правительство нашло возможнымъ оказать обществу нѣкоторыя льготы, то сооруженіе Черноморской линіи могло бы быть осуществлено при посредствѣ общества Владикавказской желѣзной дороги однимъ изъ слѣдующихъ двухъ способовъ, выработанныхъ Министромъ Финансовъ:

По первому изъ нихъ, съ окончаніемъ постройки Черноморской желѣзной дороги, по эксплоатаціи ея устанавливается отдѣльное отъ прочихъ линій общества Владикавказской желѣзной дороги счетоводство. Затѣмъ казна принимаетъ на себя уплату процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу, имѣющему быть реализованнымъ для сооруженія Черноморской желѣзной дороги (сумма этихъ платежей составляетъ около 3 милл. р. въ годъ), въ той части этого расхода, которая не будетъ покрываться чистымъ доходомъ новой дороги. Издержки эксплоатаціи новой линіи относятся на доходы ея, а если бы въ какомъ-либо году оказался дефицитъ, то онъ покрывается изъ чистаго дохода прочихъ линій общества Владикавказской желѣзной дороги. Въ случаѣ избытка въ чистомъ доходѣ за покрытіемъ платежей по облигаціонному капиталу, избытокъ этотъ поступаетъ въ казну. Въ вознагражденіе за предстоящія, вслѣдствіе сего, обществу потери, право выкупа Правительствомъ принадлежащихъ ему въ настоящее время дорогъ отдаляется на пять лѣтъ (по 31 Декабря 1910 г.).

По второму способу, обязательства общества увеличиваются принятіемъ на общіе его доходы платежей по строительному капиталу Черноморской дороги. Въ соотвѣтствіи съ этимъ, предполагается предоставить обществу и бо́льшія льготы, а именно: отдалить срокъ выкупа на десять

лѣтъ, т. е. по 31 Декабря 1915 г. и установить болѣе выгодныя для акціонеровъ основанія опредѣленія выкупной цѣны акцій; кромѣ того, въ теченіе этого десятилѣтія казна выдаетъ обществу, для причисленія къ чистому его доходу, безвозвратное пособіе, начиная съ 1.000.000 р., и затѣмъ въ постепенно уменьшающемся на 100.000 р. въ годъ размѣрѣ.

При сравнительной оцѣнкѣ этихъ двухъ способовъ, Статсъ-Секретарь Графъ Сольскій и члены Особой Коммисіи приняли въ соображеніе, что, для рѣшенія вопроса о предпочтительности, съ точки зрѣнія интересовъ Государственнаго Казначейства, тѣхъ или иныхъ условій сооруженія и эксплоатаціи Черноморской линіи чрезъ посредство общества Владикавказской желѣзной дороги, необходимо было бы, во первыхъ, знать, насколько въ будущемъ увеличатся доходы этого общества въ зависимости какъ отъ естественнаго развитія движенія на принадлежащихъ ему линіяхъ, такъ и отъ ожидаемаго, съ окончаніемъ Черноморской линіи, прироста транзитныхъ грузовъ, а во вторыхъ, предусмотрѣть результаты эксплоатаціи этой послѣдней дороги, какъ самостоятельнаго предпріятія. Полученіе сколько нибудь точныхъ данныхъ объ этомъ едва-ли, однако, возможно. Всѣ подобнаго рода вычисленія для вновь строящихся дорогъ отличаются неизбѣжною гадательностью. Въ данномъ же случаѣ примѣрные расчеты могутъ оказаться еще далѣе отъ истины, нежели обыкновенно. Не слѣдуетъ упускать изъ виду, что Черноморская линія будетъ проходить по мѣстности, вообще мало изслѣдованной въ экономическомъ отношеніи, и поэтому ожидаемая ея доходность должна быть исчислена съ большою осторожностью. Съ другой стороны, надлежитъ принять въ расчетъ важное транзитное значеніе дороги для Закавказскихъ грузовъ, пробѣгъ которыхъ до сѣти желѣзныхъ дорогъ, обслуживающихъ внутреннія губерніи Россіи, сократится, по сравненію съ направленіемъ на Баку—Петровскъ, почти на 700 верстъ. Какъ сбалансируются доходы и расходы эксплоатаціи даже въ первыя пять лѣтъ по сооруженіи дороги—судить трудно, а загадывать, какъ это дѣлается при второмъ изъ предлагаемыхъ способовъ, на болѣе долгій срокъ и совершенно невозможно. Не менѣе затруднительно предусмотрѣть и вѣроятную въ ближайшемъ будущемъ доходность основныхъ линій общества Владикавказской желѣзной дороги. Доходность эта возрастаетъ, вообще, весьма быстро. Но увеличеніе движенія

по линіямъ, въ свою очередь, ведетъ къ необходимости дальнѣйшаго ихъ усиленія и улучшенія. Въ какихъ суммахъ потребуются капитальныя на это затраты — неизвѣстно, а равно нельзя выяснить и того вліянія, какое окажутъ эти затраты и возрастающія вслѣдствіе развитія движенія издержки эксплоатаціи на размѣръ чистаго дохода общества.

При такомъ положеніи дѣла нѣтъ твердаго основанія для исчисленія сравнительной выгодности, собственно въ денежномъ отношеніи, предположенныхъ двухъ способовъ постройки новой линіи. Изъясненныя соображенія привели Статсъ-Секретаря Графа Сольскаго и членовъ Особой Коммисіи къ заключенію, что вопросъ о выборѣ того или другого способа долженъ быть разрѣшенъ на основаніи другихъ соображеній. А именно, Коммисія признала предпочтительнымъ первый изъ предложенныхъ Министромъ Финансовъ способовъ, въ виду его существенныхъ преимуществъ, заключающихся не только въ возможности изъятія изъ владѣнія общества во всякое время Черноморской линіи, но и въ сохраненіи нынѣшнихъ, выгодныхъ для казны, условій выкупа остальныхъ линій, который отдаляется при томъ на вдвое меньшій, сравнительно со вторымъ способомъ, срокъ.

По изъявленіи уполномоченными общаго собранія акціонеровъ общества Владикавказской желѣзной дороги согласія на принятіе указанныхъ Коммисіею условій, Министры Путей Сообщенія и Финансовъ и Государственный Контролеръ внесли изложенное дѣло на разрѣшеніе Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

Предложенный Коммисіею Статсъ-Секретаря Графа Сольскаго способъ осуществленія Черноморской линіи единогласно признанъ былъ Присутствіемъ наиболѣе справедливымъ образомъ уравновѣшивающимъ интересы казны и акціонеровъ общества и вмѣстѣ съ тѣмъ вполнѣ соотвѣтствующимъ особымъ условіямъ разсматриваемаго дѣла. А именно, Присутствіе находило, что при этомъ способѣ общество не обременяется, въ ущербъ акціонерамъ, платежами по облигаціонному капиталу Черноморской желѣзной дороги, вѣроятно на первое время убыточной; казна же не обязывается производствомъ обществу пособія, недостаточно выясняемаго обстоятельствами дѣла.

Принимая затѣмъ во вниманіе, что за Правительствомъ сохраняется право изъятія Черноморской линіи во всякое время изъ вѣдѣнія общества, безъ особаго за это вознагражденія (лишь съ переводомъ на казну облигаціоннаго долга линіи), и что за могущее послѣдовать уменьшеніе дивидендовъ (вслѣдствіе отнесенія на чистый доходъ общества дефицитовъ по эксплоатаціи Черноморской желѣзной дороги) акціонеры получаютъ возмѣщеніе въ отдаленіи на пять лѣтъ срока выкупа всего предпріятія общества, Соединенное Присутствіе признавало разсматриваемую комбинацію вполнѣ пріемлемою и потому всецѣло присоединилось къ заключенію Коммисіи Статсъ-Секретаря Графа Сольскаго.

Равнымъ образомъ получилъ утвержденіе Соединеннаго Присутствія и вопросъ о направленіи линіи, причемъ Присутствіемъ было признано полезнымъ обратить вниманіе Министра Путей Сообщенія на желательность, при производствѣ окончательныхъ изысканій и, въ частности, при проектированіи станцій, попутно опредѣлить стоимость сооруженія шоссированныхъ подъѣздныхъ путей для соединенія станцій съ Черноморскимъ побережнымъ шоссе, такъ какъ, по топографическимъ условіямъ прорѣзываемаго раіона, возможность пользованія желѣзною дорогою для мѣстнаго населенія, даже при близости станцій, можетъ быть затруднена отсутствіемъ такихъ соединительныхъ путей.

Съ особеннымъ, затѣмъ, вниманіемъ Соединенное Присутствіе остановилось на вопросѣ о предоставленіи обществу Владикавказской желѣзной дороги права принудительнаго отчужденія недвижимыхъ имуществъ для намѣченныхъ обществомъ различныхъ вспомогательныхъ сооруженій (пристаней, курортовъ, гостиницъ и проч.). Строго различая надобности собственно желѣзныхъ дорогъ и ихъ необходимыхъ принадлежностей отъ прочихъ, попутно устраиваемыхъ ими сооруженій, Соединенное Присутствіе всегда съ особою осторожностью относилось къ подобнымъ ходатайствамъ желѣзнодорожныхъ компаній, предоставляя имъ столь исключительное право въ предѣлахъ, строго сообразованныхъ съ необходимостью. Обсуждая изложенное ходатайство общества Владикавказской желѣзной дороги, Соединенное Присутствіе приняло прежде всего въ соображеніе, что Черноморская желѣзная дорога, независимо отъ ближайшей своей задачи—уста-

новленія новаго и притомъ кратчайшаго противъ существующихъ направленій транзитнаго пути,—призвана служить удовлетворенію не менѣе важныхъ съ общегосударственной точки зрѣнія интересовъ Кавказскаго побережья, представляющаго исключительно благопріятныя условія для развитія здѣсь промышленныхъ предпріятій, для процвѣтанія различныхъ отраслей высшей сельско-хозяйственной культуры и для учрежденія санаторій и лечебныхъ заведеній. До настоящаго времени, за отсутствіемъ удобныхъ путей сообщенія, всѣ эти природныя богатства использованы весьма мало. Проектируемая желѣзная дорога безъ сомнѣнія дастъ толчекъ развитію края, но это развитіе пойдетъ тѣмъ быстрѣе, чѣмъ болѣе будетъ приложено къ нему силъ и капиталовъ. Расчитывать всецѣло на иниціативу частныхъ лицъ — мѣстныхъ землевладѣльцевъ — едва-ли въ настоящее время возможно, такъ какъ имъ, въ большинствѣ случаевъ, приходится еще устраиваться самимъ. Поэтому привлеченіе къ дѣлу такого сотрудника, какъ общество Владикавказской желѣзной дороги, обладающаго и необходимыми средствами и дознанною на практикѣ опытностью, представляется въ высшей степени желательнымъ. Въ частности, по поводу испрашиваемаго обществомъ разрѣшенія на устройство курортовъ и гостиницъ, Присутствіе замѣтило, что, доколѣ на Кавказско-Черноморскомъ побережьи не возникнутъ подобнаго рода достаточно-приспособленныя учрежденія, значеніе этого края, въ качествѣ климатическаго и лечебнаго раіона, не будетъ использовано. Предназначаемыя для сего заведенія требуютъ вообще весьма значительныхъ затратъ, доступныхъ такимъ крупнымъ предпринимателямъ какъ общество Владикавказской желѣзной дороги и едва-ли посильныхъ для большинства частныхъ лицъ. До тѣхъ же поръ, пока пріѣзжающая для цѣлей отдыха и леченія публика не будетъ обезпечена привычно удобными помѣщеніями, на приливъ ея, въ сколько-нибудь значительномъ количествѣ, трудно надѣяться. А насколько это представлялось бы желательнымъ—видно изъ того, что отъѣзжающіе за границу вывозятъ съ собою весьма значительные капиталы; капиталы эти, по крайней мѣрѣ въ нѣкоторой своей части, остались бы въ странѣ, если бы наши соотечественники находили на мѣстѣ то, чѣмъ они привыкли пользоваться за границей. Крупный и непроизводительный от-

ливъ денегъ за границу представляется значительнымъ зломъ, съ которымъ нельзя не считаться. Въ ряду же мѣръ борьбы съ нимъ, по вѣрности, а вмѣстѣ съ тѣмъ и мягкости своего дѣйствія, вопросъ о благоустройствѣ и достаточномъ количествѣ нашихъ курортовъ обращаетъ на себя особое вниманіе.

Высказываясь, такимъ образомъ, за желательность разрѣшенія обществу испрашиваемыхъ имъ устройствъ въ цѣляхъ всемѣрнаго содѣйствія оживленію Кавказско-Черноморскаго побережья, Соединенное Присутствіе, именно въ указанныхъ видахъ, признавало соотвѣтственнымъ подвергнуть испрашиваемое обществомъ Владикавказской желѣзной дороги право принудительнаго отчужденія ближайшему и болѣе точному опредѣленію. По мнѣнію Присутствія, особаго вниманія заслуживаетъ то обстоятельство, что названное общество, въ случаѣ предоставленія ему безъ ограниченій испрашиваемаго права, явилось бы въ исключительномъ положеніи и могло бы занять по выбору своему наилучшіе и наиболѣе выгодные пункты побережья, крайне затруднивъ этимъ починъ частныхъ лицъ, ожидающихъ проведенія желѣзной дороги, чтобы приложить къ дѣлу имѣющіяся у нихъ средства и силы. Уже и теперь, напримѣръ, въ Сочи устраивается нѣсколько гостиницъ, съ участіемъ средствъ завѣдомо состоятельныхъ лицъ; съ проложеніемъ же рельсоваго пути и съ увеличеніемъ спроса на помѣщенія, частная дѣятельность несомнѣнно значительно усилится, если не встрѣтитъ препятствій въ испрашиваемомъ обществомъ Владикавказской желѣзной дороги исключительномъ правѣ принудительнаго отчужденія земель.

Сводя все вышеизложенное, Соединенное Присутствіе находило, что, въ виду приведенныхъ соображеній, вопросъ о желательности предоставленія обществу Владикавказской желѣзной дороги права на устройство испрашиваемыхъ имъ вспомогательныхъ предпріятій представляется вполнѣ выясненнымъ и принимается Присутствіемъ единственно лишь съ тою оговоркою, что даруемое обществу право не является исключительнымъ и имъ ни въ чемъ не ограничиваются права частныхъ лицъ и обществъ на осуществленіе, на общемъ законномъ основаніи, такихъ же предпріятій. Вмѣстѣ съ тѣмъ, Соединенное Присутствіе признало весьма полезнымъ оговорить, что, въ случаѣ требованія Правительства, общество обя-

зывается произвести, за счетъ увеличенія облигаціоннаго капитала Черноморской линіи и на условіяхъ, по соглашенію съ Правительствомъ, тѣ изъ вышеперечисленныхъ устройствъ, которыя будутъ Правительствомъ указаны.

Переходя къ обсужденію вопроса о томъ, какимъ изъ предположенныхъ обществомъ вспомогательныхъ къ Черноморской линіи предпріятій могло бы быть присвоено право принудительнаго отчужденія и предварительнаго занятія недвижимыхъ имуществъ, Соединенное Присутствіе, руководствуясь аналогичными постановленіями устава общества и указаніями закона, признавало возможнымъ даровать такую льготу устраиваемымъ обществомъ, съ надлежащаго разрѣшенія, въ связи съ Черноморскою линіею, подъѣзднымъ путямъ общаго пользованія, пристанямъ для каботажныхъ судовъ, складамъ для разнаго рода грузовъ и, наконецъ, тѣмъ изъ остальныхъ, проектируемыхъ обществомъ, предпріятій (гостиницъ, лечебныхъ заведеній и санаторій), устройство коихъ, для пользы общественной (т. X, ч. 1, ст. 575), будетъ возложено на общество Правительствомъ. Что же касается гостиницъ, лечебныхъ заведеній и санаторій, устраиваемыхъ по почину самого общества, то, по мнѣнію Соединеннаго Присутствія, право принудительнаго отчужденія потребныхъ для того недвижимыхъ имуществъ можетъ быть присвоено обществу не ранѣе, какъ по признаніи за испрашиваемымъ предпріятіемъ общеполезнаго значенія и по удостовѣреніи въ необходимости примѣненія принудительнаго отчужденія.

Въ тѣхъ же видахъ справедливаго огражденія частныхъ интересовъ, Соединенное Присутствіе обратило вниманіе и на слѣдующій вопросъ, могущій имѣть, по особымъ условіямъ Кавказскаго края, весьма важное мѣстное значеніе, а именно: предвидя возможность нахожденія на земляхъ, которыя отойдутъ подъ Черноморскую желѣзную дорогу, минеральныхъ источниковъ, Соединенное Присутствіе нашло соотвѣтственнымъ приравнять послѣдніе къ прочимъ минеральнымъ богатствамъ, находящимся въ нѣдрахъ отчуждаемой полосы, и, согласно сему, указать, что права на разработку такихъ источниковъ остаются и по отчужденіи земель за прежними владѣльцами сихъ правъ.

Съ изложенными дополненіями представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ получило одобреніе Соеди-

неннаго Присутствія и 1 Марта 1902 г. удостоилось Высочайшаго утвержденія.

Изысканія Черноморской желѣзной дороги произведены лѣтомъ 1902 г.; расцѣночныя вѣдомости на разсмотрѣніе Соединеннаго Присутствія еще не представлены.

Прочія частныя желѣзныя дороги, разрѣшенныя къ постройкѣ въ 1900—1902 г.г.

Заканчивая изложеніе частнаго желѣзнодорожнаго строительства за послѣдніе три года, слѣдуетъ упомянуть объ образованіи въ теченіе указаннаго времени нижеслѣдующихъ новыхъ акціонерныхъ компаній, получившихъ разрѣшеніе на постройку и эксплоатацію рельсовыхъ путей второстепеннаго значенія:

1) *Общества Ржищевской желѣзной дороги*—отъ ст. Христиновки, Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, до праваго берега Днѣпра близъ м. Ржищева, съ особою вѣтвью къ г. Таращѣ, протяженіемъ до 180 верстъ и стоимостью около 8.450.000 р.

2) *Общества Плоцкой желѣзной дороги*—отъ ст. Новогеоргіевскъ, Привислинскихъ желѣзныхъ дорогъ, до г. Плоцка, длиною около 74 верстъ и стоимостью до 2.300.000 р.

3) *Общества Рудничнo-Лозовской желѣзной дороги*—устанавливающей соединеніе Екатерининской (ст. Рудничная) и Курско-Харьково-Севастопольской желѣзныхъ дорогъ (Разъѣздъ № 14). Протяженіе линіи опредѣлено въ 163 версты, стоимость до 8.750.000 р.; и

4) *Общества Токмакской желѣзной дороги*—равнымъ образомъ соединяющей обѣ названныя магистрали со второю Екатерининскою желѣзною дорогою въ направленіи между станціями—Царево-Константиновка (Второй Екатерининской желѣзной дороги) и Рейхенфельдъ (Курско-Харьково-Севастопольской линіи), протяженіемъ около 120 верстъ, при строительной стоимости до 5.592.000 р.

Всѣ перечисленныя линіи разрѣшены Соединеннымъ Присутствіемъ безъ пособій и льготъ со стороны Правительства (лишь съ правомъ принудительнаго отчужденія земель), съ участіемъ казны въ чистыхъ прибыляхъ названныхъ обществъ ($^1/_2$ остатка прибыли, за отчисленіемъ 6% на акціонерный капиталъ) и съ правомъ Правительства, по истеченіи условленныхъ сроковъ, на безплатное вступленіе во владѣніе желѣзными дорогами (черезъ 60—81 г.) со времени окончанія по-

стройки и на выкупъ ихъ по средней доходности (по расчету пяти наиболѣе доходныхъ изъ семи предшествующихъ выкупу лѣтъ) черезъ промежутокъ времени отъ 15 до 25 лѣтъ.

Развитіе въ 1900—1902 г.г. казенной сѣти.

Въ противоположность частному желѣзнодорожному строительству, нѣсколько замедлившемуся въ послѣдніе три года въ своемъ поступательномъ движеніи, сооруженіе рельсовыхъ путей распоряженіемъ и за счетъ Правительства сдѣлало за этотъ же періодъ времени значительный шагъ впередъ. Экономическія и политическія нужды Государства указывали на рядъ желѣзнодорожныхъ линій, неотложныхъ по своей особой важности, но не обѣщавшихъ на первое время по своемъ осуществленіи особыхъ матеріальныхъ выгодъ и потому не привлекавшихъ на удобныхъ для казны условіяхъ солидной частной иниціативы. Подъ вліяніемъ этихъ соображеній, въ нашемъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ создалось положеніе, при которомъ вступала въ силу указанная еще въ 1897 г. программа, оставлявшая на долю казеннаго желѣзнодорожнаго строительства сооруженіе линій, которыя имѣютъ для Правительства особенно важное значеніе или не могутъ привлечь достаточно частныхъ капиталовъ. Оба эти условія оказались налицо и на очередь былъ поставленъ вопросъ о сооруженіи первостепенныхъ по важности и огромныхъ по стоимости линій—Сѣверной (Петербургъ-Вятской), Оренбургъ-Ташкентской и Бологое-Сѣдлецкой.

Сѣверная желѣзная дорога.

Вопросъ о соединеніи нашихъ внутреннихъ рынковъ прямымъ путемъ съ Пермско-Вятскимъ краемъ возникъ еще въ первой половинѣ девятидесятыхъ годовъ, когда общество Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги обратилось къ Правительству съ ходатайствомъ о предоставленіи ему сооруженія желѣзнодорожной линіи отъ г. Костромы до одной изъ станцій казенной Пермь-Котласской желѣзной дороги.

Вслѣдъ затѣмъ городскія думы Петербурга и Москвы вошли со всеподданнѣйшими ходатайствами о постройкѣ рельсоваго пути отъ Петербурга до Перми и о соединеніи Москвы съ Вяткою, на что Его Императорскому Величеству благо-

угодно было повелѣть: при разсмотрѣніи вопроса о сооруженіи Сѣверныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣть въ виду интересы г.г. С.-Петербурга и Москвы.

Оба эти ходатайства были разсмотрѣны въ Соединенномъ Присутствіи Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, причемъ Соединенное Присутствіе, по журналу, удостоившемуся Высочайшаго утвержденія 28 Апрѣля 1895 г., возложило обсужденіе вопроса о томъ, по какимъ направленіямъ представлялось бы возможнымъ связать Вятку съ существующею желѣзнодорожною сѣтью, имѣя въ виду интересы какъ Петербурга, такъ и Москвы, на особую коммисію изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ.

Опросомъ представителей мѣстныхъ интересовъ, разсмотрѣніемъ представленныхъ ими заявленій и изученіемъ собраннаго Министерствомъ Финансовъ статистическаго матеріала, коммисія выяснила, что наибольшему числу интересовъ и наиболѣе существеннымъ интересамъ обширнаго края, расположеннаго между Вяткою и Петербургомъ, могла бы удовлетворять желѣзная дорога въ направленіи отъ Вятки до Галича, съ развѣтвленіемъ ея здѣсь къ Костромѣ и къ Петербургу.

Осуществленіе восточнаго участка этой желѣзнодорожной линіи (отъ Вятки до Костромы) принимало на себя общество Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги на общихъ основаніяхъ своего устава. Что касается западнаго участка той же линіи отъ Галича до Петербурга, то постройку его названное общество изъявляло согласіе произвести не иначе какъ при условіи ежегодной поверстной (1.000 р.) субсидіи отъ Правительства. Было на линію Петербургъ—Вятка еще одно предложеніе частнаго лица, но основанное на условіи дарованія Правительственной гарантіи $^{9}/_{10}$ строительнаго капитала.

Разсмотрѣвъ представленіе Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, въ коемъ были изложены какъ результаты трудовъ коммисіи, такъ и данныя о послѣдовавшихъ на постройку Сѣверной желѣзной дороги предложеніяхъ, Соединенное Присутствіе признало направленіе линіи на Галичъ, съ развѣтвленіемъ ея въ этомъ пунктѣ къ Костромѣ и Петербургу, удачно разрѣшающимъ поставленную для этого рельсо-

ваго пути задачу—удовлетворить потребностямъ обезпеченія населенія Сѣвера продовольственными средствами, и въ то же время связать его съ обѣими столицами и портами Балтійскаго моря.

Обращаясь затѣмъ къ разсмотрѣнію постепенности, въ которой могли бы получить осуществленіе отдѣльные участки проектируемой Сѣверной дороги, Соединенное Присутствіе прежде всего остановилось на условіяхъ сооруженія западнаго ея участка отъ Петербурга до Галича, причемъ обратило вниманіе на недостаточность предварительныхъ изысканій, лишающихъ возможности судить о размѣрѣ потребнаго на сооруженіе этого участка строительнаго капитала, а потому и произвести оцѣнку поступившихъ по этому предмету частныхъ предложеній.

При такихъ условіяхъ, Соединенное Присутствіе, единогласно признавъ Сѣверную дорогу подлежащею осуществленію по направленію черезъ Галичъ, съ развѣтвленіемъ отсюда на Петербургъ и Кострому, вмѣстѣ съ тѣмъ поручило Министру Путей Сообщенія произвести безотлагательно изысканія западнаго участка той линіи между Петербургомъ и Галичемъ.

Въ отношеніи же вопроса о времени сооруженія восточнаго участка Вятка—Кострома, голоса въ Соединенномъ Присутствіи раздѣлились: 12 Членовъ находили, что постройка названнаго желѣзнодорожнаго пути могла бы быть немедленно, не ожидая результатовъ изысканій на участкѣ отъ Петербурга до Галича, разрѣшена обществу Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги. Мнѣніе это основывалось, главнымъ образомъ, на слѣдующихъ соображеніяхъ:

Осуществленіе западнаго и восточнаго участковъ проектированной линіи Сѣверной дороги находится въ совершенно различныхъ условіяхъ. Заявленныя предложенія о постройкѣ желѣзнодорожнаго пути между Петербургомъ и Галичемъ представляются непріемлемыми. Напротивъ, относительно восточнаго участка въ виду Правительства имѣется опредѣленное предложеніе вполнѣ солиднаго желѣзнодорожнаго общества, которое согласно принять на себя сооруженіе названной линіи безъ всякихъ жертвъ со стороны казны, осуществляя тѣмъ самымъ немедленно начало магистральнаго пути, единогласно признаваемаго Соединеннымъ Присутствіемъ удовлетворяющимъ

существеннымъ интересамъ обѣихъ столицъ и всего сѣвернаго края.

Соединеніе Вятки съ Петербургомъ черезъ Галичъ уже предрѣшено единогласно состоявшимся положеніемъ Соединеннаго Присутствія, а при этомъ условіи порядокъ осуществленія отдѣльныхъ участковъ означенной линіи представляется уже съ принципіальной точки зрѣнія безразличнымъ и долженъ зависѣть лишь отъ характера имѣющихся въ виду предложеній и размѣра денежныхъ средствъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ скорѣйшее осуществленіе участка отъ Вятки до Костромы является желательнымъ и потому, что съ постройкой этой линіи С.-Петербургъ и Вятка соединятся тотчасъ непрерывнымъ рельсовымъ путемъ, который будетъ короче существующаго на 1.515 верстъ и длиннѣе прямого, имѣющаго образоваться въ будущемъ, послѣ постройки западнаго участка Сѣверной линіи, всего на 115 верстъ. Такимъ образомъ едва-ли основательны указанія на то, что интересы Петербурга могутъ быть существенно нарушены проведеніемъ нынѣ одного только восточнаго участка. Безъ сомнѣнія, этимъ путемъ Вятка соединяется также и съ Москвой. Но было бы несправедливо отсрочивать таковое соединеніе только потому, что теперь не можетъ быть еще проведена прямая линія отъ Галича до Петербурга.

Съ такимъ взглядомъ не согласились однако Предсѣдатель и 11 Членовъ, не усматривая серьезнаго различія въ условіяхъ осуществленія западнаго и восточнаго участковъ.

Если относительно послѣдняго имѣется въ виду предложеніе общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, то таковое, какъ и предложеніе того же общества по западному участку, не основано ни на какихъ опредѣленныхъ изысканіяхъ и расчетахъ; произведенныя же въ 1895 г. мѣстныя изслѣдованія касались совершенно другого направленія— на Ветлугу, Макарьевъ и Ухтымъ на линіи Пермь-Котласской желѣзной дороги. При отсутствіи же надлежащихъ техническихъ и экономическихъ данныхъ, всѣ мотивы, приведенные въ пользу предварительнаго производства изслѣдованія таковыхъ на западномъ участкѣ, должны имѣть полное примѣненіе и къ восточному, ибо какъ тамъ, такъ и здѣсь выясненіе близкой къ дѣйствительности строительной стоимости и ожидаемой доходности вызоветъ, быть можетъ, новыя предложенія,

дастъ возможность относиться къ нимъ сознательнѣе и разрѣшить постройку на наиболѣе выгодныхъ для казны условіяхъ.

Между тѣмъ постройку восточнаго участка Сѣверной магистрали предположено разрѣшить обществу Московско-Ярославско-Архангельской дороги, что дастъ послѣднему значительныя преимущества при соисканіяхъ на постройку второго участка, который безъ перваго не будетъ представлять достаточныхъ выгодъ для предпринимателей, и, благодаря сему, потребуетъ, быть можетъ, крупныхъ пожертвованій со стороны Государственнаго Казначейства.

При такихъ обстоятельствахъ наиболѣе успѣшное и согласное съ интересами казны рѣшеніе дѣла о постройкѣ Сѣверной дороги необходимо требуетъ производства предварительныхъ изысканій какъ на западномъ, такъ и на восточномъ участкахъ названной дороги. Произвести ихъ должно безотлагательно Министерство Путей Сообщенія. Этимъ путемъ всего вѣрнѣе можно выяснить предстоящіе расходы по сооруженію и послѣдовательность, въ которой можно будетъ его выполнить на наиболѣе выгодныхъ условіяхъ.

Указываемыя преимущества немедленнаго соединенія Вятки съ Москвою и Петербургомъ черезъ Кострому возбуждаютъ точно также нѣкоторыя серьезныя сомнѣнія. Съ проведеніемъ означенной линіи Москва получитъ ближайшее соединеніе съ Вяткою и съ Ураломъ, а Петербургъ останется внѣ всякой рельсовой связи съ Сѣвернымъ краемъ, въ продуктахъ коего онъ нуждается для поступательнаго развитія своей промышленности и экспортной дѣятельности.

Такимъ образомъ обѣ столицы какъ-бы ставятся въ неравныя условія и Петербургъ въ правѣ будетъ считать себя обойденнымъ. Между тѣмъ, по точному смыслу Высочайшихъ предуказаній Его Императорскаго Величества, при обсужденіи вопроса о соединеніи Вятки съ желѣзнодорожною сѣтью должны были быть приняты во вниманіе интересы обѣихъ столицъ. Цѣль эта и могла бы быть достигнута при совокупномъ обсужденіи всего вопроса о Сѣверной дорогѣ по производствѣ необходимыхъ для нея изысканій. Частичное же разрѣшеніе постройки отдѣльнаго участка дороги, до обсужденія вопроса общаго, можетъ повести лишь къ отклоненію отъ предначертаннаго Соединеннымъ Присутствіемъ пути, имѣющаго цѣлью достиженіе возможнаго соотвѣтствія Всемилостивѣйшимъ заботамъ

Его Императорскаго Величества о нуждахъ всѣхъ тѣхъ мѣстностей, интересы коихъ связаны съ проведеніемъ новой Сѣверной желѣзной дороги.

Въ виду вышеизложеннаго, Предсѣдатель и 11 Членовъ полагали:

Ходатайство общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, о разрѣшеніи ему построить желѣзнодорожный путь отъ Вятки черезъ Галичъ до Костромы, отклонить, предоставивъ Министру Путей Сообщенія произвести изысканія желѣзнодорожной линіи по означенному направленію, на одинаковыхъ съ указанными Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта для участка Галичъ—Петербургъ основаніями, и предположенія свои о сооруженіи линіи Вятка—Галичъ—Кострома представить, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, въ Соединенное Присутствіе одновременно съ проектомъ постройки линіи отъ Галича до С.-Петербурга.

Государь Императоръ, въ 18 день Іюня 1897 г., утвердивъ постановленіе Соединеннаго Присутствія, на журналѣ онаго Собственноручно начерталъ: «*Согласенъ съ мнѣніемъ Предсѣдателя и 11 членовъ*».

Изысканія Сѣверной дороги произведены были лѣтомъ 1898 года.

Затѣмъ, въ Министерство Финансовъ поступило предложеніе общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги о сооруженіи всей линіи отъ Петербурга до Вятки и вѣтви на Кострому. Такія же предложенія заявлены и нѣкоторыми другими предпринимателями. Всѣ эти заявленія подвергнуты были, по общеустановленному для подобнаго рода дѣлъ порядку, разсмотрѣнію въ учрежденной при Министерствѣ Финансовъ коммисіи и, въ обычномъ теченіи, окончательныя по этому предмету заключенія Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія подлежали бы представленію на благоусмотрѣніе Соединеннаго Присутствія. Въ виду, однако, особой сложности этого дѣла Его Императорскому Величеству, по всеподданнѣйшему докладу Министра Финансовъ, благоугодно было, въ 9-й день Января 1898 г., повелѣть: журналъ означенной коммисіи, предварительно внесенія въ Соединенное Присутствіе, подвергнуть подробному обсужденію въ особомъ Совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ Предсѣдателя

Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

Совѣщаніе вошло въ подробное разсмотрѣніе вопроса о направленіи предположенной къ сооруженію линіи, который вызвалъ разномысліе въ средѣ коммисіи, предварительно разсматривавшей настоящее дѣло.

Вѣтвь на соединеніе С.-Петербурго - Вятской желѣзной дороги съ Москвою черезъ линіи общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги намѣчена была постановленіемъ Соединеннаго Присутствія отъ Галича на Кострому, гдѣ предполагалось построить мостъ черезъ Волгу.

Направленіе на Кострому проектировано было названнымъ обществомъ, при возбужденіи имъ ходатайства о разрѣшеніи постройки одного восточнаго участка Сѣверной дороги, за отсутствіемъ подробныхъ изысканій о болѣе удобномъ соединеніи этого участка съ остальною сѣтью принадлежащихъ обществу линій. При новомъ, во исполненіе Высочайшаго повелѣнія 18 Іюня 1897 г., пересмотрѣ дѣла о сооруженіи Сѣверной дороги въ образованной при Министерствѣ Финансовъ коммисіи противъ направленія вѣтви на Кострому сдѣланы были возраженія двоякаго рода. Съ одной стороны указывалось, что это направленіе требуетъ сооруженія моста въ Костромѣ, тогда какъ переходъ Волги въ Ярославлѣ, по торговому значенію этого города, представляется гораздо болѣе необходимымъ и эта крупная затрата неизбѣжна въ самомъ близкомъ будущемъ, сооруженіе же двухъ дорогостоющихъ мостовъ въ почти рядомъ лежащихъ городахъ, едвали могло бы быть оправдано. Съ другой стороны, нѣкоторые члены коммисіи находили, что соединеніе Сѣверной линіи съ центральною сѣтью желѣзныхъ дорогъ желательно было, въ интересахъ Шуйско - Ивановскаго раіона, осуществить на Кинешму.

Общество Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, при послѣднихъ своихъ изысканіяхъ, изслѣдовало какъ указанныя два направленія, такъ и третье—отъ г. Буя до ст. Даниловъ на Ярославско-Вологодской узкоколейной линіи.

Соображая это послѣднее направленіе съ точки зрѣнія интересовъ Москвы и сравнивая его съ отвѣтвленіемъ отъ Галича на Кострому, Совѣщаніе находило, что разстояніе для

транзитныхъ грузовъ, слѣдующихъ изъ Вятскаго края и съ Урала въ Москву, не только не увеличивается, но даже сокращается при новомъ направленіи вѣтви. Поэтому проведеніе соединительной вѣтви съ Москвою черезъ Буй и Даниловъ не можетъ нанести никакого ущерба интересамъ центральнаго промышленнаго раіона. Съ другой стороны, строительная длина этой линіи (84 в.) короче протяженія вѣтви Галичъ—Кострома (117 в.) на 33 версты, вслѣдствіе чего и строительная ея стоимость уменьшается на 2.500.000 р. Вмѣстѣ съ тѣмъ разрѣшается наиболѣе правильнымъ образомъ и вопросъ о сооруженіи желѣзнодорожнаго моста черезъ р. Волгу. Устройство моста въ Ярославлѣ не только безусловно необходимо въ интересахъ мѣстной торговли и судоходства, но и облегчитъ возможность осуществленія въ ближайшемъ будущемъ Кинешемской вѣтви, которую Совѣщаніе признало весьма важною для обширныхъ Иваново-Вознесенскаго и Шуйскаго фабрично-заводскихъ раіоновъ. Въ виду изложеннаго, Совѣщаніе не могло не отдать предпочтенія вновь изслѣдованному направленію вѣтви отъ Буя на Даниловъ передъ направленіемъ Галичъ—Кострома.

Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта одобрило избранное Совѣщаніемъ направленіе. Предметомъ обмѣна мнѣній послужилъ вопросъ о томъ—не является-ли необходимымъ, съ поворотомъ восточнаго участка Сѣверной желѣзной дороги на Ярославль, сооруженіе вѣтвей къ г.г. Костромѣ и Кинешмѣ. Въ частности, по поводу этой послѣдней вѣтви, въ средѣ Соединеннаго Присутствія было заявлено, что вопросъ о постройкѣ Кинешемской вѣтви, возбужденный вслѣдствіе настойчивыхъ ходатайствъ Шуйско-Ивановскаго и Иваново-Вознесенскаго фабричныхъ раіоновъ, былъ поддержанъ предпріятіемъ Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, которое въ свое время произвело изысканія въ направленіи отъ Галича на Судиславль. Важное экономическое значеніе этой вѣтви было признано коммисіею о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ при Министерствѣ Финансовъ,—а затѣмъ особымъ Совѣщаніемъ. Исходя изъ предположенія, что Сѣверная магистраль получитъ соединеніе съ Москвою черезъ Кострому, коммисія по произведеннымъ ею подсчетамъ признала, что на Кинешемскую вѣтвь поступитъ много такихъ

грузовъ, которые при ея отсутствіи пошли бы черезъ Кострому, и что поэтому отъ ея постройки общій доходъ предпріятія общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги не увеличится, а скорѣе уменьшится. Между тѣмъ, съ направленіемъ главной линіи на Ярославль, Кинешемская вѣтвь не будетъ имѣть близкаго конкурирующаго съ нею рельсоваго пути и потому опасенія коммисіи объ убыточности ея могли бы почитаться устраненными. Затѣмъ направленіе этой вѣтви не на Судиславль, а болѣе по меридіану, дало бы сокращеніе ея протяженія и уменьшеніе строительной ея стоимости, что равнымъ образомъ въ подсчеты коммисіи не входило.

Вопросъ этотъ не получилъ однако безотлагательнаго разрѣшенія въ виду послѣдовавшаго со стороны Министра Финансовъ заявленія о неблагопріятномъ настроеніи денежныхъ рынковъ, допускающемъ производство займовъ на надобности желѣзнодорожнаго строительства лишь въ отношеніи заявленныхъ уже потребностей Государства. Затѣмъ Соединенное Присутствіе разъяснило, что вопросы объ отвѣтвленіяхъ Сѣверной дороги на Кострому и Кинешму подлежатъ особому обсужденію.

Что касается вопроса о способѣ сооруженія дороги, то Совѣщаніемъ и Соединеннымъ Присутствіемъ предположено было возложить осуществленіе ея на общество Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги, но предположенію этому не могло быть дано дальнѣйшаго движенія, такъ какъ въ началѣ Іюля 1899 г., при разсмотрѣніи нѣкоторыхъ дѣлъ, касающихся кредитныхъ учрежденій, Министерствомъ Финансовъ было замѣчено, что общество Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги испытываетъ весьма значительныя затрудненія въ денежныхъ дѣлахъ, почему, въ видахъ выясненія финансоваго положенія общества, Министръ Финансовъ призналъ необходимымъ командировать въ Москву особое лицо для разсмотрѣнія вопроса на мѣстѣ.

Въ результатѣ означеннаго разсмотрѣнія обнаружились весьма существенныя нарушенія въ веденіи денежныхъ дѣлъ общества.

На основаніи Высочайше утвержденныхъ, 30 Марта 1900 г., условій досрочнаго выкупа, Московско-Ярославско-Архангельская желѣзная дорога перешла къ Правительству, причемъ вопросъ о С.-Петербургско-Вятской желѣзной дорогѣ остался открытымъ.

Несмотря на многочисленныя предложенія, которыя съ этого времени дѣлались Министерству Финансовъ по поводу постройки названной линіи, преимущественно со стороны иностранныхъ предпринимателей, ни одно изъ предложеній не могло быть принято, потому что непремѣннымъ условіемъ сооруженія дороги предприниматели ставили оптовую постройку или разрѣшеніе ко ввозу изъ-за границы принадлежностей для постройки желѣзной дороги, или то и другое вмѣстѣ.

Въ виду сего, по обсужденіи въ особомъ, въ Высочайшемъ Его Императорскаго Величества присутствіи, Совѣщаніи предположеній о предстоявшихъ въ 1902 г. къ сооруженію за счетъ казны желѣзнодорожныхъ линій, въ 5-й день Мая 1901 г. воспослѣдовало Высочайшее повелѣніе приступить въ 1902 г. къ сооруженію Сѣверной желѣзной дороги распоряженіемъ казны.

По производствѣ Министерствомъ Путей Сообщенія окончательныхъ изысканій и составленіи расцѣночныхъ вѣдомостей, протяженіе линіи Петербургъ—Вятка, съ вѣтвью Буй—Даниловъ, опредѣлилось въ 1,243,50 верстъ, а стоимость ея (съ подвижнымъ составомъ установлена въ 92.231.889 р. *), т. е. по 74 тыс. р. съ версты.

Оренбургъ-Ташкентская и Бологое-Сѣдлецкая желѣзныя дороги.

За истекшее восьмилѣтіе, въ дѣлѣ нашего желѣзнодорожнаго строительства, вниманіе Правительства было посвящено главнымъ образомъ сооруженію рельсовыхъ путей торгово-промышленнаго значенія.

Между тѣмъ представилась необходимость озаботиться установленіемъ новой, болѣе тѣсной связи государственнаго организма съ его восточною и западною окраинами. При такихъ условіяхъ возникъ вопросъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ къ Ташкенту и Сѣдлецу.

Соединеніе русской рельсовой сѣти непосредственнымъ рельсовымъ путемъ съ среднеазіатскими владѣніями Имперіи остановилось на направленіи Оренбургъ—Ташкентъ не сразу. Сравнительно долгое время ему противопоставлялось направленіе болѣе западное—отъ Александрова-Гая (станція заволжской вѣтви Рязанско-Уральской желѣзной дороги) до Чарджуя.

---

*) Въ эту сумму не входятъ невыясненные еще расходы на подходъ линіи къ Петербургу.

Преимуществами этого послѣдняго направленія являлись его относительная краткость и его транзитное значеніе.

Въ противоположность линіи Оренбургъ—Ташкентъ, ведущей въ центръ Туркестана, линія Александровъ - Гай—Чарджуй привела бы къ окраинѣ его, которая притомъ уже обслуживается существующей Закаспійской желѣзной дорогой; всѣ же главнѣйшіе раіоны, имѣющіе дѣйствительно важное значеніе, какъ Самаркандская область, Семирѣчье и въ особенности Фергана, остались бы въ сторонѣ отъ новой дороги.

Кромѣ того линія Оренбургъ—Ташкентъ обѣщала внести оживленіе въ мѣстности, способныя къ культурѣ, и оживить осѣдлые пункты, разбросанные по всему протяженію линіи, которые безъ желѣзной дороги обречены на полный застой. Произведенными лѣтомъ 1900 г. изысканіями и данными, выясненными поѣздкою Министра Путей Сообщенія Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Князя Хилкова, направленіе этой линіи опредѣлилось слѣдующимъ образомъ: отъ ст. Оренбургъ, Оренбургской вѣтви Самаро - Златоустовской желѣзной дороги, на г.г. Илецкъ, Актюбинскъ, далѣе, оставляя г. Казалинскъ въ разстояніи около 20 верстъ отъ линіи и придерживаясь р. Сыръ - Дарьи, вблизи имѣющагося здѣсь почтоваго тракта, на селеніе Кармакчи (фортъ № 2), г. Перовскъ, сел. Джулекъ, г. Туркестанъ до станціи Ташкентъ, Средне-Азіатской желѣзной дороги.

Указанное направленіе одобрено Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта по журналу, удостоившемуся Высочайшаго утвержденія 21 Апрѣля 1901 г., причемъ Соединеннымъ Присутствіемъ обращено вниманіе Министра Путей Сообщенія на нѣкоторыя особенности произведенной трассировки этой линіи на участкѣ Сары - Чаганакъ—Джулекъ, заключающіяся въ излишнемъ можетъ быть удлиненіи рельсоваго пути и проектированіи его по берегу р. Сыръ-Дарьи, обычно затопляемому водою во время весеннихъ половодій; вмѣстѣ съ тѣмъ Министру Путей Сообщенія предоставлено: сохраняя вышеприведенное общее направленіе, дѣлать въ немъ частичныя измѣненія, которыя будутъ имъ признаны необходимыми въ видахъ улучшенія линіи въ отношеніи прочности ея сооруженія и сокращенія стоимости работъ.

По утвержденной Государственнымъ Совѣтомъ расцѣночной вѣдомости, стоимость линіи Оренбургъ—Ташкентъ опредѣлилась (съ подвижнымъ составомъ) въ 115.370.251 р., что, при протяженіи линіи въ 1.762 версты, составляетъ поверстно 65 тыс. р.

Вторымъ изъ указанныхъ выше желѣзнодорожныхъ путей является линія Бологое—Сѣдлецъ, разрѣшенная къ сооруженію согласно Высочайше утвержденному 1 Марта 1902 г., по положенію Соединеннаго Присутствія, направленію на г.г. Осташковъ, Торопецъ, Великія-Луки, Невель, Полоцкъ, Вилейка, Лида и Волковыскъ, протяженіемъ 1,030 верстъ и стоимостью (съ подвижнымъ составомъ) до 144.178.734 р. *), или на версту пути около 140 тыс. р.

Пути мѣстнаго значенія **). Ихъ развитіе за 1895—1902 г.г.

Законодательство о нашихъ путяхъ мѣстнаго значенія принадлежитъ недавнему времени. «Положеніе о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ» воспріяло начало по Высочайше утвержденному 14 Апрѣля 1887 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта. Нормальныя же правила сооруженія и эксплоатаціи сихъ путей, изданныя въ развитіе «Положенія», получили утвержденіе въ 1892 г., въ бытность Министромъ Путей Сообщенія С. Ю. Витте. До указаннаго же времени рельсовые пути этого типа не имѣли особой регламентаціи и сооруженіе ихъ производилось по общимъ правиламъ, установленнымъ для желѣзныхъ дорогъ.

---

*) Расцѣночная вѣдомость утверждена еще только для участка Бологое—Полоцкъ (440 верстъ—53 502.147 р.).

**) Подъ именемъ *мѣстныхъ, второстепенныхъ, малыхъ экономическихъ* или *подъѣздныхъ* желѣзныхъ дорогъ (Chemins de fer d'intérêt local, industriels, vicinaux; Hauptbahnen, Nebenbahnen, Localbahnen, Kleinbahnen и т. д.) разумѣется особый видъ рельсовыхъ путей, отличающихся отъ большихъ или главныхъ желѣзныхъ дорогъ своей дешевизной, упрощеннымъ способомъ сооруженія и эксплоатаціи, а также преимущественнымъ назначеніемъ служить мѣстнымъ интересамъ потребности передвиженія въ предѣлахъ ограниченныхъ раіоновъ. Вполнѣ точнаго опредѣленія этого рода путей, равно какъ и указанія точныхъ признаковъ, на основаніи которыхъ извѣстная дорога должна быть отнесена къ числу мѣстныхъ или второстепенныхъ путей, ни законодательства различныхъ странъ, ни практика не выработали, и въ большинствѣ случаевъ зачисленіе извѣстной дороги въ разсматриваемую категорію предоставляется тѣмъ или другимъ органамъ государственнаго управленія, разрѣшающимъ сооруженіе этой дороги, на основаніи обсужденія всѣхъ особенностей разсматриваемаго случая. Вопросъ о правильной постановкѣ этого рода дорогъ въ хозяйственной жизни, объ обезпеченіи ихъ развитія и о законодательномъ опредѣленіи ихъ положенія принадлежитъ новѣйшему времени и пока не можетъ нигдѣ считаться окончательно разрѣшеннымъ (См. представленіе Министра Финансовъ въ Государственный Совѣтъ, отъ 3 Ноября 1894 г., № 7989).

Если даже въ настоящее время, при значительномъ развитіи нашей рельсовой сѣти, точное опредѣленіе какихъ-либо общихъ признаковъ для отличія такихъ, казалось бы, на первый взглядъ, различныхъ группъ, какъ магистрали и дороги мѣстнаго значенія, представляется затруднительнымъ, то въ прежнее время, при еще большей недостаточности нашихъ желѣзныхъ дорогъ, трудность эта усугублялась, и подъ именемъ «подъѣздныхъ путей, питательныхъ вѣтвей» и проч. неоднократно разрѣшались рельсовые пути общаго или даже магистральнаго характера *). Въ большинствѣ случаевъ это были части главной сѣти, отъ коей они не отличались и по способу постройки, будучи сооружаемы распоряженіемъ и на средства или казны или желѣзнодорожныхъ обществъ. Примѣры проявленія частной иниціативы были весьма рѣдки и наблюдались въ видѣ исключенія **).

Среди причинъ, главнымъ образомъ, задерживавшихъ приложеніе къ этому дѣлу силъ и средствъ частной предпріимчивости, можно указать на то, что для устройства подъѣздныхъ путей, до 1887 г., не допускалось, по крайней мѣрѣ въ видѣ общаго правила, обязательнаго отчужденія частныхъ имуществъ, и, такимъ образомъ, осуществленіе этихъ путей находилось въ полной зависимости отъ произвола собственниковъ земель. Затѣмъ отсутствіе особыхъ правилъ, опредѣляющихъ возможныя облегченія въ сооруженіи и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей, дѣлало необходимымъ примѣненіе къ нимъ общихъ техническихъ и финансовыхъ требованій, удорожавшихъ постройку и понижавшихъ и безъ того ихъ незначительную доходность.

Неблагопріятное вліяніе обѣихъ указанныхъ причинъ было въ значительной мѣрѣ ослаблено изданіемъ Положенія 1887 г., признавшаго за подъѣздными путями право принудительнаго отчужденія частныхъ имуществъ, и въ особенности правилъ 1892 г., упростившихъ до допустимаго предѣла способы ихъ сооруженія и эксплоатаціи ***). Дѣлу былъ данъ замѣтный

*) Примѣромъ можетъ служить линія отъ Джанкоя до Ѳеодосіи, разрѣшенная въ качествѣ подъѣзднаго пути.

**) Вѣтви Богодуховская, Богородская; желѣзныя дороги Сестрорѣцкая и Ириновская.

***) Разработка этихъ правилъ началась еще въ 1887 г., вслѣдъ за утвержденіемъ Положенія о подъѣздныхъ путяхъ и задерживалась разногласіями вѣдомствъ. Изданіе правилъ обязано рѣшительному образу дѣйствій Статсъ-Секретаря Витте (въ то время

толчекъ и въ теченіе 1892 г. и двухъ слѣдующихъ лѣтъ получили разрѣшеніе два общества подъѣздныхъ путей—Первое и Московское [съ предоставленіемъ Первому Обществу сооруженія и эксплоатаціи линій Свѣнцяны — Глубокое (119 вер.), Бердичевъ—Житоміръ (50 вер.) и Перновъ—Валкъ (159 вер.)] и С.-Петербурго-Сестрорѣцкая желѣзная дорога (36 вер.).

Несмотря на это, сооруженіе подъѣздныхъ путей шло далеко не съ той быстротой, которой требовали назрѣвавшія нужды промышленности и торговли. Нужна была поддержка Правительства. Она была оказана, и начиная съ 1895 г. въ постройкѣ подъѣздныхъ путей наблюдается замѣтное оживленіе. Иниціатива въ этомъ дѣлѣ принадлежала Министру Финансовъ и выразилась въ испрошеніи имъ разрѣшенія на внесеніе въ ежегодныя смѣты особаго кредита на сооруженіе мѣстныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ представленіи своемъ Государственному Совѣту, отъ 3 Ноября 1894 г., Статсъ-Секретарь Витте высказалъ, что, какъ ни желательно привлеченіе въ самыхъ широкихъ размѣрахъ къ постройкѣ мѣстныхъ путей сообщенія частной предпріимчивости, однако, весьма трудно расчитывать, чтобы послѣдняя могла удовлетворить всей потребности въ сооруженіи этихъ путей въ Россіи. Если въ Западной Европѣ постройка желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія не могла развиться сколько-нибудь значительно безъ прямого содѣйствія со стороны Государства и общественныхъ учрежденій, то несомнѣнно и въ Россіи дѣло это можетъ быть энергично двинуто впередъ только при дѣятельномъ участіи и пособіи со стороны Правительства. Будучи глубоко убѣжденъ въ совершенной необходимости такой поддержки и признавая улучшеніе мѣстныхъ путей сообщенія дѣломъ государственной важности, Министръ Финансовъ полагалъ возможнымъ вносить съ этою цѣлью въ государственную роспись ежегодныя ассигнованія въ такомъ размѣрѣ, чтобы хотя бы наиболѣе настоятельныя потребности въ улучшенныхъ путяхъ получили удовлетвореніе уже въ ближайшіе годы. Размѣръ такихъ ассигнованій былъ предположенъ на первое время по 10 милл. р. въ годъ.

управлявшаго Министерствомъ Путей Сообщенія), испросившаго согласіе подлежащихъ Министровъ на то, чтобы командированные ими представители были уполномочены на принятіе окончательныхъ рѣшеній.

По существу дѣла, писалъ Министръ Финансовъ, постройка такихъ путей не можетъ быть особенно прибыльнымъ предпріятіемъ и тѣмъ болѣе предпріятіемъ съ обезпеченнымъ на долгое время значительнымъ доходомъ, вслѣдствіе чего, частные капиталы на постройку подъѣздныхъ путей обращаются весьма неохотно и большею частью лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда капиталисты заинтересованы не въ прямыхъ барышахъ отъ эксплоатаціи дороги какъ отдѣльнаго предпріятія, а только въ самомъ ея существованіи. Кромѣ того, продолжалъ Статсъ-Секретарь Витте, Положеніе 1887 г. обставило выдачу разрѣшеній на постройку подъѣздныхъ путей соблюденіемъ такого сложнаго, требующаго много времени, порядка, что, на дѣлѣ, разрѣшеніе на постройку желѣзныхъ дорогъ государственнаго значенія, требующихъ затраты десятковъ милліоновъ, достигается во много разъ скорѣе и проще, чѣмъ разрѣшеніе постройки самаго незначительнаго подъѣзднаго пути.

Формальности, которыми обставлено разрѣшеніе постройки подъѣздныхъ путей, доходятъ до того, что на практикѣ оказываются совершенно неисполнимыми. Такъ, для того, чтобы получить разрѣшеніе на простое производство изысканій, предприниматель обязанъ въ подаваемомъ прошеніи объяснить, какія онъ встрѣчаетъ препятствія къ производству изысканій со стороны владѣльцевъ земель, по которымъ дорога должна пройти. Но такъ какъ до производства изысканій невозможно знать, по чьимъ именно землямъ дорога пройдетъ, то предприниматель, очевидно, этого требованія закона выполнить не можетъ, или вынужденъ заявлять направленіе предполагаемой линіи наугадъ, тратить время на сношенія съ владѣльцами земли, по которой дорога вовсе не пойдетъ, и начинать все съизнова, какъ только изслѣдованіе укажетъ на необходимость уклониться отъ взятаго наугадъ направленія.

Еще хуже положеніе предпринимателя при отчужденіи земли. При постройкѣ обыкновенныхъ желѣзныхъ дорогъ, разрѣшеніе на отчужденіе земли дается общее и оно производится въ мѣрѣ, оказавшейся при самой постройкѣ, дѣйствительной надобности, и строитель ни въ какія предварительныя сношенія съ владѣльцами земли, вступать не обязанъ. При постройкѣ же подъѣзднаго пути предприниматель, послѣ ряда обязательныхъ сношеній съ владѣльцемъ земли, запросовъ ему со стороны губернатора и разсмотрѣнія отзыва въ

особомъ присутствіи, обязанъ представить Государственному Совѣту планъ подлежащаго отчужденію участка, съ точнымъ указаніемъ его границъ, и можетъ занять землю только послѣ того, какъ указъ объ отчужденіи даннаго участка послѣдуетъ. Не говоря уже о крайней медленности такого порядка, требующаго не менѣе года со дня подачи прошенія и разрѣшенія сооруженія до возможности приступить къ работамъ, обязательство представлять для полученія права на отчужденіе точный планъ подлежащихъ отчужденію участковъ дѣлаетъ невозможнымъ при производствѣ работъ допускать какія бы то ни было уклоненія отъ первоначальнаго проекта, на основаніи котораго испрошено отчужденіе. Между тѣмъ, на дѣлѣ, какъ бы тщательно изысканія ни были сдѣланы, при трассировкѣ линіи въ натурѣ неизбѣжно дѣлать болѣе или менѣе значительныя отступленія, уклонять линію въ одну или другую сторону, расширять необходимую для производства работъ или содержанія линіи полосу отчужденія и т. п., и этимъ правомъ въ широкой степени пользуются строители всѣхъ большихъ желѣзныхъ дорогъ. Предприниматель же подъѣзднаго пути, будучи лишенъ этого права, при постройкѣ дороги очень часто поставленъ въ совершенно безвыходное положеніе или долженъ множество разъ изъ-за каждаго уклоненія отъ проекта продѣлывать съ начала до конца всю сложную процедуру полученія подлежащаго разрѣшенія, останавливая до ея окончанія строительныя работы.

Наконецъ, всего неудобнѣе оказалось то обстоятельство, что на основаніи Положенія, разрѣшеніе постройки зависитъ отъ слишкомъ большого числа учрежденій, должностныхъ лицъ и инстанцій—мѣстныхъ и центральныхъ, вносящихъ въ дѣло свои разнообразные взгляды, къ которымъ, вслѣдствіе ихъ разнообразія, примѣниться частной предпріимчивости очень трудно.

Государственный Совѣтъ отнесся съ полнымъ сочувствіемъ къ мысли Министра Финансовъ содѣйствовать всѣми мѣрами усовершенствованію у насъ путей сообщенія для удовлетворенія въ особенности настоятельныхъ въ этомъ отношеніи потребностей сельскаго хозяйства. Изъявивъ затѣмъ согласіе на внесеніе въ смѣту 1895 г. кредита въ 10 милл. р. на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ удешевленнаго типа, Государственный Совѣтъ Высочайше утвержденнымъ 2 Мая 1895 г. мнѣніемъ положилъ:

I. Предоставить Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія подвергнуть, по взаимному ихъ соглашенію, подробной разработкѣ вопросъ о порядкѣ сооруженія и содержанія желѣзныхъ дорогъ второстепеннаго и мѣстнаго значенія и подъѣздныхъ рельсовыхъ путей, а также о порядкѣ и условіяхъ участія Правительства въ сооруженіи и эксплоатаціи оныхъ, и предположенія свои по сему вопросу, по сношеніи съ подлежащими вѣдомствами, внести на утвержденіе Государственнаго Совѣта *).

II. Обратить къ расходованію внесенный въ смѣту 1895 г. кредитъ въ 10 милл. рублей «на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ второстепеннаго и мѣстнаго значенія и подъѣздныхъ рельсовыхъ путей», съ предоставленіемъ Министру Путей Сообщенія вносить на утвержденіе установленнымъ порядкомъ, по взаимному соглашенію съ Министромъ Финансовъ и по предварительномъ сношеніи съ подлежащими вѣдомствами, предположенія о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія распоряженіемъ казны или частными лицами съ пособіемъ отъ Государственнаго Казначейства на счетъ упомянутаго кредита.

Начиная съ 1895 г. въ смѣты чрезвычайныхъ расходовъ Министерства Путей Сообщенія ежегодно заносятся кредиты въ разныхъ суммахъ на постройку желѣзныхъ дорогъ второстепеннаго и мѣстнаго значенія и подъѣздныхъ путей. На счетъ этихъ кредитовъ Соединеннымъ Присутствіемъ за время съ 1895 по 1902 г.г. разрѣшена постройка 21 рельсоваго пути, общимъ протяженіемъ 986 верстъ и стоимостью до 35.816.652 р. **).

---

*) Во исполненіе постановленія Государственнаго Совѣта Министерствомъ Путей Сообщенія выработанъ проектъ новаго Положенія о второстепенныхъ подъѣздныхъ путяхъ. Проектъ этотъ находится на разсмотрѣніи вѣдомствъ.

**) Рельсовые пути эти слѣдующіе:

	Протяженіе.	Поверстная стоимость.
1. Ст. Сергіево, Московско-Курской желѣзной дороги—ст. Пеньково	15 вер.	30 тыс. р.
2. Ст. Бердяшъ, Самаро-Златоустовской желѣзной дороги,—Бакальскій рудникъ	50 —	29 — —
3. Ст. Кротовка, той же дороги—г. Сергіевскъ	80 —	20 — —
4. Саксаганская вѣтвь—рудникъ Колачевскаго	3 —	29 — —
5. М. Карловка—г. Константиноградъ	31 —	28 — —

Оказываемая Правительствомъ помощь дѣлу развитія у насъ подъѣздныхъ путей этимъ однако не ограничилась. Кромѣ того сооруженіе подъѣздныхъ дорогъ поощрялось цѣлымъ рядомъ оказанныхъ имъ льготъ. А именно признавалось возможнымъ, независимо отъ облегченій, указанныхъ въ правилахъ 1892 г.:

1) предоставлять въ безплатное пользованіе подъѣздныхъ путей и путей мѣстнаго значенія казенныя земли и обочины шоссе для проложенія по нимъ рельсоваго полотна и постройки сооруженій;

2) замѣнять дорогостоющій телеграфъ болѣе дешевымъ телефономъ;

3) ссужать предпринимателей отслужившими установленный срокъ рельсами и скрѣпленіями съ главныхъ линій;

4) держать на сихъ путяхъ повышенные противъ дорогъ общей сѣти тарифы *);

5) освобождать движеніе по подъѣзднымъ путямъ отъ уплаты государственнаго сбора съ пассажировъ и грузовъ, и

	Протяженіе.	Поверстная стоимость.
6. Ст. Серпуховъ, Московско-Курской желѣзной дороги,—г. Серпуховъ	5 вер.	31 тыс. р.
7. Ст. Луковъ, Привислинской желѣзной дороги,—ст. Люблинъ, той же дороги	103 —	49 — —
8. Ст. Просяная (Чаплино)—Екатерининской желѣзной дороги,—г. Бердянскъ, съ вѣтвями	210 —	34 — —
9. Бѣлгородъ—Волчанскъ	44 —	19 — —
10. Керчь—Владиславовка	115 —	25 — —
11. Саксаганская вѣтвь—Користовка	68 —	44 — —
12. Волчанскъ—Купянскъ	107 —	36 — —
13. Чіатури—Дарквети	6 —	33 — —
14. Боржомъ—Бакуріани и Дабы—Цагвери	34 —	56 — —
15. Кривой Рогъ—Николаевка	29 —	66 — —
16. Ст. Вязовая—Катавъ-Ивановскій заводъ	35 —	53 — —
17. Ст. Судженка, Сибирской желѣзной дороги,—Анжерскія копи	3 —	20 — —
18. Дарквети—Сачхери	6 —	» — —
Вѣтви въ Донецкомъ бассейнѣ:		
19. Корсунская (въ постройкѣ)	8 —	» — —
20. Мушкетовская	32 —	58 — —
21. Крестнинская вѣтвь—рудники Маркова	2 —	54 — —

*) Размѣры сихъ тарифовъ, колеблясь для каждаго отдѣльнаго подъѣзднаго пути, согласно съ уговоренными съ предпринимателями условіями, заключаются въ общемъ въ слѣдующихъ предѣлахъ: за перевозку пассажировъ II кл. отъ 2 до 4½ к. съ версты, III кл. отъ 1 к. до 2½ к., багажа отъ ⅖ до 1 к. и товаровъ малой скорости отъ 1/16 до ½ к.

6) разрѣшать желѣзнодорожнымъ обществамъ и управленіямъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ производить постройку и эксплоатацію намѣчаемыхъ частными предпринимателями рельсовыхъ путей на основаніи особыхъ условій.

На послѣднеуказанной мѣрѣ казалось бы не безынтересно остановиться нѣсколько подробнѣе въ виду особенностей пріема, положеннаго въ ея основаніе, и того распространенія, которое она пріобрѣла въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ за сравнительно короткое время примѣненія. Сущность этого пріема, выработаннаго практикою и указаніями Соединеннаго Присутствія, заключается въ томъ, что желѣзнодорожныя общества или казенныя желѣзныя дороги, получивъ отъ частныхъ предпринимателей суммы на сооруженіе проектируемыхъ ими рельсовыхъ путей, исполняютъ работы по ихъ постройкѣ своимъ распоряженіемъ и, принявъ пути эти въ собственность и эксплоатацію, выплачиваютъ предпринимателямъ внесенныя ими суммы постепенно, изъ доходовъ съ грузовъ, доставляемыхъ вѣтвью или на нее идущихъ. При такихъ условіяхъ, расходы частныхъ лицъ на сооруженіе необходимыхъ имъ рельсовыхъ путей сокращаются весьма значительно, въ виду имѣющихся уже въ распоряженіи желѣзнодорожныхъ компаній (или управленій желѣзныхъ дорогъ) административныхъ и техническихъ силъ; существующія же желѣзныя дороги пріобрѣтаютъ безъ какихъ - либо затратъ съ своей стороны новыя питательныя вѣтви.

Помощью подобнаго пріема устраняются, кромѣ того, неудобства отдѣльной эксплоатаціи рельсовыхъ путей незначительнаго протяженія, расходы по коей весьма значительно обременяли бы бюджетъ пути, а главное при этомъ совершенно избѣгаются затрудненія того сложнаго порядка отчужденія земель и испрошенія разрѣшенія на постройку, о коемъ Министръ Финансовъ представлялъ въ 1894 г. Государственному Совѣту.

Въ виду того, что отстроенный путь поступаетъ въ собственность желѣзной дороги, отчужденіе производится желѣзнодорожнымъ обществомъ или казною по общимъ на этотъ предметъ правиламъ, причемъ и разрѣшеніе на постройку пути испрашивается правленіемъ общества или управленіемъ казенной желѣзной дороги непосредственнымъ ходатайствомъ передъ Министерствами Путей Сообщенія и Финансовъ, безъ всякихъ промежуточныхъ инстанцій.

Цѣлесообразность этого пріема лучше всего доказывается ежегодно наблюдающимися случаями его примѣненія. Такъ, на указанныхъ условіяхъ Соединеннымъ Присутствіемъ разрѣшены къ постройкѣ подъѣздные пути и желѣзнодорожныя вѣтви: въ 1896 г.—Осиповичи—Старыя Дороги (39 в.); въ 1897 г.—Озеряны—Мизочь (9½ в.) и Колпаково—Первозвановка (32 в.); въ 1898 г.—станція Лысьва—Лысьвенскій заводъ (20 в.); въ 1899 г.—Сокольчи—Ходорково (21½ в.); Александровка—Зиновьевка (52 в.); Сигнаевка—Лебединскій заводъ (13 в.); въ 1900 г.--Апраксинская вѣтвь, Бѣлгородъ-Сумской желѣзной дороги (8 в.), вѣтви Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ—Рамонская (17 в.) и Селезневская (10 в.) и Садкинская вѣтвь, Екатерининской желѣзной дороги (12 в.), и въ 1901 г.—Старыя Дороги—Урѣчье (28 в.), вѣтви Екатерининской желѣзной дороги—Юскинская (11 в.), Государево—Байракская (8 в.), Желтоводская (9 в.), Мѣловая (13 в.), Жилловская вѣтвь Луганской линіи (8 в.) и вѣтвь бывшей Ивангородъ - Домбровской желѣзной дороги Стржемешицы—копи Мортимеръ (4 в.). Всего 18 вѣтвей и подъѣздныхъ путей, общимъ протяженіемъ 315 верстъ.

Обращаясь въ нѣкоторыхъ случаяхъ за содѣйствіемъ къ существующимъ уже желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, частная предпріимчивость, наряду съ этимъ, проявлялась и вполнѣ самостоятельно, пользуясь при этомъ лишь указанными выше льготами. Особеннаго вниманія заслуживаетъ дѣятельность Перваго Общества подъѣздныхъ путей въ Россіи. Со времени своего основанія (26 Марта 1892 г.) общество это построило въ Юго-Западномъ и Сѣверо-Западномъ краѣ 9 узкоколейныхъ путей *) общаго пользованія, составившихъ собою цѣлую рельсовую сѣть, общимъ протяженіемъ въ 1,149 верстъ. О современномъ положеніи дѣлъ этого общества и о помощи, оказанной ему Правительствомъ, подробно изложено въ главѣ I настоящаго обзора.

Значительное развитіе получило и Московское общество подъѣздныхъ путей, обслуживая по преимуществу центральныя губерніи—Владимірскую, Рязанскую, Тамбовскую, Туль-

*) Свѣнцянскій (119 в.), Перновскій (160 в.), Житомірскій (50 в.), Бершадо-Устьинскій (190 в.), Бердичево-Яновскій (108 в.), Свѣнцяно-Поневѣжскій (136 в.), Калиновка-Гайворонскій съ Чечельницкою вѣтвью (280 в.) и Феллинъ-Ревельскій (156 в.).

скую и Калужскую. Обществомъ этимъ отстроены узкоколейные пути отъ г. Тулы до Лихвина (103 в.), отъ Тумы къ г. Рязани (82 в.), къ г. Владиміру (110 в.) и къ г. Елатьмѣ (100 в.), всего 395 верстъ.

Поощренная примѣромъ дѣятельности двухъ вышеназванныхъ обществъ, частная предпріимчивость заинтересовалась дѣломъ сооруженія подъѣздныхъ путей и въ теченіе 1895—1902 г.г. возникло 14 акціонерныхъ компаній, имѣвшихъ цѣлью постройку и эксплоатацію рельсовыхъ путей облегченнаго типа въ различныхъ мѣстностяхъ Европейской Россіи. По времени своего образованія, общества эти слѣдуютъ въ такомъ порядкѣ:

1) Общество Орѣховскаго подъѣзднаго пути, отъ ст. Орѣхово, Московско-Нижегородской желѣзной дороги, до ст. Ильинскій погостъ, Московской губерніи, протяженіемъ въ 37,2 версты.

2) Общество Приморской С.-Петербурго-Сестрорѣцкой желѣзной дороги, образовавшееся для эксплоатаціи указаннаго, уже сушествовавшаго ранѣе, пути. Впослѣдствіи, по особымъ разрѣшеніямъ Комитета Министровъ и Соединеннаго Присутствія, обществу этому дозволено продлить эксплоатируемый имъ путь, съ одной стороны,—въ чертѣ С.-Петербурга до Большого Сампсоніевскаго проспекта, а съ другой—до границы съ Финляндіей, съ устройствомъ въ Сестрорѣцкѣ курорта, для чего обществу предоставлено въ пользованіе до 70 дес. казенной земли. Протяженіе линіи, считая всѣ разрѣшенныя вѣтви, составляетъ 48 верстъ.

3) Общество Либаво-Газенпотскаго подъѣзднаго пути (45 в.).

4) Россійское общество водныхъ, шоссейныхъ и второстепенныхъ рельсовыхъ путей, преобразовавшееся изъ Елецко-Ростовско-Донского пароходо-промышленнаго общества. Въ 1899 г. общество это получило концессію на сооруженіе рельсоваго пути второстепеннаго значенія отъ г. Одессы до Аккермана, съ вѣтвью на Маяки, всего около 75 верстъ. Въ виду, однако, стѣсненнаго положенія денежнаго рынка, обществу не удалось собрать необходимыхъ средствъ и къ постройкѣ доселѣ не приступлено.

5) Общество Новозыбковскаго подъѣзднаго пути, отъ ст. Новозыбковъ, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, до г. Новго-

родъ-Сѣверска, протяженіемъ въ 108 верстъ, съ вѣтвью къ с. Горбову, длиною 7 верстъ.

6) Общество Лифляндскихъ подъѣздныхъ путей, получившее разрѣшеніе на постройку и эксплоатацію узкоколейныхъ рельсовыхъ путей: 1) отъ ст. Валкъ, Псково-Рижской желѣзной дороги, до м. Маріенбургъ и 2) отъ ст. Штокмансгофъ, Риго-Орловской желѣзной дороги, до м. Альтъ-Шваненбургъ, съ вѣтвью на Маріенбургъ, общимъ протяженіемъ въ 199 верстъ.

7) Общество городскихъ и подъѣздныхъ путей въ Россіи, испросившее концессію на постройку желѣзнодорожной вѣтви отъ ст. Клинъ, Николаевской желѣзной дороги, до Стрѣлецкой слободы, Московской губерніи, длиною около 43 в.

8) Общество Мелекесскаго подъѣзднаго пути. Путь этотъ, протяженіемъ въ 80 верстъ, лежитъ въ кратчайшемъ направленіи между г.г. Симбирскомъ и Уфою, и впослѣдствіи очевидно войдетъ звеномъ въ составъ желѣзнодорожнаго пути между названными городами. Въ виду этого Мелекесскій путь разрѣшенъ съ широкою колеею и на обязанность его возложено устройство пароходной переправы черезъ Волгу у Симбирска для соединенія съ вѣтвью общества Московско-Казанской желѣзной дороги.

9) Общество для постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей въ Привислинскомъ краѣ, для открытія своихъ дѣйствій пріобрѣвшее за 915 тыс. р. разрѣшенный въ 1898 г. Марковскій подъѣздной путь (отъ г. Варшавы до Радимина), длиною въ 20 верстъ.

10) Общество Варшавскаго подъѣзднаго пути Яблонна-Ваверъ (32 в.).

11) Общество Гербы-Ченстоховской желѣзной дороги. Рельсовымъ путемъ этимъ (узкоколейнымъ, съ электрическою тягою), протяженіемъ въ 27 верстъ, обслуживается юго-западная часть Ченстоховскаго уѣзда съ расположенными здѣсь механическими и чугунными заводами.

12) Общество Гроецкаго подъѣзднаго пути, соединившее, въ видахъ удобствъ эксплоатаціи, цѣлую сѣть отдѣльныхъ мелкихъ рельсовыхъ путей близъ Варшавы *) (съ механи-

---

*) Виляновская конножелѣзная дорога (разрѣшена въ 1896 г.), паровые подъѣздные пути Варшава—Гора-Кальварія, мчк. Пясечно до Черска съ вѣтвями (разр. въ 1899 г.) и Виляновъ—Пясечно (разр. въ 1900 г.).

ческими и живыми двигателями), всего общимъ протяженіемъ до 100 верстъ.

13) Общество Кіево-Броварскаго электрическаго трамвая (23 в.); и

14) Общество Вольмарскаго узкоколейнаго подъѣзднаго пути (отъ мчк. Смильтенъ до гавани Гайнашъ на Рижскомъ заливѣ, протяженіемъ 110 в.).

Не менѣе успѣшно за разсматриваемый періодъ времени проявлялась строительная дѣятельность отдѣльныхъ предпринимателей, исполняемая за ихъ личныя средства. Среди ряда данныхъ Соединеннымъ Присутствіемъ концессій этого рода слѣдуетъ упомянуть о разрѣшеніяхъ на постройку: подъѣзднаго пути отъ Батума до м. Копандиби (10 в.), вѣтвей къ Чіатурской вѣтви Закавказской желѣзной дороги (40 в.), электрическаго трамвая Петербургъ—Пулково (17 в.), трамваевъ у г. Лодзи (до Згержа и Пабіаницъ, 20 в.), желѣзнодорожной вѣтви отъ г. Звенигорода до ст. Голицыно, Московско-Брестской желѣзной дороги (17 в.), четырехъ подъѣздныхъ путей къ Ивангородъ-Домбровской, Варшавско-Вѣнской и Привислинской желѣзнымъ дорогамъ, общимъ протяженіемъ до 121 версты и проч.

Въ общемъ итогѣ совмѣстная дѣятельность казны и частной предпріимчивости въ дѣлѣ сооруженія путей мѣстнаго значенія дала за восемь лѣтъ слѣдующіе результаты:

Казною построено и строится.....	986	верстъ.
Частными обществами и лицами.....	3.411	»
Всего	4.397	верстъ.

Въ заключеніе настоящаго обзора представляется возможнымъ привести нѣсколько общихъ данныхъ и подсчетовъ, уже отчасти выясненныхъ изданными оффиціальными матеріалами.

Не будучи еще вполнѣ безспорно установленными, свѣдѣнія эти даютъ однако возможность до нѣкоторой степени оцѣнить результаты проявленной въ теченіе послѣдняго восьмилѣтія правительственной дѣятельности по развитію русской рельсовой сѣти.

Къ концу 1894 г. въ Имперіи желѣзныхъ дорогъ состояло всего (открытыхъ, строившихся и разрѣшенныхъ) 42,619 верстъ *).

Изъ нихъ:

въ Европейской Россіи . . . . . 34,860 верстъ.
— Азіатской Россіи . . . . . 5,524 —
— Великомъ Княжествѣ Финляндскомъ. 2,235 —

Въ отношеніи завѣдыванія, желѣзныя дороги Европейской и Азіатской Россіи распредѣлялись такимъ образомъ, что:

въ распоряженіи казны состояло . . . . 22,745 верстъ.
— — частныхъ обществъ . . 17,639 —

Къ 1-же Августа 1902 г. желѣзныхъ дорогъ состояло **);

	Открытыхъ для правильнаго движенія.	Состоящихъ въ постройкѣ и во временномъ движеніи.	Разрѣшенныхъ.
А. Въ Европейской Россіи (безъ Вел. Кн. Финляндскаго):	а) казенныхъ 27,462 в.	а) казенныхъ 3,357 в.	а) казенныхъ 899 в.
	б) частныхъ 17,468 —	б) частныхъ 1,398 —	б) частныхъ 2,392 —
	Итого . . 44,930 в.	Итого . . 4,755 в.	Итого . . 3,291 в
Б. Въ Азіатской Россіи:	казенныхъ 7,460 —	казенныхъ 2,328 —	—
В. Въ Великомъ Княжествѣ Финляндскомъ	2,578 —	378 —	—
Итого въ Имперіи	54,968 в.	7,461 в.	3,291 в.

Всего въ Имперіи дорогъ, открытыхъ для движенія, строящихся и разрѣшенныхъ . . . . . 65,720 верстъ.

Сверхъ того сооружается обществомъ Китайской Восточной желѣзной дороги . . . . . 2,374 —

Общій итогъ . . . . . 68,094 верстъ.

Изъ этого числа желѣзныхъ дорогъ состояло:

въ Европейской Россіи . . . . . 52,976 верстъ.
въ Азіатской Россіи . . . . . 12,162 — ***)
въ Великомъ Княжествѣ Финляндскомъ 2,956 —

*) См. списокъ желѣзныхъ дорогъ по 1 Января 1895 г., Ежемѣсячное изданіе Министерства Путей Сообщенія.

**) См. списокъ желѣзныхъ дорогъ по 1 Августа 1902 г., Ежемѣсячное изданіе Министерства Путей Сообщенія.

***) Съ Китайскою желѣзною дорогою.

Изъ нихъ состояло въ распоряженіи:

казны ..... 41,506 верстъ. *)

частныхъ обществъ и предпринимателей 21,258 — *)

Сравненіе приведенныхъ данныхъ въ ихъ взаимныхъ отношеніяхъ показываетъ, что за восемь лѣтъ рельсовая сѣть наша увеличилась въ общемъ на 25,475 верстъ, причемъ въ частности изъ этого прироста приходится:

На Европейскую Россію . . . . . 18,116 верстъ.

— Азіатскую Россію (считая и Китайскую желѣзную дорогу). . . . . 6,638 —

— Великое Княжество Финляндское . 721 —

Такимъ образомъ, по сравненію съ 1894 г., протяженіе всей рельсовой сѣти Имперіи возросло на 59%, составивъ для Европейской Россіи—52%, для Сибири и Азіатскихъ владѣній—120% и для Финляндіи—32%.

Разсматриваемый въ %-ныхъ отношеніяхъ изложенный приростъ сѣти, представляясь совершенно исключительнымъ для Сибири и Азіатскихъ владѣній, можетъ быть признанъ весьма значительнымъ и для Европейской Россіи.

Въ среднемъ, въ истекшее восьмилѣтіе, въ Европейской Россіи ежегодно разрѣшалось къ постройкѣ по 2,264½ версты, причемъ по отдѣльнымъ годамъ общее протяженіе разрѣшенныхъ линій колебалось въ предѣлахъ между 3,200 в. (1902 г.) и 1,445 в. (1896 г.). За все время существованія русскихъ желѣзныхъ дорогъ столь быстраго и въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ послѣдовательнаго роста нашей сѣти еще не наблюдалось.

Что касается затѣмъ финансовыхъ итоговъ дѣятельности Правительства по поощренію у насъ частной желѣзнодорожной предпріимчивости за истекшее восьмилѣтіе, то, въ виду недостатка положительныхъ свѣдѣній по современному состоянію этого вопроса, представляется необходимымъ ограничиться слѣдующими данными:

Въ 1894 г. дѣйствительный убытокъ казны отъ участія въ частномъ желѣзнодорожномъ дѣлѣ составилъ 13.763.456 р. **). Съ 1894 г. наша частная сѣть ***) пополнилась разрѣшеніемъ

---

*) Въ этотъ расчетъ не введены Финляндскія и Китайская желѣзныя дороги.

**) См. Свѣд. Госуд. Контр. о жел. дор. за 1894 г., стр. VI.

***) Общее протяженіе частной сѣти *увеличилось* лишь на 3,619 верстъ, вслѣдствіе выкупа 7,438 верстъ въ казну.

11,488 верстъ новыхъ путей и къ 1902 г. денежныя отношенія этой сѣти къ Правительству представлялись въ слѣдующемъ видѣ:

По предварительнымъ свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля, расходы казны по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ за 1901 г. составили 21.841.969 р.; общій же размѣръ возможныхъ за тотъ годъ отчисленій въ пользу Правительства изъ чистаго дохода частныхъ дорогъ достигъ 10.623.879 р. Такимъ образомъ приплата казны по участію въ частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ за 1901 г. выразилась въ суммѣ 11.218.090 р., которые и записаны за послѣдними (именно за Обществами Рязанско-Уральской и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ) долгомъ Правительству.

Что касается, затѣмъ, 1902 г., то по государственной росписи на указанный годъ, прибыли отъ участія казны въ доходахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ предположено 2.931.400 р. Въ то же время на пособіе обществамъ желѣзныхъ дорогъ по гарантіи чистаго дохода исчислено 6.204.500 р., т. е. расходъ казны составитъ 3.273.100 р. Но при этомъ необходимо принять во вниманіе, что большая часть суммы 6.204.500 р. составляютъ приплаты по гарантіи капиталовъ обществъ Рязанско-Уральской (4.828.392 р.) и Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ (1.364.000 р.), имѣющихъ въ своемъ активѣ при выкупѣ источникъ для погашенія своей задолженности *). При такихъ условіяхъ считать эти приплаты убыткомъ казны едва-ли представлялось бы основательнымъ. Во всякомъ случаѣ страна пріобрѣла цѣлую громадную сѣть новыхъ рельсовыхъ путей безъ затраты на ея осуществленіе средствъ Государственнаго Казначейства.

*) Такъ напр. выкупное вознагражденіе за предпріятіе общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги составляетъ (кругло) 30 милл. р., изъ коихъ, по уставу, 7 милл. р. подлежатъ непремѣнной выдачѣ акціонерамъ, а остальные 23 милл. р. могутъ быть обращены на погашеніе долга Правительству по гарантіи.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Выкупъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій (1895—1902 г.г.).

По характеру своему, дѣла о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ, разсмотрѣнныя въ теченіе истекшаго восьмилѣтія, распадаются на двѣ главныя группы, причемъ къ первой относятся случаи, осуществленные казною на основаніи принадлежащаго ей права на выкупъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, по наступленіи указанныхъ въ уставахъ сроковъ, а ко второй—добровольныя сдѣлки казны съ желѣзнодорожными обществами объ уступкѣ послѣдними ихъ правъ на эксплоатировавшіяся ими предпріятія, по особымъ о томъ соглашеніямъ съ казною.

Принятіе въ казну желѣзныхъ дорогъ по праву Правительства на выкупъ.

За періодъ времени 1895—1902 г.г. сроки выкупа Правительствомъ наступили для слѣдующихъ обществъ желѣзныхъ дорогъ: Московско-Брестской, Фастовской, Привислинской и Ивангородъ-Домбровской. Кромѣ того, къ этому же времени относится принятіе казною линій бывшаго общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, срокъ выкупа которыхъ истекъ еще въ 1893 году.

Московско-Брестская желѣзная дорога.

Московско-Брестская желѣзная дорога принадлежала къ числу дорогъ, которыя со времени ихъ постройки никогда не выручали чистаго дохода въ размѣрѣ, достаточномъ для покрытія всѣхъ платежей по ихъ капиталамъ, и потому общество этой дороги во все время своего существованія требовало весьма крупныхъ приплатъ изъ Государственнаго Казначейства по дарованной Правительствомъ гарантіи доходовъ и погашенія на его капиталъ. Эти приплаты были настолько значительны, что долгъ общества Правительству по уплатѣ гарантіи на 1-е Января 1896 г. достигъ крупной суммы 84 милл. р. кред.

Такое финансовое положеніе общества, устранявшее для

акціонеровъ общества побужденіе къ надлежащему веденію эксплоатаціи дороги, само по себѣ служило достаточнымъ поводомъ для скорѣйшаго изъятія Московско-Брестской желѣзной дороги изъ владѣнія общества.

Съ другой стороны, состоявшійся еще въ 1892 г. выкупъ Варшавско-Тереспольской желѣзной дороги, составляющей вмѣстѣ съ казеннымъ Терескоде-Брестскимъ участкомъ конечное звено желѣзнодорожной линіи, соединяющей Москву съ Варшавою, долженъ былъ вызвать вопросъ о необходимости перехода въ распоряженіе Правительства и остальной части, этой крайне важной во всѣхъ отношеніяхъ, магистрали.

Предстоявшіе Правительству расчеты съ обществомъ по пріему въ казну Московско-Брестской желѣзной дороги представлялись вообще сравнительно простыми. Въ виду постановленія устава общества объ удержаніи изъ выкупного вознагражденія долговъ Правительству (84 милл. р.) и низкой доходности предпріятія, акціонеры общества могли получить лишь капитализированный доходъ, гарантированный Правительствомъ по акціямъ общества, и затѣмъ дивидендъ, какой могъ оказаться за первую половину 1896 г. Простота этого расчета осложнилась, однако, съ одной стороны противорѣчіемъ указаній устава о срокѣ примѣненія гарантіи по акціямъ общества, а съ другой—невыясненностью размѣра чистаго дохода общества за время съ 1 Января по 1 Іюля 1896 г. и неопредѣленностью данныхъ о тѣхъ контрольныхъ начетахъ, которые должно было обратить на дивидендъ акціонеровъ.

Затрудненія, проистекавшія изъ неясности устава, заключались въ слѣдующемъ:

По § 65, капитализацію дохода, подлежавшаго выплатѣ акціонерамъ, слѣдовало произвести при учетѣ изъ 5% годовыхъ за время, не истекшее до 4 Марта 1894 г. Затѣмъ, по § 35, гарантія 3% интереса и $^3/_8$% погашенія по акціямъ примѣнялась лишь по срокъ владѣнія обществомъ дорогою, т. е. по 14 Сентября 1953 г. Въ дѣйствительности же, при 3% интереса и $^3/_8$% погашенія, капиталъ погашается гораздо раньше, а именно къ 1 Января 1952 г., съ какого срока, за выплатою нарицательнаго капитала по всѣмъ акціямъ, должно бы, въ противность приведенному постановленію § 35 устава общества, прекратиться само собою примѣненіе

гарантіи по акціямъ общества Московско-Брестской желѣзной дороги.

По уставамъ прочихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, нормальный доходъ въ случаѣ выкупа дороги капитализируется обыкновенно при учетѣ изъ 5% годовыхъ за время, не истекшее до окончанія срока концессіи на дорогу или, другими словами, въ пользу общества выкупаемой дороги предоставляется учтенный къ моменту выкупа нормальный доходъ за все время, остающееся до срока, назначеннаго по уставу для владѣнія обществомъ дорогою.

По уставу же общества Московско-Брестской желѣзной дороги, для учета при капитализаціи нормальнаго чистаго дохода, опредѣленъ былъ не срокъ окончанія концессіи на дорогу (14 Сентября 1953 г.), а иной срокъ (4 Марта 1954 г.), на который, однако, въ уставѣ общества не имѣлось никакихъ другихъ указаній.

Что же касается дивиденда за первую половину 1896 г., который подлежалъ выплатѣ акціонерамъ, то, за несоставленіемъ правленіемъ отчета за этотъ періодъ времени, размѣръ его могъ быть подсчитанъ лишь вполнѣ гадательно въ суммѣ 138 тыс. р.; не менѣе приблизительнымъ представлялся и размѣръ начетовъ на общество (292 тыс. р.), отдѣльныя суммы которыхъ возбуждали сомнѣніе даже среди разсматривавшихъ отчетность общества вѣдомствъ. Безспорнымъ являлся лишь начетъ въ 110 тыс. р. по неправильно исчисленному дивиденду за 1889 годъ.

Для опредѣленія этихъ данныхъ представлялось необходимымъ выждать составленія отчета за шесть мѣсяцевъ 1896 г. и установленія въ окончательной формѣ ревизіоннаго постановленія. Но и при этомъ дѣло окончательно не выяснялось, и, вслѣдствіе противорѣчій устава, возможность разногласія съ обществомъ относительно размѣра выкупного вознагражденія оставалась въ силѣ.

Министръ Финансовъ вступилъ въ переговоры съ обществомъ о миролюбивомъ соглашеніи, которое вскорѣ и послѣдовало къ обоюдной выгодѣ заинтересованныхъ сторонъ.

Хотя, на основаніи буквальнаго текста § 65 устава, общество Московско-Брестской желѣзной дороги могло домогаться капитализаціи въ его пользу нормальнаго чистаго дохода при учетѣ изъ 5% годовыхъ за время, не истекшее до 4 Марта 1954 г., но общество признало, съ своей стороны,

болѣе правильнымъ ограничиться срокомъ 14 Сентября 1953 г., что, по условіямъ дѣла, представлялось вполнѣ справедливымъ. Затѣмъ, размѣръ дивиденда за первую половину 1896 г., за удержаніемъ изъ него признанныхъ обществомъ начетовъ, общее собраніе акціонеровъ опредѣлило въ суммѣ 47 тыс. р.

Изложенныя условія предложены были обществомъ, слѣдовательно признавались имъ для себя выгодными. Такими же представлялись они, по выводу Министра Финансовъ, и для Правительства.

Прежде всего отпадала надобность въ составленіи отчета за шесть мѣсяцевъ 1896 г., а съ нею и расхода Правительства по содержанію правленія общества за все время составленія этого отчета и затѣмъ обревизованія его установленнымъ порядкомъ. Кромѣ того, скорѣйшее окончаніе расчетовъ съ обществомъ имѣло слѣдующее преимущество: въ силу соглашенія съ обществомъ теченіе процентовъ по акціямъ предполагалось прекратить съ 1 Января 1897 г. и самыя акціи замѣнить свидѣтельствами государственной 4% ренты. Такимъ образомъ, съ 1 же Января 1897 г. обязательства Правительства по гарантіи акцій замѣнялись платежомъ процентовъ по рентѣ. Между тѣмъ, если даже допустить, что въ дѣйствительности никакого дивиденда за первое полугодіе 1896 г. обществу Московско-Брестской желѣзной дороги къ выдачѣ не причиталось, и что показанная выше сумма 47 тыс. р. представляетъ собою переплату со стороны Правительства акціонерамъ общества, тѣмъ не менѣе обязательства Правительства по выплатѣ акціонерамъ вознагражденія по выкупу и по дивиденду за 1896 г. были значительно менѣе размѣра гарантіи по акціямъ общества, а потому, чѣмъ скорѣе подобныя условія соглашенія вступали въ силу, тѣмъ это представлялось выгоднѣе для Государственнаго Казначейства.

Дѣйствительно, нарицательный размѣръ капитала въ 4% рентѣ, потребнаго для уплаты условленнаго вознагражденія акціонерамъ общества Московско-Брестской желѣзной дороги, какъ по выкупу дороги, такъ и по дивиденду за 1896 г., выражался, считая цѣну ренты въ 97%, суммою 11.691.900 р. нар. съ ежегоднымъ платежомъ въ 524.405 р.

Размѣръ же 3 3/8% гарантіи по акціямъ общества Московско-Брестской желѣзной дороги составлялъ по современному курсу 602.593 р. 59 к. кред. Отсюда ясно, что дѣйствительное ежегодное сбереженіе въ платежѣ по гарантіи опредѣлялось въ 602.593 р. 59 к.—524.405 р. 10 к., т. е. въ 78.188 р. 49 к. кред.

По Высочайше утвержденному, 7 Февраля 1897 г., положенію, Соединенное Присутствіе единогласно одобрило предположенія Министра Финансовъ.

Фастовская желѣзная дорога.

Съ принятіемъ въ казну, съ 1 Января 1895 г., предпріятія общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, вопросъ о выкупѣ Фастовской желѣзной дороги, представляющей собою естественное развѣтвленіе сѣти названнаго общества, могъ считаться предрѣшеннымъ и долженъ былъ ожидать лишь благопріятнаго для своего осуществленія момента, какимъ явился указанный въ уставѣ общества срокъ выкупа (5 Октября 1896 года).

Финансовое положеніе общества Фастовской желѣзной дороги и условія опредѣленія за нее выкупной цѣны представлялись въ слѣдующемъ видѣ.

До 1894 г. общество это нуждалось ежегодно въ приплатахъ по гарантіи своихъ акціонернаго и облигаціоннаго капиталовъ и состояло по этимъ статьямъ въ долгу передъ Правительствомъ на общую сумму въ 16.692.358 р. Лишь ко времени выкупа доходность дороги нѣсколько упрочилась и общество въ 1894 и 1895 г.г. выработало нѣкоторую чистую прибыль (74 тыс. р. и 95 тыс. р.).

По обычнымъ уставнымъ условіямъ, выкупное вознагражденіе должно было быть исчислено по расчету доходности послѣдняго передъ выкупомъ года (1.393 тыс. р.), какъ наибольшей изъ суммъ, принимавшихся при такихъ случаяхъ въ сравненіе, причемъ излишекъ этой суммы надъ годовымъ размѣромъ обязательныхъ платежей (1.185 тыс. р.), по капитализаціи изъ 5%, т. е. 4.174.000 р., подлежалъ обращенію на пополненіе долговъ общества Правительству по гарантіи. Такимъ образомъ обязательства Правительства по отношенію къ акціонерамъ общества Фастовской желѣзной дороги по выкупу ея въ казну ограничивались размѣромъ капитализированной гарантіи по акціямъ общества, что составляло въ окон-

чательномъ выводѣ 5.373.000 р. или по 120 р. 50 к. на акцію.

Общее собраніе акціонеровъ общества согласилось съ этимъ расчетомъ, но при этомъ ходатайствовало передъ Правительствомъ о выдачѣ обществу 61 тыс. р., составлявшихъ начетъ по строительному капиталу и удержанныхъ изъ дивиденда акціонеровъ за 1894—1895 г.г., и 106 тыс. р., представлявшихъ собою часть расходовъ общества по содержанію второго пути на участкѣ Знаменка—Цвѣтково, упадавшую на долю акціонеровъ, а всего 167 тыс. р.

Особою коммисіею изъ представителей подлежащихъ вѣдомствъ это ходатайство акціонеровъ было признано уважительнымъ. Министръ Финансовъ раздѣлилъ заключеніе коммисіи и съ своей стороны находилъ возможнымъ произвести окончательный расчетъ съ обществомъ, не ожидая обревизованія отчета за 1896 г., какъ въ виду выясненной предварительными подсчетами правильности его составленія, такъ и во избѣжаніе расходовъ по содержанію правленія за время ревизіи, на что понадобилось бы, по установленнымъ срокамъ, не менѣе двухъ лѣтъ.

Предположенія эти были одобрены Соединеннымъ Присутствіемъ и получили Высочайшее утвержденіе 28 Апрѣля 1898 года.

Привислинская и Ивангородъ-Домбровская желѣзныя дороги.

На тѣхъ же главныхъ финансовыхъ основаніяхъ послѣдовалъ и выкупъ въ казну предпріятій Привислинской и Ивангородъ-Домбровской желѣзныхъ дорогъ. Въ виду значительной задолженности этихъ обществъ по гарантіи (перваго свыше $36^1/_2$ милл. р. и второго до 28 милл. р.), акціонерамъ пришлось получить съ Правительства лишь суммы, соотвѣтствующія капитализированному гарантированному доходу (7.638 тыс. р. и 11.013 тыс. р.), причемъ излишекъ выкупного вознагражденія надъ указанною суммою, составившій для общества Ивангородъ-Домбровской желѣзной дороги 13.397 тыс. р., былъ, согласно § 68 устава общества, обращенъ на пополненіе долга Правительству по гарантіи (для общества Привислинской желѣзной дороги такого излишка не образовалось, такъ какъ чистый доходъ общества былъ менѣе размѣра гарантіи).

При такихъ условіяхъ и за невозможностью обращенія на выданное акціонерамъ выкупное вознагражденіе въ указанномъ минимальномъ размѣрѣ какихъ-либо начетовъ, окончатель-

ный расчетъ по выкупу Привислинской и Ивангородъ-Домбровской желѣзныхъ дорогъ было признано возможнымъ произвести, не подвергая отчетности этихъ обществъ подробной контрольной ревизіи.

Дѣла эти разрѣшены по положеніямъ Соединеннаго Присутствія, Высочайше утвержденнымъ 30 Мая 1897 г. и 11 Марта 1901 года.

Юго-Западныя желѣзныя дороги.

Среди разрѣшенныхъ въ истекшее восьмилѣтіе вопросовъ о принятіи въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, дѣло о выкупѣ Правительствомъ сѣти Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ занимаетъ совершенно исключительное мѣсто.

Съ одной стороны, самая значительность выкупаемаго предпріятія, владѣвшаго 3.338 верстами рельсовыхъ путей, не могла не отразиться на сложности сопряженныхъ съ операціею выкупа расчетовъ, а съ другой—въ дѣлѣ этомъ Правительству пришлось встрѣтиться съ обстоятельствомъ, хотя привходящимъ и случайнымъ, но сильно затруднившимъ все теченіе дѣла. До этого времени при выкупахъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, Правительство имѣло дѣло съ владѣльцами ихъ—акціонерами, близко освѣдомленными о дѣйствительномъ положеніи дѣлъ предпріятія и объ отношеніяхъ его, по уставу, къ казнѣ; въ данномъ же дѣлѣ, акціонеровъ замѣнили владѣльцы пріобрѣтенныхъ отъ акціонеровъ особыхъ временныхъ свидѣтельствъ (сертификатовъ), въ большинствѣ случаевъ, собственно къ предпріятію Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ вовсе не причастные.

Въ виду особаго вниманія, удѣленнаго въ свое время какъ дѣловыми сферами, такъ и печатью, въ Россіи и за границею, вопросу объ условіяхъ принятія въ казну Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, представляется, быть можетъ, не лишнимъ напомнить объ обстоятельствахъ этого дѣла нѣсколько подробнѣе.

На основаніи Высочайше утвержденнаго, 6 Іюня 1894 г., положенія Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта *) Юго-Западныя желѣзныя дороги съ 1 Января 1895 г. поступили въ вѣдѣніе Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и одновременно съ этимъ, согласно ст. II того же Высочайшаго повелѣнія, съ акціонерами общества Юго-Западныхъ желѣз-

*) См. т. III, гл. II, настоящаго очерка.

ныхъ дорогъ произведенъ былъ предварительный расчетъ, а именно имъ предложено было или обмѣнить принадлежащія имъ акціи на свидѣтельства государственной 4% ренты по назначенному Министромъ Финансовъ курсу *), или же получить по акціямъ нарицательный капиталъ въ размѣрѣ 100 р. кред., причемъ въ томъ и другомъ случаѣ акціонерамъ выдавались особыя удостовѣренія (сертификаты) на полученіе могущаго оказаться излишка сверхъ гарантированнаго капитала выкупной суммы, т. е. сверхъ 100 р. кред. по каждой акціи.

Затѣмъ, что касается окончательнаго расчета съ акціонерами общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ по выкупному за дороги вознагражденію, то хотя въ представленіи Министерства Финансовъ въ Соединенное Присутствіе о выкупѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и было объяснено, что каковы бы ни были результаты эксплоатаціи послѣдняго передъ выкупомъ отчетнаго (1894) года, никакого остатка отъ выкупного вознагражденія въ пользу акціонеровъ, сверхъ гарантированной суммы выкупа, не можетъ оказаться, но окончательный расчетъ, согласно ст. II Высочайшаго повелѣнія отъ 6 Іюня 1894 г., могъ быть произведенъ лишь по установленіи результатовъ эксплоатаціи дорогъ общества за 1894 г.

Общее собраніе акціонеровъ общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ для разсмотрѣнія отчета за 1894 г. созвано было на 30 Декабря 1895 г. Незадолго передъ тѣмъ, Министерство Финансовъ, получивъ отъ правленія общества сводъ результатовъ эксплоатаціи дорогъ за 1894 г., сообщило правленію, для доклада общему собранію акціонеровъ, приблизительный (въ круглыхъ цифрахъ) расчетъ по опредѣленію выкупной за Юго-Западныя желѣзныя дороги суммы, изъ коего было видно, что акціонерамъ общества, сверхъ уплаченнаго уже имъ нарицательнаго акціонернаго капитала, никакого дополнительнаго вознагражденія не можетъ причитаться даже въ томъ случаѣ, если результаты эксплоатаціи дорогъ за 1894 г. принимать въ томъ размѣрѣ, какъ они показаны по отчету, составленному правленіемъ общества.

Состоявшееся 30 Декабря 1895 г. общее собраніе акціонеровъ общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ не согласилось однако съ исчисленіями Министерства Финансовъ по

*) 94½%.

опредѣленію выкупной за дороги суммы и, избравъ особую ликвидаціонную коммисію, поручило ей производство окончательнаго расчета съ Правительствомъ по сему выкупу.

При такомъ положеніи дѣла, представилось необходимымъ произвести ревизію отчетности названнаго общества, и Государственнымъ Контролемъ было приступлено къ подробной повѣркѣ отчета по эксплоатаціи Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1894 годъ.

Первоначальныя замѣчанія по отчету общества сообщены были Государственнымъ Контролеромъ ликвидаціонной коммисіи общества 8 Января 1897 г., но ликвидаціонная коммисія нашла, что сообщеніе этихъ замѣчаній просрочено было на нѣсколько дней, а потому возвратила въ Государственный Контроль присланный журналъ по ревизіи, заявивъ, что, за пропускомъ установленнаго закономъ 20 Мая 1892 г. срока, ревизіонныя замѣчанія Государственнаго Контроля не могутъ имѣть законной силы и что потому для расчета съ Правительствомъ отчетъ по эксплоатаціи дорогъ за 1894 г. долженъ быть принимаемъ въ томъ видѣ, какъ онъ утвержденъ общимъ собраніемъ акціонеровъ общества отъ 30 Декабря 1895 года *).

Съ мнѣніемъ этимъ Государственный Контролеръ однако не согласился и, истребовавъ объясненія общества на ревизіонный журналъ, предъявилъ обществу окончательное ревизіонное постановленіе. Ликвидаціонная же коммисія въ то же время (30 Января 1897 г.) обжаловала въ Правительствующій Сенатъ право Государственнаго Контролера на измѣненіе отчета общества.

Министръ Финансовъ, признавая разницу въ исчисленіяхъ отчетовъ,—предварительнаго и обревизованнаго,—для существа дѣла безразличною, объявилъ ликвидаціонной коммисіи окончательный расчетъ, изложивъ его въ двухъ параллель-

---

*) Согласно ст. 8 Высочайше утвержденныхъ, 20 Мая 1892 г., правилъ о порядкѣ ликвидаціи желѣзнодорожныхъ обществъ, переходящихъ при выкупѣ въ казну, замѣчанія Контроля по ревизіи предъявляются ликвидаціонной коммисіи въ теченіе года со дня представленія обществомъ отчета. Отчетъ общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ *отосланъ* былъ въ ликвидаціонную коммисію 2 Января 1896 г. на имя Государственнаго Контролера; въ повѣрочную же коммисію онъ *поступилъ* 8 Января, которая и считала ревизіонный срокъ начавшимся лишь съ этого дня. Ликвидаціонная же коммисія исчисляла этотъ срокъ со времени отсылки отчета, т. е. съ 2 Января.

ныхъ формахъ (по необревизованному и по обревизованному отчетамъ).

Основаніемъ этого расчета послужила цифра чистаго дохода общества за 1894 г., наибольшаго изъ семи послѣднихъ лѣтъ и потому, по уставу, подлежавшаго быть принятымъ для опредѣленія выкупной за дороги суммы.

Доходъ этотъ составлялъ:

по отчету общества . . . . . 20.847.479 р.
по даннымъ Государственнаго Контроля . . . 20.225.297 р.

Капитализація этого дохода, согласно уставу изъ 5 % за неистекшія до срока концессіи 59 лѣтъ, давала:

дохода по отчету общества . . . . . 393.511.887 р.
дохода по даннымъ Государственнаго Контроля . 381.767.746 р.

Въ то число уплаченъ 2 Января 1895 г.

непогашенный акціонерный капиталъ . . . . 48.396.000 р.
Въ остаткѣ . . . . . { 345.115.000 р. / 333.371.000 р.
Согласно § 63 устава подлежало удержанію:
а) долгъ по облигаціямъ . . . . . 247.838.355 р.
б) долгъ по гарантіи
за вычетомъ запаснаго капитала . . . . . 102.531.963 р.

350.370.318 р.

Недоставало выкупного вознагражденія для расчета съ Правительствомъ:

При доходѣ по исчисленію отчета общества . (345.115.000 р.—350.370.318 р.)= 5.255.318 р.

при доходѣ по даннымъ Государственнаго Контроля. . . . . .(333.371.000 р.—350.370.318) р.=16.999.318 р.

Изъ этого сопоставленія Министръ Финансовъ приходилъ къ выводамъ: 1) что никакого дополнительнаго вознагражденія акціонерамъ, сверхъ полученнаго ими по акціямъ нарицательнаго капитала, болѣе не причитается, и 2) что разрѣшеніе Сенатомъ въ томъ или иномъ смыслѣ жалобы ликвидаціонной коммисіи на Государственнаго Контролера не можетъ имѣть

вліянія на окончательный результатъ расчета съ акціонерами.

Съ расчетомъ этимъ ликвидаціонная коммисія не согласилась и представила по отдѣльнымъ исчисленіямъ Министерства Финансовъ весьма обширныя возраженія.

Прежде всего, по мнѣнію коммисіи, облигаціонный долгъ общества не могъ быть принятъ въ размѣрѣ, опредѣленномъ Министерствомъ Финансовъ (247.838.355 р.) и подлежалъ уменьшенію по слѣдующимъ основаніямъ:

1) Облигаціонный капиталъ, предназначенный для постройки Новоселицкихъ вѣтвей, оставленъ былъ Правительствомъ за собою и выдавался обществу частями. Ко дню выкупа Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, за Правительствомъ состояло въ остаткѣ этого капитала 3.819.086 р.; доходомъ съ этой суммы общество не пользовалось, а потому послѣдняя и не подлежитъ включенію въ счетъ облигаціоннаго долга, удерживаемаго съ общества.

2) Въ теченіе 1894 г. общество изъ кассовыхъ средствъ произвело расходы по сооруженію Кременецкой и Бѣльской вѣтвей. Затрата на эти сооруженія кассовыхъ средствъ, помѣщавшихся обществомъ на текущихъ счетахъ и приносившихъ ему доходъ въ видѣ процентовъ, имѣло слѣдствіемъ уменьшеніе размѣра чистаго дохода за 1894 г. а слѣдовательно и выкупной за дороги суммы.

По этимъ соображеніямъ, ликвидаціонная коммисія находила, что долгъ по облигаціямъ подлежитъ дальнѣйшему уменьшенію на суммы 113.884 р. и 715.826 р., затраченныя на постройку этихъ вѣтвей.

3) Участокъ Новоселицкихъ вѣтвей Рыбница—Бѣльцы въ 1894 г. эксплоатировался обществомъ въ теченіе всего четырехъ мѣсяцевъ (открытъ 21 Августа), вѣтви же Кременецкая и Бѣльская въ томъ году въ эксплоатацію еще вовсе не поступали. А такъ какъ, при этихъ условіяхъ, въ доходъ общества за 1894 г. (послужившій основаніемъ къ исчисленію выкупного вознагражденія) поступила выручка лишь съ участка Рыбница—Бѣльцы и то лишь за четыре мѣсяца, то, по мнѣнію коммисіи, сумму облигаціонныхъ капиталовъ, подлежащую вычету изъ выкупной стоимости дорогъ, слѣдовало уменьшить, по участку Рыбница—Бѣльцы, на часть капитала, соотвѣтствующую времени, въ теченіе котораго

участокъ этотъ не находился въ эксплоатаціи (7.151 тыс. р.), а по Кременецкой и Бѣльской вѣтвямъ—на полную сумму ихъ строительной стоимости (113.884 р. и 715.826 р.).

4) Въ расчетѣ Министерства Финансовъ металлическія облигаціи перечислены въ кредитную валюту по послѣднему передъ выкупомъ вексельному курсу (30 Декабря 1894 г.— 93,05 р. кред. за 10 фунт. стерлинговъ).

Такъ какъ по этому курсу обществу пришлось бы уплатить гораздо больше того, чѣмъ оно само получило по облигаціямъ, то ликвидаціонная коммисія признавала болѣе справедливымъ исчисленіе непогашенныхъ металлическихъ облигацій произвести по такому курсу, при которомъ общество не понесло бы потерь.

Оставляя однако въ сторонѣ вопросъ о курсѣ для переложенія металлическихъ облигацій, выпущенныхъ самимъ обществомъ, ликвидаціонная коммисія находила, что перечисленіемъ въ кредитную валюту непогашенныхъ металлическихъ облигацій, оставленныхъ Правительствомъ за собою, по курсамъ дней образованій облигаціонныхъ долговъ, до извѣстной степени были бы охранены интересы общества.

Исчисляя затѣмъ происходящую отъ сего курсовую разницу въ 15.244.656 р. 64 к., коммисія считала справедливымъ на эту сумму уменьшить итогъ нарицательной стоимости непогашенныхъ облигацій, исчисленный Министерствомъ Финансовъ.

Преувеличеннымъ коммисія находила и размѣръ записаннаго на обществѣ долга по гарантіи (105.048.959 р.).

По заявленію коммисіи въ счетѣ этого долга заключались 15.666.075 р. *), составляющихъ стоимость Бендеро-Галацкой желѣзной дороги, сверхъ 12.060.000 р., отнесенныхъ на дополнительный облигаціонный капиталъ общества. Сумма эта включена въ долгъ по гарантіи, на основаніи Высочайше утвержденнаго 25 Іюня 1882 г. положенія Комитета Министровъ, въ коемъ постановлено:

«Изъ общаго итога затратъ казны на сооруженіе Бендеро-Галацкой желѣзной дороги, произведенныхъ по 1 Сентября 1879 г., сумму 12.060.000 р. кред. зачислить въ счетъ дополнительнаго облигаціоннаго капитала общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, а остальную сумму сихъ затратъ,

*) Считая съ наросшими процентами и тѣми поправками, которыя были сдѣланы по выясненіи счетовъ.

какая по точномъ опредѣленіи ея окажется, приписать къ долгу упомянутаго общества Правительству по гарантіи чистаго дохода общества».

По мнѣнію ликвидаціонной коммисіи, приведенное положеніе Комитета Министровъ утратило свою силу, въ виду того, что въ измѣненномъ, по Высочайше утвержденному 15 Февраля 1885 г. (стало быть позднѣе воспослѣдовавшаго 25 Іюня 1882 г. положенія Комитета Министровъ) мнѣнію Государственнаго Совѣта, уставѣ общества говорится лишь объ отнесеніи на облигаціонный капиталъ указанной выше суммы 12.060.000 р. кред., составляющей дѣйствительную стоимость Бендеро-Галацкой желѣзной дороги Правительству; о пріобщеніи же къ долгу общества по гарантіи какой-либо суммы сверхъ 12.060.000 р. въ немъ не упоминается. Поэтому, по мнѣнію коммисіи, исчисленный Министерствомъ Финансовъ долгъ по гарантіи подлежитъ уменьшенію на сумму 15.666.075 р., составляющую вмѣстѣ съ наросшими процентами итогъ затратъ казны на Бендеро-Галацкую желѣзную дорогу сверхъ указанныхъ 12.060.000 р.

Равнымъ образомъ коммисія возражала и противъ производства выплаты акціонернаго капитала 4%-ною рентою, вмѣсто указаннаго въ уставѣ способа расчета бумагою 5%-наго типа.

Протестъ свой коммисія основывала на томъ соображеніи, что, въ силу дарованной обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ гарантіи, оно имѣетъ право на полученіе отъ Правительства за выкупленныя дороги во всякомъ случаѣ такого капитала, который до истеченія срока концессіи приносилъ бы акціонерамъ не меньшій доходъ, чѣмъ гарантированный. Это тотъ minimum, на который акціонеры имѣютъ право, при какихъ бы условіяхъ выкупъ ни состоялся.

Поэтому, не ожидая окончательнаго расчета, представлялось возможнымъ выдать акціонерамъ немедленно этотъ minimum, что Правительство и сдѣлало, но уплатило его— не 5%-ными бумагами на точномъ основаніи устава, а 4%-ной рентой.

Капиталъ, который приносилъ бы въ 5%-ныхъ облигаціяхъ тотъ же доходъ интереса, что и 4%-ная рента въ 100 р., составляетъ 80 р. Слѣдовательно, въ отношеніи дохода интереса, выданная акціонерамъ сумма въ 4%-й рентѣ составляетъ лишь 80% того minimum' а, на который акціонеры во всякомъ

случаѣ имѣли право. А такъ какъ имъ уплачено рентою 48.396.000 р., то въ 5%-хъ облигаціяхъ капиталъ этотъ составляетъ 38.716.800 р. ($\frac{48.396.000 \times 80}{100}$), каковая сумма и показана въ расчетѣ ликвидаціонной коммисіи. Доходъ интереса въ размѣрѣ 5% съ этой суммы равенъ доходу интереса по 4%-й рентѣ на сумму 48.396.000 р. ($\frac{38.716.800 \times 5}{100}$ = 1.935.840 р. = $\frac{48.396.000 \times 4}{100}$) и составляетъ 1.935.840 р. А такъ какъ гарантированный акціонерамъ минимальный доходъ составляетъ 2.419.800 р., то засимъ акціонерамъ, лишь для уплаты имъ гарантированнаго minimum'а, долженъ быть дополнительно выданъ капиталъ, который приносилъ бы имъ остальную часть дохода въ размѣрѣ 483.960 р. Капиталъ, приносящій эту сумму дохода интереса, составляетъ: въ 5%-хъ облигаціяхъ 9.679.200 р., а въ 4%-хъ—12.099.000 р.

Изложенныя претензіи ликвидаціонной коммисіи не были признаны правильными ни Министромъ Финансовъ, ни Государственнымъ Контролеромъ, причемъ покойный Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Филипповъ приходилъ къ заключенію, что сумма долговъ, остававшихся за обществомъ непогашенными, превышаетъ размѣръ, опредѣленный Министромъ Финансовъ (17 милл. р.), и простирается до 21.969.212 р. Министръ же Финансовъ, оставаясь при ранѣе высказанномъ выводѣ, что за выплатою обществу нарицательнаго акціонернаго капитала, всѣ расчеты Правительства съ обществомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ по выкупу должны считаться законченными, представилъ дѣло это на разрѣшеніе Соединеннаго Присутствія съ своими объясненіями и съ приложеніемъ всѣхъ ходатайствъ и заявленій ликвидаціонной коммисіи.

Обсужденію этого дѣла посвящены были засѣданія 13 и 20 Января 1898 года.

Прежде всего выясненію Соединеннаго Присутствія подлежалъ вопросъ: не осложнилось-ли установленное закономъ движеніе дѣла по расчету съ обществомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ принесеніемъ ликвидаціонною коммисіею жалобы въ Правительствующій Сенатъ на Государственнаго Контролера, сообщившаго коммисіи замѣчанія по ревизіи отчета общества за 1894 г. не въ опредѣленный для того закономъ годовой срокъ, а, какъ полагаетъ коммисія, уже по истеченіи его, и поэтому является - ли своевременнымъ разрѣшеніе

настоящаго дѣла Соединеннымъ Присутствіемъ впредь до воспослѣдованія окончательнаго опредѣленія Сената по принесенной ему ликвидаціонною коммисіею жалобѣ.

Въ отвѣтъ на этотъ вопросъ Министръ Юстиціи и Товарищъ Государственнаго Контролера разъяснили, что означенная жалоба должна еще подлежать разсмотрѣнію Перваго Департамента Правительствующаго Сената, а затѣмъ, если бы Департаментъ высказался въ смыслѣ удовлетворенія жалобы ликвидаціонной коммисіи, дѣло будетъ перенесено на разрѣшеніе Общаго Собранія Сената. Кромѣ того, въ своей жалобѣ, ликвидаціонная коммисія просила только объ отмѣнѣ распоряженія Государственнаго Контролера относительно истребованія отъ нея объясненій на ревизіонныя замѣчанія Государственнаго Контроля по отчету общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1894 г., и слѣдовательно даже при рѣшеніи дѣла въ пользу общества Соединенному Присутствію все же пришлось бы войти въ обсужденіе вопроса о значеніи этихъ замѣчаній по ихъ существу. Необходимые же для такого обсужденія матеріалы находятся въ распоряженіи Соединеннаго Присутствія, такъ какъ ликвидаціонная коммисія, вслѣдъ за подачею жалобы Правительствующему Сенату, представила объясненія по существу ревизіонныхъ замѣчаній, и на основаніи этихъ объясненій повѣрочною при Государственномъ Контролѣ коммисіею былъ составленъ по отчету общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ за 1894 г. окончательный ревизіонный журналъ. Такимъ образомъ, принесенная Сенату жалоба ни въ какомъ случаѣ не могла бы повлечь за собою измѣненія въ чемъ-либо порядка, установленнаго для разсмотрѣнія настоящаго дѣла въ Соединенномъ Присутствіи Высочайшимъ повелѣніемъ 6 Іюня 1894 года.

Признавъ поэтому вполнѣ согласнымъ съ обстоятельствами дѣла производство съ акціонерами окончательнаго расчета, не ожидая рѣшенія Сената по вышеизложенному, для существа дѣла чисто случайному, обстоятельству, Соединенное Присутствіе въ то же время согласилось съ выраженнымъ Министромъ Финансовъ взглядомъ на безотлагательность этой мѣры. А именно, какъ объяснилъ Статсъ-Секретарь Витте, Правительству приходилось имѣть дѣло главнымъ образомъ не съ акціонерами общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, связанными своимъ трудомъ и капиталомъ

съ исторіею этого предпріятія, а съ замѣнившими ихъ держателями свидѣтельствъ на полученіе могущаго оказаться излишка сверхъ гарантированнаго капитала выкупной суммы. Большинство акціонеровъ, получивъ полностью причитавшійся имъ акціонерный капиталъ и, по своей ознакомленности съ истиннымъ положеніемъ дѣлъ Юго-Западнаго общества, зная, что, въ виду задолженности его передъ казною, они не могутъ получить ничего болѣе, совершенно устранились вмѣстѣ съ правленіемъ отъ дальнѣйшей судьбы этого дѣла. Принадлежавшія имъ свидѣтельства перешли въ руки биржевыхъ дѣятелей, по преимуществу мелкихъ, воспользовавшихся ими для игры, отъ которой страдали, несмотря на всѣ оффиціальныя предупрежденія Министерства Финансовъ, интересы довѣрчивой и неознакомленной съ положеніемъ вещей части публики какъ русской, такъ и заграничной. Малѣйшее промедленіе въ разрѣшеніи настоящаго дѣла повлекло бы за собою новую, и на этотъ разъ еще болѣе яркую, вспышку игры и новыя биржевыя потери, явленіе столь нежелательное съ точки зрѣнія какъ нравственной, такъ и чисто финансовой.

Обращаясь къ оцѣнкѣ существа дѣла, Соединенное Присутствіе нашло въ немъ нѣкоторое отличіе отъ прочихъ однородныхъ дѣлъ по расчетамъ за выкупаемыя желѣзныя дороги восходившихъ на уваженіе высшаго Правительства за предшествовавшіе года. Отличіе это состояло въ томъ, что, несмотря на весьма тщательное составленіе Министерствомъ Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ финансовыхъ условій расчета по выкупу дорогъ Юго-Западнаго общества, со стороны сего послѣдняго не было изъявлено согласія на принятіе упомянутыхъ предложенныхъ ему условій. По объясненію Министра Финансовъ, отсутствіе въ разсматриваемомъ дѣлѣ миролюбиваго соглашенія между казною и обществомъ и невозможность для Министерства Финансовъ непосредственнаго достиженія такого соглашенія уясняется тѣмъ же обстоятельствомъ, на которое было уже указано выше, а именно совершеннымъ измѣненіемъ состава акціонеровъ бывшаго общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и распредѣленіемъ свидѣтельствъ (до 500,000 штукъ) по рукамъ мелкихъ владѣльцевъ какъ въ Россіи, такъ и за границею. Заявленныя же Министерству Финансовъ посредническія услуги исходили

отъ банкирскихъ домовъ, которые, конечно, могли относиться къ этому дѣлу лишь съ точки зрѣнія болѣе или менѣе выгодной банкирской операціи.

Выслушавъ эти объясненія, Соединенное Присутствіе пришло къ заключенію, что хотя несогласіе общества на принятіе предлагаемаго ему расчета и не можетъ затруднить Соединенное Присутствіе ни въ отношеніи оцѣнки правильности заявленныхъ акціонерами претензій—въ виду сосредоточенія въ его распоряженіи всѣхъ необходимыхъ данныхъ, ни относительно установленія окончательнаго по нимъ рѣшенія,—на что Соединенное Присутствіе уполномочено Высочайшимъ повелѣніемъ 6 Іюня 1894 г., тѣмъ не менѣе наличность въ разсматриваемомъ дѣлѣ спорныхъ элементовъ, проистекающихъ изъ договорнаго соглашенія частныхъ лицъ съ казною, побуждаетъ Присутствіе отнестись съ особеннымъ вниманіемъ къ возможно полному охраненію ихъ интересовъ.

Поэтому и руководствуясь бывшими примѣрами разрѣшенія подобныхъ дѣлъ *), Соединенное Присутствіе находило соотвѣтственнымъ достоинству Правительства, представивъ свое заключеніе на благовоззрѣніе Его Императорскаго Величества, вмѣстѣ съ тѣмъ всеподданнѣйше ходатайствовать о сохраненіи за обществомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ права, буде оно того пожелаетъ, искать защиты своихъ интересовъ по суду, на общемъ основаніи.

Министръ Финансовъ изложилъ Соединенному Присутствію ту точку зрѣнія, которой онъ держался въ этомъ дѣлѣ. Наиболѣе естественнымъ и единственно правильнымъ способомъ разрѣшенія дѣлъ, въ основѣ коихъ лежатъ договорныя отношенія, является истолкованіе соглашенія по точному смыслу и буквѣ договора, т. е. въ данномъ случаѣ, устава. Нѣтъ сомнѣнія, что иногда, при наличности какихъ-либо исключительныхъ обстоятельствъ, къ вышеизложенному способу сужденія можетъ присоединяться и коррективъ, въ видѣ смягченія порою слишкомъ строгихъ постановленій устава. Не возражая вообще противъ такого пріема разсмотрѣнія договорныхъ отношеній, Министръ Финансовъ находилъ бы его, можетъ быть, примѣнимымъ и въ разрѣшае-

*) О расчетахъ по выкупу въ казну желѣзныхъ дорогъ Ряжско-Моршанской и Варшавско-Тереспольской.

момъ дѣлѣ, если бы была возможность указать хотя бы на единичные случаи односторонняго и эгоистичнаго отношенія Правительства къ интересамъ общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ. Вся исторія этого предпріятія, лично близко извѣстная Статсъ-Секретарю Витте, показываетъ совершенно противное. Что это общество образовалось, развилось и достигло значительнаго благосостоянія усиліями и за счетъ своего могущественнаго покровителя, которымъ было русское Правительство, видно изъ слѣдующихъ обстоятельствъ: въ 1878 г. Правительство разрѣшило слiяніе трехъ дорогъ—Одесской, Кіево-Брестской и Бресто-Граевской—въ общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, замѣнивъ при этомъ негарантированные акціонерные капиталы всѣхъ этихъ дорогъ гарантированными имъ акціями вновь образуемаго общества. Насколько выгоденъ былъ таковой обмѣнъ для держателей прежнихъ акцій, видно изъ того, что цѣна акцій общества Кіево-Брестской желѣзной дороги, не превышавшая въ теченіе 1877 г.—108 р., въ 1878 г. достигла уже 132 р.; акціи Одесской желѣзной дороги повысились въ цѣнѣ за тотъ же срокъ вдвое—съ 38 р. до 75 р., и наконецъ акціи Бресто-Граевской дороги поднялись за тотъ же періодъ времени втрое—съ 20 р. до 61 р. Обращаетъ на себя вниманіе и то обстоятельство, что при производствѣ упомянутой выше замѣны прежнихъ акцій новыми, Правительство не исходило въ своихъ расчетахъ съ акціонерами изъ цѣны акцій, стоявшей въ то время на биржѣ, а выплатило имъ бо́льшія суммы. Вообще при образованіи общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, Правительство поступило въ отношеніи его акціонеровъ съ великодушіемъ, безпримѣрнымъ въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла, и едва-ли возможнымъ за границею.

Слiяніе трехъ вышеназванныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, акціи которыхъ были не гарантированы и колебались въ цѣнѣ, въ одно крупное общество не замедлило оказать свое благотворное вліяніе на развитіе его дѣлъ. Устранивъ конкуренцію между Одесской, Кіево-Брестской и Бресто-Граевской желѣзными дорогами, вошедшими какъ отдѣльныя части въ одно цѣлое, новое общество само стало конкурировать съ сосѣдними—по преимуществу казенными или гарантированными Правительствомъ желѣзнодорожными линіями—и, умѣло воспользовавшись существовавшею тогда свободою установленія

тарифныхъ ставокъ, отвлекло отъ нихъ значительную часть ихъ грузовъ. Дѣйствуя неуклонно въ указанномъ направленіи, общество, получая гарантированный Правительствомъ по его акціямъ доходъ, скоро достигло возможности вырабатывать даже супердивидендъ, почти исключительно за счетъ уменьшенія доходности прилежащихъ дорогъ. Такое положеніе дѣла существенно не измѣнилось даже по переходѣ руководительства тарифами въ завѣдываніе Правительства. Изъ опасенія поколебать рѣзкимъ пониженіемъ тарифныхъ ставокъ какъ установившіеся уже къ тому времени расчеты промышленности и торговли обслуживаемаго дорогами Юго-Западнаго общества раіона, такъ и интересы этого общества, признано было цѣлесообразнымъ приводить тарифы названныхъ линій въ справедливое соотношеніе съ провозными платами сосѣднихъ дорогъ лишь постепенно, что дало обществу возможность вырабатывать свой чистый доходъ въ весьма высокихъ суммахъ. При отсутствіи такого покровительственнаго отношенія Правительства къ обществу Юго-Западныхъ дорогъ, доходъ общества не могъ бы возрасти къ 1894 г. до суммы свыше 20.000.000 р. и слѣдовательно не могло бы быть и рѣчи о какомъ-либо дополнительномъ вознагражденіи акціонеровъ, сверхъ полученнаго уже ими акціонернаго капитала.

Не менѣе несправедливы были бы нареканія на Правительство по поводу желѣзнодорожнаго строительства общества Юго-Западныхъ дорогъ. Обстоятельства этого дѣла освѣщаются и наглядно разъясняются слѣдующими данными.

Къ приближенію срока, съ котораго наступало право Правительства на выкупъ, общество начало тревожиться за сохраненіе своего прежняго благосостоянія: съ одной стороны Правительство взяло въ свое завѣдываніе руководительство тарифами, съ другой—наличныхъ рельсовыхъ путей въ раіонѣ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ оказалось недостаточно, вслѣдствіе чего стали возникать проекты сооруженія разныхъ новыхъ линій. Обществу представился на выборъ вопросъ, что для него выгоднѣе—допустить-ли въ обслуживаемый имъ раіонъ конкурента, въ лицѣ казны или частныхъ предпринимателей, или же оставить мѣстное желѣзнодорожное строительство за собою, покрывая убытки по однѣмъ вновь сооруженнымъ бездоходнымъ линіямъ прибылью по другимъ, доход-

нымъ. Примѣромъ такой компенсаціи можетъ служить принятіе обществомъ на себя, съ одной стороны, сооруженія убыточныхъ для него вѣтвей: части Новоселицкихъ, Бѣльской и Кременецкой, а съ другой—вѣтвей Уманскихъ, весьма выгодныхъ. Дѣйствуя такимъ образомъ, общество поступало вполнѣ сознательно и ничѣмъ другимъ кромѣ своихъ выгодъ не могло руководствоваться. Такимъ образомъ, заключалъ Министръ Финансовъ, строительство Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, взятое не въ отдѣльныхъ своихъ частяхъ, а во всей совокупности цѣлаго, доставило обществу отнюдь не убытки, а значительную прибыль, вслѣдствіе чего не остается мѣста для какихъ-либо сомнѣній въ справедливомъ и внимательномъ отношеніи Правительства къ интересамъ общества и въ данномъ случаѣ. Скорѣе казалось бы слѣдуетъ опасаться упрека въ излишнемъ къ нему фаворитизмѣ Правительства, такъ какъ даже для самаго выкупа Министерствомъ Финансовъ умышленно избранъ годъ, совершенно необычный по своему чистому доходу, превышающій въ этомъ отношеніи не только всѣ предыдущіе года, но и три послѣдующіе.

Присоединивъ сюда еще и то обстоятельство, что акціонеры общества, получивъ при обмѣнѣ своихъ акцій 4%-ныя свидѣтельства государственной ренты, выданной имъ по курсу 94½, имѣли ее въ 1898 г., въ цѣнѣ свыше 100 р., и такимъ образомъ увеличили свой капиталъ на 6%, Статсъ-Секретарь Витте приходилъ къ заключенію, что Правительство сдѣлало для акціонеровъ общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ даже больше, чѣмъ слѣдовало, и что затѣмъ, если они не могутъ получить ничего болѣе, то это потому, что ими уже все получено.

Логическимъ выводомъ всего вышеизложеннаго, по мнѣнію Министра Финансовъ, являлось то, что заявленныя акціонерами новыя претензіи еще на сумму свыше 60.000.000 р. должны быть разсматриваемы исключительно на точномъ основаніи договорнаго съ ними соглашенія, т. е. устава, и что затѣмъ никакія послабленія къ истолкованію его въ ихъ пользу не должны имѣть мѣста.

Съ своей стороны Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта высказалъ, что справедливость въ данномъ случаѣ должна быть опредѣляема

какъ уравновѣшеніе интересовъ обѣихъ договорившихся сторонъ.

Между тѣмъ нельзя не принять во вниманіе, что постановленія нашихъ желѣзнодорожныхъ уставовъ, опредѣляющія условія выкупа дорогъ казною, предоставляютъ акціонерамъ исключительныя выгоды. Такъ, полагая въ основаніе исчисленія выкупного вознагражденія средній чистый доходъ дороги, уставы постановляютъ: 1) что доходъ этотъ выводится изъ дохода послѣднихъ семи лѣтъ, за исключеніемъ изъ нихъ двухъ наименѣе выгодныхъ годовъ, 2) что если исчисленный такимъ образомъ доходъ окажется ниже дохода послѣдняго передъ выкупомъ года, то въ основаніе всего расчета долженъ быть принятъ доходъ послѣдняго года. Въ силу такого льготнаго условія, весь расчетъ выкупного вознагражденія исходитъ изъ цифры дохода, значительно превысившей доходъ, когда - либо прежде получавшійся обществомъ Юго-Западныхъ дорогъ. Кромѣ того уставъ безусловно обезпечиваетъ акціонерамъ полученіе во всякомъ случаѣ полнаго нарицательнаго капитала акцій. Сколь существенна эта льгота, явствуетъ также изъ настоящаго дѣла, ибо, опредѣляя выкупную сумму,—какъ по мнѣнію Статсъ-Секретаря Графа Сольскаго слѣдуетъ,—согласно вывѣренному подлежащимъ контрольнымъ учрежденіемъ отчету за 1894 г., съ вычетомъ изъ капитализированной суммы всѣхъ долговъ общества Правительству, на точномъ основаніи устава и дополнительныхъ къ нему постановленій, получится результатъ, что акціонерамъ общества по такому расчету причиталась бы сумма, которая, по заключенію Министра Финансовъ, была бы на 16.999.318 р., а по заключенію Государственнаго Контроля на 21.969.912 р. меньше капитала, имъ дѣйствительно выплаченнаго (48.396.000 р.).

Въ виду такихъ льготныхъ условій выкупа едва-ли есть справедливое основаніе къ допущенію еще въ ущербъ казны отступленій отъ точной силы уставныхъ постановленій.

Убѣждаясь этими доводами и положивъ въ основаніе своего сужденія положеніе, что за обществомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ остается непогашаемый выкупнымъ вознагражденіемъ долгъ въ размѣрѣ,—по расчету Министра Финансовъ, около 17 милл. р., по исчисленію же Государственнаго Контролера—22 милл. р., Соединенное Присутствіе

признало, что въ виду этого дополнительное вознагражденіе акціонерамъ могло бы причитаться въ томъ лишь случаѣ, если бы заявленныя ликвидаціонною коммисіею претензіи оказались уважительными въ предѣлахъ, превышающихъ этотъ долгъ. Въ отношеніи же заявленныхъ ликвидаціонною коммисіею претензій, Соединенное Присутствіе нашло, что:

1) Ходатайство о возмѣщеніи обществу 3.819.086 р., составляющихъ невыданные обществу остатки облигаціонныхъ займовъ, вслѣдствіе неполученія обществомъ на эту сумму въ 1894 г. процентовъ, которые, будучи капитализированы въ составѣ чистаго дохода общества за тотъ годъ, соотвѣтственно увеличили бы выкупное за дороги вознагражденіе, подлежитъ отклоненію на точномъ основаніи § 63 устава, требующаго удержанія изъ капитализированной суммы чистаго дохода нарицательной стоимости непогашенныхъ облигацій, независимо отъ того, получена-ли обществомъ отъ Правительства вся причитавшаяся ему въ счетъ оставленнаго Правительствомъ за собою облигаціоннаго капитала сумма или нѣтъ *).

2) Претензія о возвращеніи обществу 715.826 р. и 113.884 р., затраченныхъ имъ изъ его кассовыхъ средствъ на сооруженіе Кременецкой и Бѣльской вѣтвей, не заслуживаетъ уваженія,— въ виду несоблюденія обществомъ п. 12 Высочайше утвержденнаго 1 Іюня 1894 г., V дополненія къ уставу, согласно коему работы эти подлежали исполненію на счетъ остатка отъ облигаціоннаго капитала выпуска 1885 г. Независимо отъ сего общество, затративъ на постройку кассовыя средства и лишившись по нимъ процентовъ, въ равной суммѣ сохранило свободнымъ остатокъ отъ облигаціоннаго капитала 1885 г., присоединивъ проценты съ этого остатка къ эксплоатаціоннымъ своимъ доходамъ.

3) Притязанія ликвидаціонной коммисіи о сложеніи съ общества строительной стоимости части одного участка Новоселицкихъ вѣтвей, а равно вѣтвей Кременецкой и Бѣльской, изъ коихъ первый работалъ въ 1894 г. лишь четыре мѣсяца, а вторыя вовсе не эксплоатировались обществомъ,—не заслу-

*) Независимо отъ изложеннаго соображенія, въ виду Присутствія имѣлось удостовѣреніе Министерства Финансовъ, что помянутый остатокъ, за выдѣленіемъ изъ него 683.831 р. на выдачу служащимъ премій, при переходѣ дорогъ въ казну, самимъ обществомъ зачисленъ былъ въ запасный капиталъ и обращенъ на уменьшеніе долговъ по гарантіи.

живаютъ удовлетворенія въ томъ вниманіи, что, по точному смыслу § 63 устава, изъ выкупного за дороги вознагражденія подлежитъ удержанію вся сумма непогашенныхъ облигацій, а въ томъ числѣ и облигацій, реализованныхъ для покрытія расходовъ по сооруженію вышеозначенныхъ вѣтвей, независимо отъ того, было-ли открыто по нимъ движеніе или нѣтъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, неосновательность разсматриваемаго заявленія ликвидаціонной коммисіи уяснялась, по мнѣнію Соединеннаго Присутствія, еще тѣмъ обстоятельствомъ, что правленіе общества, принимая на себя постройку вышеназванныхъ вѣтвей и зная, по условіямъ сооруженія, что всѣ участки этихъ вѣтвей ко времени выкупа или не поступятъ въ эксплоатацію, или же вовсе еще не будутъ построены, какъ напримѣръ Бѣльская и Кременецкая вѣтви, разрѣшеніе на сооруженіе коихъ послѣдовало почти одновременно (лишь на 5 дней ранѣе) съ постановленіемъ о выкупѣ всего предпріятія Юго-Западныхъ дорогъ въ казну,—имѣло полную возможность выговорить для себя ту или иную въ семъ отношеніи льготу, какъ это оно и сдѣлало, принимая на себя сооруженіе участка Могилевъ—Окница. Не озаботившись же этимъ своевременно, при самомъ вступленіи съ казною въ договорныя отношенія, общество тѣмъ самымъ доказало, что тогда оно не имѣло въ виду домогаться примѣненія къ принятымъ имъ въ постройку вѣтвямъ какихъ-либо особыхъ, не содержащихся въ уставѣ, условій выкупа.

4) Претензія ликвидаціонной коммисіи о возвращеніи обществу 15.244.656 р. курсовой разницы, по перечисленію металлическихъ облигацій въ кредитную валюту, подлежитъ отклоненію, — какъ въ виду отсутствія въ уставѣ какихъ-либо основаній къ принятію проектируемаго ликвидаціонною коммисіею по означенному предмету расчета, такъ и по слѣдующимъ соображеніямъ.

Не говоря уже о томъ, что, ко времени выкупа въ казну предпріятія Юго-Западныхъ дорогъ, вопросъ о фиксаціи курса былъ уже предрѣшенъ Финансовымъ Комитетомъ, въ расчетѣ Министерства Финансовъ металлическія облигаціи общества Юго-Западныхъ дорогъ перечислены въ кредитную валюту по существовавшему въ день выкупа (1 Января 1895 г.) вексельному курсу—1 р. 48 к. кред. за 1 р. мет. Между тѣмъ расчетъ

этотъ составленъ и предъявленъ правленію общества *) въ то время, когда цѣнность металлическаго рубля окончательно опредѣлилась **) въ существующемъ нынѣ размѣрѣ—1 р. мет.= 1 р. 50 к. кред.

Обстоятельство это, въ связи съ отсутствіемъ въ уставѣ общества какихъ-либо указаній по поводу избранія того или иного курса при перечисленіи металлическихъ долговъ общества въ кредитную валюту, давало Министерству Финансовъ полнѣйшую и при томъ вполнѣ юридически обоснованную возможность, воспользовавшись болѣе выгоднымъ для Правительства курсомъ, существовавшимъ во время составленія расчета, перечислить металлическія облигаціи общества въ кредитную валюту по курсу 1 р. 50 к. кред. за 1 р. мет. и вслѣдствіе того удержать съ акціонеровъ еще свыше 2.600.000 р., чего однако сдѣлано не было. Такимъ образомъ, по заключенію Соединеннаго Присутствія, производство вышеупомянутаго расчета по послѣднему передъ выкупомъ курсу, доставившее выгоды лишь акціонерамъ, но не казнѣ, не можетъ быть разсматриваемо иначе какъ новая льгота со стороны Правительства, оказанная обществу во вниманіе къ его интересамъ.

Равнымъ образомъ, соображенія ликвидаціонной коммисіи о томъ, что по отношенію къ облигаціямъ, оставленнымъ Правительствомъ за собою, курсъ переложенія металлическихъ облигацій въ кредитную валюту долженъ быть принятъ не тотъ, который состоялся въ моментъ выкупа дорогъ, а тотъ, который былъ во время образованія облигаціоннаго долга, несмотря на то, что та же коммисія признала, что Правительство не могло бы поступить иначе по отношенію къ облигаціямъ, реализованнымъ самимъ обществомъ, представлялись, по мнѣнію Соединеннаго Присутствія, неосновательными потому, что оставленіе Правительствомъ облигацій желѣзнодорожныхъ обществъ за собою является лишь однимъ изъ способовъ реализаціи облигаціонныхъ капиталовъ этихъ обществъ. Принимая поэтому во вниманіе, что Правительство, пріобрѣтая облигаціи общества, дѣлается такимъ же его кредиторомъ, какъ и держатели облигацій, реализованныхъ самимъ обществомъ, Соединенное При-

*) 21 Декабря 1895 г.
**) 12 Декабря 1895 г.

сутствіе, согласно заключенію Министра Финансовъ, находило, что расчетъ по облигаціямъ, оставленнымъ за Правительствомъ, долженъ быть сдѣланъ на тѣхъ же основаніяхъ, какъ и расчетъ по облигаціямъ, реализованнымъ самимъ обществомъ, т. е. по курсу дня выкупа, и что поэтому претензія ликвидаціонной коммисіи не заслуживаетъ уваженія.

5) Ходатайство о сложеніи съ общества 15.666.075 р., составляющихъ долгъ общества Правительству по дополнительной стоимости Бендеро-Галацкой линіи, подлежитъ отклоненію,—потому что долгъ этотъ принятъ на себя обществомъ по силѣ Высочайше утвержденнаго 25 Іюня 1882 г. положенія Комитета Министровъ, которое не отмѣнено послѣдовавшимъ въ 1885 г. измѣненіемъ устава общества.

Указываемое ликвидаціонною коммисіею обстоятельство, что сепаратное по этому предмету постановленіе 1882 г. не вошло въ уставъ общества при пересмотрѣ его въ 1885 г., объясняется весьма просто тѣмъ обстоятельствомъ, что означенный уставъ въ 1885 г. не пересматривался, а въ него лишь было включено нѣсколько параграфовъ объ облигаціонныхъ займахъ общества, къ числу коихъ вышеозначенный долгъ не относился, такъ какъ былъ записанъ въ счетъ долговъ по гарантіи, почему къ внесенію упоминанія о немъ въ уставъ не было никакой надобности, и

6) Домогательство общества на полученіе отъ Правительства въ теченіе всего остающагося срока концессіи, т. е. до 31 Декабря 1953 г., дохода въ размѣрѣ $5^1/_8\%$ въ годъ или же о выдачѣ акціонерамъ, взамѣнъ сего, единовременно капитала въ 9.679.200 р.,—по разъясненію Соединеннаго Присутствія, не заслуживало уваженія, въ виду того, что, согласно § 63 устава, срокъ погашенія процентныхъ бумагъ, выпущенныхъ взамѣнъ акцій общества, предоставленъ усмотрѣнію самого Правительства *).

---

*) Въ представленіи своемъ Соединенному Присутствію, въ виду указанія ликвидаціонной коммисіи на примѣненіе правительственной гарантіи на акціонерный капиталъ общества въ теченіе всего концессіоннаго срока, Министръ Финансовъ разъяснялъ, что само собою разумѣется, до тѣхъ поръ, пока существовало общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ владѣлецъ извѣстнаго коммерческаго предпріятія, присвоенная его акціонерному капиталу, по § 35 устава, гарантія не могла быть уменьшаема въ теченіе всего срока владѣнія обществомъ дорогою. Но разъ, въ силу предоставленнаго Правительству по § 63 устава права, Правительство выкупило дорогу изъ распоряженія общества съ уничтоженіемъ акціонернаго капитала и прекращеніемъ дальнѣйшаго су-

Разсмотрѣвъ затѣмъ и остальныя заявленныя ликвидаціонною коммисіею претензіи, Соединенное Присутствіе пришло къ убѣжденію, что въ составѣ ихъ не представляется законныхъ основаній къ выдачѣ акціонерамъ какихъ-либо суммъ, не предусмотрѣнныхъ въ представленіи Министра Финансовъ. Останавливаясь наконецъ на вопросѣ о возможности выдачи акціонерамъ остатка дивиденда за 1894 г., Соединенное Присутствіе усматривало, что хотя за обществомъ остаются въ недоплатѣ значительные долги Правительству, но, имѣя въ виду, что ближайшимъ источникомъ для покрытія этихъ долговъ слѣдуетъ считать выкупное вознагражденіе, Присутствіе не нашло препятствій къ выдачѣ акціонерамъ дивиденда въ исчисленномъ Государственнымъ Контролемъ размѣрѣ (107.457 р.), принявъ вмѣстѣ съ тѣмъ на средства казны, за отсутствіемъ къ тому иного источника, сумму въ 54.000 р., дополнительно отпущенную изъ казны на расходы по составленію послѣдняго отчета общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

На основаніи всего изложеннаго, Соединенное Присутствіе, подтвердивъ въ своемъ заключеніи о сохраненіи за обществомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ права искать защиты своихъ интересовъ по суду, признало всѣ расчеты Правительства съ обществомъ законченными.

ществованія общества, самое понятіе «гарантія акціонернаго капитала» утрачивало свой смыслъ и взамѣнъ того, въ силу § 63 устава, между Правительствомъ, гарантировавшимъ акціонерный капиталъ, и обществомъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ владѣльцемъ названныхъ дорогъ, установлялись новыя отношенія—отношенія должника къ кредитору,—по силѣ коихъ Правительство обязывалось взамѣнъ акцій, удостовѣряющихъ право владѣнія обществомъ дорогою, уплатить ему единовременно причитающуюся по указанному въ томъ же параграфѣ устава расчету сумму государственными 5%-ными бумагами съ такимъ погашеніемъ, какое будетъ опредѣлено Правительствомъ. Никакихъ ограничительныхъ постановленій относительно условій выпуска сихъ бумагъ, кромѣ того, что онѣ должны быть 5%-ныя, въ уставѣ общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ не содержалось, а потому, независимо отъ того, съ погашеніемъ на какой срокъ будутъ выпущены эти 5%-ныя бумаги,—на остающійся ли до конца концессіи, болѣе долгій или короткій срокъ, бумаги эти могли быть конвертированы, т. е. замѣнены бумагами съ болѣе низкимъ процентомъ интереса, или, что то же, немедленно выкуплены по нарицательной цѣнѣ, ибо такой единовременный выкупъ зависитъ не отъ того, на какой срокъ расчитано погашеніе выпущенной бумаги, а оттого — не имѣется ли въ условіяхъ выпуска оной постановленій, ограничивающихъ право Правительства на усиленіе погашенія противъ первоначально назначеннаго плана. Если же, какъ въ данномъ случаѣ, никакихъ ограниченій по сему предмету въ уставѣ общества не имѣлось, то за Правительствомъ безспорно оставалось право при замѣнѣ акцій общества, на основаніи § 63 устава, 5%-ными государственными бумагами, немедленно же выкупить эти бумаги по нарицательной цѣнѣ, или, другими словами, уплатить вмѣсто акцій нарицательный капиталъ въ размѣрѣ 100 р. кред.

Положеніе это Высочайше утверждено 31 Января 1898 г.

Для полноты изложенія необходимо упомянуть о дальнѣйшей судьбѣ этого дѣла. Какъ должно было ожидать, акціонеры общества не осуществили дарованнаго имъ права обращенія къ судебному разрѣшенію и взамѣнъ этого принесли всеподданнѣйшее ходатайство о выдачѣ имъ, дополнительно къ полученнымъ суммамъ, еще 2.500.000 р.

По Высочайшему повелѣнію ходатайство это было разсмотрѣно въ Комитетѣ Финансовъ 21 Января 1902 г.. Ознакомившись съ условіями расчета, произведеннаго съ акціонерами общества, Комитетъ нашелъ, что расчетъ этотъ, послѣдовавшій на основаніи приведеннаго выше положенія Соединеннаго Присутствія, строго согласованъ съ уставомъ общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и потому не вызываетъ никакихъ сомнѣній. Вмѣстѣ съ тѣмъ, стремясь всемѣрно оградить Правительство отъ какихъ бы то ни было нареканій, Комитетъ остановился, между прочимъ, на соображеніи, что, при проигрышѣ дѣла въ судѣ, владѣльцы временныхъ свидѣтельствъ (по большей части иностранцы) могли бы неблагопріятный для нихъ исходъ процесса приписать давленію Правительства.

Поэтому Комитетъ Финансовъ признавалъ возможнымъ, въ путяхъ Монаршаго милосердія, произвести владѣльцамъ сертификатовъ денежную выдачу въ испрашиваемомъ ими размѣрѣ за невозможностью исчислить ее на какихъ-либо положительныхъ основаніяхъ. Съ Высочайшаго соизволенія, послѣдовавшаго 25 Января 1902 г., Министерство Финансовъ выплатило обществу указанную сумму, причемъ общество представило постановленіе общаго собранія акціонеровъ, состоявшагося 9 Марта, о томъ, что первоначальный расчетъ съ акціонерами былъ сдѣланъ правильно и на точномъ основаніи устава.

Досрочный выкупъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій. Обращеніе въ собственность Правительства Боровичской, Обоянской и Риго - Туккумской желѣзныхъ дорогъ.

Характеристическою чертою производства выкупа Боровичской, Обоянской и Риго-Туккумской желѣзныхъ дорогъ является особое свойство задачъ, достиженіе коихъ обусловило принятіе Правительствомъ указанной мѣры.

Всѣ три названныя желѣзнодорожныя предпріятія возникли и эксплоатировались на частныя средства, безъ какихъ-либо ручательствъ за нихъ Правительства передъ третьими лицами. Единственною связью, существовавшею между казною и предпріятіями этихъ рельсовыхъ путей, были отно-

шенія по выданнымъ имъ изъ Государственнаго Банка ссудамъ, пользовавшимся правомъ преимущественнаго удовлетворенія передъ прочими долгами, а потому не внушавшимъ сомнѣній съ точки зрѣнія ихъ обезпеченія. Затѣмъ, будучи путями исключительно мѣстнаго значенія, Боровичская, Обоянская и Риго-Туккумская желѣзныя дороги не принадлежали къ числу тѣхъ рельсовыхъ путей, сосредоточеніе которыхъ въ рукахъ Правительства было признаваемо, по тѣмъ или инымъ соображеніямъ, необходимымъ. Въ дѣлѣ этомъ въ виду Правительства были иныя цѣли и цѣли эти заключались въ стремленіи сохранить за страною названныя желѣзнодорожныя предпріятія, безъ правительственной помощи подлежавшія упраздненію, и, кромѣ того, дать имъ возможность хотя бы частичнаго погашенія обременявшихъ ихъ долговъ частнымъ лицамъ, довѣрившимъ имъ свои сбереженія.

Всѣ три разсматриваемые рельсовые пути имѣютъ почти тождественную исторію и служатъ примѣромъ той затруднительности, съ которою связано было проявленіе частной предпріимчивости въ дѣлѣ нашего желѣзнодорожнаго строительства въ недавнее еще сравнительно время.

Общество Боровичской желѣзной дороги было образовано на основаніи Высочайше утвержденной, 15 Декабря 1872 г., концессіи, съ основнымъ (негарантированнымъ) капиталомъ въ 1.655.625 р. мет., подлежавшимъ реализаціи посредствомъ выпуска на $^1/_3$ капитала акцій и на остальную сумму облигацій. Заключить облигаціонный заемъ обществу не удалось и для сооруженія линіи общество испросило изъ Государственнаго Банка ссуду въ размѣрѣ 1.060.415 р. подъ обезпеченіе временными на облигаціи свидѣтельствами и 1,560 акціями; кромѣ этой ссуды, на постройку дороги были употреблены суммы частью поступившія по акціямъ, частью занятыя у разныхъ частныхъ лицъ и учрежденій подъ краткосрочные векселя, по высокому проценту. По открытіи движенія по линіи оказалось, что доходы дороги не достигали даже суммы, необходимой для покрытія эксплоатаціонныхъ расходовъ, и что дальнѣйшее существованіе Боровичской желѣзной дороги, какъ самостоятельнаго предпріятія, представляется сомнительнымъ. Дѣйствительно, 30 Апрѣля 1882 г., общество это, опредѣленіемъ С.-Петербургскаго окружнаго суда, было признано несостоятельнымъ, причемъ частными

лицами было предъявлено къ обществу претензій на сумму 2.568.016 р. и казною на 1.362.167 р.

Финансовое положеніе общества и его кредиторовъ сводилось къ слѣдующему: съ одной стороны, разъясненіемъ Сената было признано, что долги общества Государственному Банку, обезпеченные облигаціями, должны пользоваться правомъ преимущественнаго передъ прочими долгами удовлетворенія; вмѣстѣ съ этимъ выяснилось, что продажа Боровичской желѣзной дороги съ торговъ въ частныя руки за цѣну, хотя бы покрывающую долгъ Банку, представлялась вполнѣ невѣроятною.

Обществу и его частнымъ кредиторамъ не оставалось другого исхода какъ обращеніе къ содѣйствію Правительства. Бѣдственное положеніе кредиторовъ было принято во вниманіе и, по Высочайше утвержденному 17 Ноября 1895 г. положенію Соединеннаго Присутствія, Боровичская желѣзная дорога принята въ казну за долгъ Государственному Банку, частнымъ же кредиторамъ общества, въ путяхъ Монаршаго милосердія, выдано: на покрытіе полностью долговъ 1 рода, 1 разряда (по претензіямъ владѣльцевъ отчужденныхъ земель, преимущественно крестьянъ)—6.741 р., въ уплату прочихъ частныхъ долговъ—по 10 к. на рубль—98.668 р. и на расходы по содержанію конкурса—25.284 р.

Такою же помощью Правительства воспользовалась и Обоянская желѣзная дорога, отстроенная въ 1881 г. мѣстнымъ земствомъ на счетъ правительственной ссуды въ 285.000 р. и къ 1889 г. пришедшая за совершенною бездоходностью *) въ полное разстройство. Въ интересахъ мѣстнаго населенія, Правительство не сочло возможнымъ ни допустить эту желѣзную дорогу до закрытія, ни взыскать съ земства полностью накопившуюся за нимъ недоимку платежей казнѣ по выданной ссудѣ. Поэтому, съ Высочайшаго соизволенія, послѣдовавшаго 6 Іюня 1897 г., Соединеннымъ Присутствіемъ рѣшено было присоединить Обоянскую дорогу къ казенной Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дорогѣ, съ сложеніемъ съ Обоянскаго земства 117.000 р. остатка капитальнаго долга и съ

*) За 14 лѣтъ своего существованія Обоянская дорога дала чистый доходъ лишь въ теченіе 4 лѣтъ (1882, 1886, 1887 и 1893) въ общей суммѣ 19.000 р., въ остальные же годы дорога работала съ убыткомъ, составившимъ за 10 лѣтъ свыше 84.000 р.

разсрочкою накопившихся недоимокъ въ платежѣ процентовъ и пени на 10 лѣтъ.

Разстройство дѣлъ общества Риго-Туккумской желѣзной дороги равнымъ образомъ остановило на себѣ вниманіе Правительства и предпріятіе это, съ цѣлью обезпеченія интересовъ кредиторовъ, взято было въ 1891 г. въ казенную администрацію. Результаты этой мѣры оказались весьма благотворны и дорога, дававшая при частномъ управленіи ежегодные дефициты, съ 1892 г. стала приносить ежегодно чистый доходъ (отъ 10½ тыс. р. до 64 тыс. р.). Упрочивъ такимъ образомъ доходность предпріятія, Правительство не имѣло основаній удерживать долѣе дорогу въ казенномъ управленіи и потому рѣшило сдать ее въ частную эксплоатацію, сохранивъ право оставить дорогу за собою по цѣнѣ, которая опредѣлится на торгахъ. Первые торги не состоялись за неявкою желающихъ, а на вторыхъ—дорога была заторгована однимъ изъ частныхъ лицъ г. Риги за сумму въ 800.000 р. Между тѣмъ, въ виду своего возрастающаго значенія какъ пути, обслуживающаго лечебные курорты Рижскаго взморья, Туккумская дорога требовала капитальныхъ затратъ на ея развитіе (до 200.000 р.). Не питая увѣренности, что столь крупный расходъ окажется по силамъ пріобрѣтателя, Комитетъ Министровъ, по Высочайше утвержденному 10 Мая 1896 г. положенію, призналъ полезнымъ воспользоваться сохраненнымъ за казною правомъ и рѣшилъ оставить дорогу за Правительствомъ по цѣнѣ, предложенной на торгахъ.

Московско-Ярославско-Архангельская желѣзная дорога.

Предпринятый Правительствомъ въ теченіе послѣдняго восьмилѣтія рядъ выкуповъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій завершился принятіемъ въ собственность Правительства сѣти общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги. Право казны на выкупъ этого предпріятія наступало съ 1 Января 1907 г. Судя по доходности эксплоатировавшихся обществомъ дорогъ, финансовое положеніе его представлялось вполнѣ солиднымъ. Изъ помѣщаемой ниже таблицы видно, что чистый доходъ общества былъ достаточенъ не только для взноса обязательныхъ платежей, но и для обезпеченія какъ казнѣ, такъ и акціонерамъ крупныхъ долей чистой прибыли.

ГОДЫ.	Чистые доходы.	Платежи по облигаціямъ.	Чистая прибыль.	Доля казны.	Доля акціонеровъ.	Дивидендъ въ рубляхъ.
1892 .	2.648.275	1.483.441	1.164.833	231.528	933.305	30
1893 .	2.753.636	1.490.525	1.263.110	266.465	996.645	32
1894 .	2.956.728	1.487.707	1.469 020	346.743	1.122.277	34
1895 .	4.365.889	2.394.234	1.971.655	537.236	1.434.418	43
1896 .	4.905.568	2.851.381	2.054.187	572.175	1.482.011	44
1897 .	4.833.478	2.952.795	1.880.682	513.912	1.366.770	42
1898 .	5 222.939	4.657.454	565.484	28.280	537.204	18

Между тѣмъ въ серединѣ 1899 г. было установлено, что изъ кассы общества систематически, въ теченіе ряда послѣднихъ лѣтъ (1890 — 1898 г.г.), производились заимствованія денежныхъ суммъ для предпріятій, не имѣвшихъ непосредственной связи съ Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дорогой, а именно: для товарищества Невскаго механическаго и судостроительнаго завода—подъ залогъ его паевъ и подъ обезпеченіе векселей и для общества Восточно-Сибирскихъ заводовъ—подъ обезпеченіе векселей сего общества, и, кромѣ того, за членами правленія числились значительныя суммы, въ которыхъ названныя лица не отсчитались.

Въ общемъ недостача въ кассѣ общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги выразилась примѣрно суммою 11—12 милл. р.

Для поддержанія предпріятія, въ Августѣ того же года, Государственнымъ Банкомъ была выдана обществу ссуда въ 5 милл. р. подъ векселя правленія и кромѣ того пріобрѣтены находившіеся въ кассѣ общества паи Невскаго механическаго и судостроительнаго завода на сумму 7.055.000 р. нар. (по цѣнѣ 30 р. за 100 р.).

Всѣ причитавшіяся обществу изъ Государственнаго Банка суммы были обращены на погашеніе вексельныхъ долговъ общества частнымъ кредитнымъ учрежденіямъ.

Несмотря, однако, на оказанную такимъ образомъ Правительствомъ обществу Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги значительную денежную помощь, финансовыя затрудненія общества не были этимъ устранены и стѣсненія въ денежныхъ средствахъ стали еще увеличиваться въ виду обремененія кассы общества перерасходами по постройкѣ разрѣшенныхъ обществу линій и вѣтвей.

Положеніе акціонеровъ оказалось очень тяжелымъ, такъ какъ весь дивидендъ, который могъ имъ причитаться въ будущемъ изъ доходовъ дороги, долженъ былъ въ теченіе многихъ лѣтъ идти на пополненіе перерасходовъ и затратъ на постороннія предпріятія. Трудно было расчитывать, чтобы акціонеры вели эксплоатацію правильно и хозяйственно. Поэтому явилось предположеніе о переходѣ предпріятія общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги въ казну.

Съ Высочайшаго соизволенія, послѣдовавшаго 19 Ноября 1899 г., разрѣшеніе этого вопроса было возложено на Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Статсъ-Секретаря Графа Д. М. Сольскаго изъ Министровъ Путей Сообщенія, Финансовъ, Юстиціи и Государственнаго Контролера.

Придя къ заключенію о своевременности пріобрѣтенія Правительствомъ дорогъ Московско-Ярославско-Архангельскаго общества, оказавшагося въ невозможности продолжать дальнѣйшее существованіе безъ поддержки казны, Совѣщаніе признало, что расчетъ съ обществомъ долженъ быть произведенъ на слѣдующихъ основаніяхъ.

Принимая на себя постройку малодоходной Вологодско-Архангельской желѣзной дороги, акціонеры, въ огражденіе своихъ интересовъ, и на случай перехода дорогъ общества въ казну ранѣе 1 Января 1914 г. закрѣпили за собою выкупное вознагражденіе по выгодному для нихъ наибольшему чистому доходу за семилѣтіе 1887—1893 г.г., а именно по доходу 1893 г., составившему 2.753.636 р. По установленнымъ правиламъ изъ этой суммы подлежали исключенію платежи по облигаціямъ 1.490.525 р. и доля чистой прибыли, причитавшейся за тотъ годъ казнѣ 266.465 р. Такимъ образомъ, выкупная рента опредѣлялась въ размѣрѣ 996.645 р. въ годъ, или, по капитализаціи изъ 4%,—20.377.139 р., а за прибавленіемъ погасительнаго фонда акцій, всего 20.490.539 р., или на каждую непогашенную акцію по 955 р. и на погашенную—805 р.

Такая стоимость акцій подлежала бы выплатѣ акціонерамъ, если бы общество не понесло убытковъ отъ дѣйствій бывшаго правленія. Точное опредѣленіе этихъ убытковъ во время занятій Совѣщанія представлялось невозможнымъ, а потому размѣръ ихъ былъ установленъ въ круглыхъ цифрахъ и предположительно, причемъ начеты на акціонеровъ составили по счету эксплоатаціонныхъ суммъ 5.300.000 р. и по счету строительныхъ 4.250.000 р., а всего 9.550.000 р. За удержаніемъ этихъ начетовъ изъ суммы выкупного вознагражденія (20.490.539 р.), къ выдачѣ акціонерамъ причиталось 10.940.539 р., или по 518 р. на непогашенную акцію и по 368 р. на акцію дивидендную. Присоединяя сюда предположительныя суммы дивиденда за 1899 г. и установивъ приблизительную цѣну акцій въ 525 р. для непогашенныхъ и въ 375 р. для дивидендныхъ, Совѣщаніе пришло къ заключенію, что выкупъ на этихъ условіяхъ предпріятія общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги можетъ быть признанъ для казны безубыточнымъ.

Согласно этому, Министромъ Финансовъ предложены были обществу слѣдующія условія досрочнаго выкупа:

1) Московско-Ярославско-Архангельская желѣзная дорога переходитъ къ Правительству съ 1 Апрѣля 1900 г. съ движимымъ и недвижимымъ имуществомъ, наличными средствами и капиталами, какъ цѣльное предпріятіе, со всѣми его правами и обязательствами, причемъ общество освобождается отъ какихъ-либо начетовъ за время владѣнія имъ дорогою;

2) За каждую непогашенную акцію общества Московско-Ярославско-Архангельской желѣзной дороги въ 150 р. нар. съ купономъ на полученіе процентовъ и дивиденда за 1899 г. и за каждую погашенную акцію съ такимъ же купономъ Правительство уплачиваетъ, не позднѣе 1 Мая 1900 г.: за непогашенную акцію по 525 р., а за погашенную по 375 р. наличными деньгами, съ процентами на эти суммы, изъ расчета 5% годовыхъ, съ 1 Января 1900 г. по день, назначенный для уплаты денегъ за акціи; и

3) Правительство уплачиваетъ обществу для вознагражденія, согласно § 7 четвертаго дополненія къ уставу общества, директоровъ правленія, учредителей и служащихъ въ обществѣ, сумму въ 230.000 р. Сумма эта распредѣляется по на-

значенію общаго собранія акціонеровъ съ утвержденія Министра Финансовъ.

Собранное на 10 Февраля 1900 г. чрезвычайное общее собраніе акціонеровъ эти условія приняло единогласно.

Предположенія Министра Финансовъ были разсмотрѣны Соединеннымъ Присутствіемъ Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта въ засѣданіе 21 Марта 1900 г. и затѣмъ Высочайше утверждены 30 Марта того же года.

Въ общемъ итогѣ, за послѣднее восьмилѣтіе Правительствомъ выкуплено и передано въ казенное завѣдываніе 7,438 верстъ частныхъ рельсовыхъ путей *).

*) Въ этотъ расчетъ не входятъ желѣзныя дороги Новгородская и Шуйско-Ивановская (см. II главу настоящаго тома), перешедшія, по выкупѣ, въ составъ другихъ частныхъ обществъ.

ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ.

Историческій очеркъ главнѣйшихъ мѣръ, принимавшихся Правительствомъ съ цѣлью водворенія въ Россіи изготовленія рельсовъ, подвижнаго состава и прочихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей *).

1836—1855 г.г.

Желаніе Императора Николая Павловича привлечь отечественные желѣзодѣлательные заводы къ участію въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства.

Естественнымъ послѣдствіемъ развитія желѣзнодорожнаго строительства обыкновенно является увеличеніе спроса на чугунъ,—какъ первообразный въ металлургическомъ производствѣ продуктъ, изъ котораго, путемъ его дальнѣйшей переработки, получаются желѣзо и сталь,—главнѣйшіе матеріалы, употребляемые въ дѣло при сооруженіи рельсовыхъ путей и снабженіи ихъ подвижнымъ составомъ. Въ большин-

*) Главными матеріалами для фактической стороны изложенія послужили, при составленіи настоящей главы, кромѣ подлинныхъ журналовъ Комитета Министровъ и Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта (съ приложеніями къ нимъ), еще слѣдующіе труды:

Сборники Свѣдѣній о желѣзныхъ дорогахъ въ Россіи за 1867 и 1868 г.г., изд. Министерства Путей Сообщенія;

Сборникъ Свѣдѣній по вопросамъ о снабженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами, подвижнымъ составомъ и прочими принадлежностями. Составилъ по распоряженію Министра Финансовъ А. Бушенъ. С.-Петербургъ 1876 г.;

Антиповъ. Обзоръ правительственныхъ мѣропріятій по развитію въ Россіи металлической промышленности (матеріалы Высочайше учрежденной Коммисіи для пересмотра таможенныхъ пошлинъ на привозимые изъ-за границы металлы). С.-Петербургъ 1879 г.;

Историко-Статистическій обзоръ промышленности Россіи. Изд. подъ ред. Д. А. Тимирязева. Два тома. С.-П. Б. 1883 и 1886 г.г.

Фабрично-заводская промышленность и торговля Россіи (изд. Деп. Торг. и Ман.). С.-Петербургъ 1896 г.;

Очеркъ исторіи сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, ея устройства, содержанія и дѣятельности (изд. VIII отдѣла Императорскаго русскаго Техническаго общества). С.-Петербургъ 1896 г.;

Брандтъ. Иностранные капиталы, ихъ вліяніе на экономическое развитіе страны. II томъ. С.-Петербургъ 1899 г.;

Историческій очеркъ разныхъ отраслей желѣзнодорожнаго дѣла и развитія финансово-экономической стороны желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Изд. подъ ред. В. М. Верховскаго. С.-П.Б. 1901 г.

ствѣ западно-европейскихъ государствъ, а также въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки постройка желѣзныхъ дорогъ шла, поэтому, параллельно съ постепенно прогрессирующимъ оживленіемъ желѣзодѣлательной промышленности.

Въ Россіи Императоръ Николай Павловичъ, которому, какъ извѣстно, наши желѣзныя дороги обязаны самымъ своимъ возникновеніемъ, съ дальновидностью истинно государственнаго человѣка предугадывалъ, какое значеніе для развитія отечественной желѣзной промышленности можетъ имѣть созданіе рельсовой сѣти и Лично прилагалъ старанія къ тому, чтобы положить начало такому развитію. Уже при сооруженіи первой изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ—Царскосельской—была, съ Высочайшаго соизволенія, сдѣлана попытка привлечь Уральскіе заводы къ поставкѣ желѣза на строившуюся линію *). Попытка эта не имѣла, однако, успѣха: учредители общества Царскосельской дороги заявили, что доставка желѣза съ Урала ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть произведена въ потребный срокъ, главнымъ образомъ въ виду затруднительности сообщеній съ С.-Петербургомъ, и Правительство, не желая задерживать окончаніе дороги, принуждено было допустить для нея безпошлинный привозъ всѣхъ металлическихъ принадлежностей изъ-за границы.

Эта первая неудача не поколебала рѣшимости Императора даровать нашей металлургической промышленности участіе въ дѣлѣ отечественнаго желѣзнодорожнаго строительства.

По мысли Государя, желѣзная дорога отъ С.-Петербурга до Москвы, о сооруженіи которой возвѣстилъ Высочайшій Указъ 1 Февраля 1842 г., была предположена къ постройкѣ

Обзоръ дѣятельности Министерства Государственныхъ Имуществъ за время царствованія Императора Александра III. С.-Петербургъ 1901 г.;

Россія въ концѣ XIX вѣка (изд. Деп. Торг. и Ман. подъ редакціею В. И. Ковалевскаго). С.-Петербургъ 1900 г.;

Лоранскій. Сборники статистическихъ свѣдѣній о горнозаводской промышленности Россіи (изд. Горн. Деп.).

*) Согласно ст. VII Высочайше утвержденнаго 21 Мая 1836 г. Положенія объ учрежденіи общества Царскосельской дороги общество обязывалось покупать нужное для компаніи желѣзо въ Россіи «если, по сдѣланному предварительному извѣщенію, русскіе заводчики согласятся ставить таковое въ потребной добротѣ и формѣ, также и въ опредѣленные сроки, не болѣе, какъ на 15% дороже цѣнъ, по которымъ могло бы обойтись иностранное желѣзо съ доставкою онаго въ С.-Петербургъ» (см. томъ I настоящаго черка, гл. I).

изъ матеріаловъ исключительно русскаго издѣлія. Такъ какъ въ разсматриваемое время въ Россіи еще не существовало ни одного завода, приспособленнаго къ выдѣлкѣ рельсовъ или подвижнаго состава, то эта мысль знаменовала собою желаніе Императора вызвать къ жизни совершенно новую отрасль желѣзодѣлательнаго производства. Какъ только была въ принципѣ рѣшена постройка С.-Петербурго-Московской линіи, Государь поручилъ Графу Канкрину пригласить русскихъ заводчиковъ къ поставкѣ для проектированной дороги рельсовъ изъ русскаго желѣза, хотя бы по цѣнѣ, высшей противъ желѣза англійскаго. Для привлеченія возможно бо́льшаго числа заводчиковъ къ такой поставкѣ Императоръ Николай Павловичъ опредѣлилъ для русскихъ рельсовъ цѣну въ 5 р. асс. (1 р. 43 к. сер.) за пудъ, превышавшую тогдашнюю стоимость выписныхъ рельсовъ почти на 65%. Заводчики образовали общество подъ предсѣдательствомъ Ген. Ад. Сухозанета (владѣльца Юрезанскаго завода въ Оренбургской губерніи) и, получивъ въ свое распоряженіе, по Высочайшему повелѣнію, казенный чугуноплавильный заводъ близъ С.-Петербурга, взялись исполнить заказъ на все потребное для разрѣшенной дороги количество рельсовъ (4.836.000 пуд.) Вскорѣ они убѣдились, однако, что выполненіе такого обязательства будетъ имъ не подъ силу, главнымъ образомъ въ виду отдаленности отъ С.-Петербурга раіона добычи чугуна, производившейся тогда почти исключительно на Уралѣ: начать выдѣлку рельсовъ оказывалось возможнымъ только въ 1844 г.; между тѣмъ, согласно плану постройки дороги, первый транспортъ ожидался къ поставкѣ уже въ 1843 г. Въ виду этого часть рельсовъ по необходимости пришлось выписать изъ Англіи, но Государь, не терявшій надежды пріобщить къ этому дѣлу отечественную промышленность, все же повелѣлъ сохранить за русскими заводчиками заказъ на 3.000.000 пуд. Впослѣдствіи и этотъ заказъ признанъ былъ обществомъ невыполнимымъ; его пришлось ограничить сначала цифрою 1.000.000 пуд., а позднѣе—уменьшить, по ходатайству общества, до 200.000 пуд. На дѣлѣ же оказалось, что общество не можетъ выполнить и такого заказа: наибольшее количество рельсовъ, которое оно могло поставить, не превышало 50.000 пуд., причемъ изготовленіемъ и этого незначительнаго количества въ теченіе трехъ лѣтъ общество

было обязано энергіи извѣстнаго заводчика Мальцева, который принялъ на себя исполненіе упомянутой поставки *).

Несравненно бо́льшимъ успѣхомъ увѣнчались заботы о водвореніи у насъ паровознаго и вагоннаго производствъ. Съ этой цѣлью Государь приказалъ передать изъ горнаго вѣдомства въ вѣдомство Путей Сообщенія казенный Александровскій заводъ на Невѣ, получившій съ тѣхъ поръ названіе Александровскаго Главнаго механическаго завода С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги. Приспособить его къ выдѣлкѣ паровозовъ и вагоновъ было поручено американскимъ техникамъ Гаррисону и Уайненсу, которые получили заводъ въ аренду и обязались изготовить на немъ весь подвижной составъ для линіи, долженствовавшей соединить обѣ столицы. Обязательство свое они въ точности исполнили, такъ что съ формальной стороны желаніе Правительства было удовлетворено: паровозы и вагоны для первой русской магистрали, а также часть прочихъ металлическихъ принадлежностей (скрѣпленій, поворотныхъ круговъ, мостовыхъ частей и пр. **) были приготовлены въ Россіи но Александровскій заводъ, въ виду слабаго въ то время развитія русскаго чугуноплавильнаго промысла ***), дѣйствовалъ почти исключительно на иностранныхъ матеріалахъ, и ему, для успѣшнаго хода работъ, по необходимости пришлось разрѣшить безпошлинно получать

---

*) Даже и эти 50.000 пуд. были поставлены не полностью: Мальцевъ доставилъ на дорогу всего 49.272 пуд. (см. Сб. свѣд. о жел. дорогахъ въ Россіи 1868 г. отд. I, стр. 397).

**) Часть этихъ принадлежностей была заказана заводамъ Огарева и Берда въ С.-Петербургѣ.

***) Вся производительность чугуна въ Европейской Россіи (исключая Царства Польскаго и Финляндіи) составляла во второй половинѣ 40-хъ годовъ истекшаго вѣка среднимъ числомъ 12.985.000 пуд. въ годъ; изъ этого количества ежегодно вывозилось за границу, въ видѣ желѣза, около 1.058.008 пуд., слѣдовательно, для внутренняго потребленія оставалось 11.927.000 пуд. Къ этому количеству чугуна, остававшемуся отъ туземной производительности, слѣдуетъ еще прибавить около 447.000 пуд., ежегодно ввозившихся въ губерніи Европейской Россіи изъ Сибири, Финляндіи и Царства Польскаго. Затѣмъ все количество внутренняго потребленія чугуна въ названныхъ губерніяхъ будетъ составлять 12.374.000 пуд., или, при 60-ти милліонномъ населеніи, по 8,2 русскихъ фунта на человѣка. Ничтожность этого количества видна изъ сравненія указанной цифры съ количествомъ чугуна, потребляемаго въ главнѣйшихъ государствахъ западной Европы, гдѣ на каждаго жителя въ то время приходилось чугуна:

въ Австріи	12,3 фунта
— Пруссіи	36,3 —
— Франціи	43,8 —
— Англіи	138,4 —

(См. Тенгоборскій. О производительныхъ силахъ Россіи. Часть II, отдѣленіе второе, стр. 502 и 513—515).

изъ-за границы всѣ потребные приборы, машины, издѣлія и металлы въ сыромъ видѣ. Тѣмъ не менѣе, начало дѣлу паровознаго и вагоннаго строительства въ Россіи было положено: Александровскій заводъ съ 1844 по 1856 г.г. изготовилъ для С.-Петербурго-Московской (Николаевской) желѣзной дороги 179 паровозовъ, 253 пассажирскихъ вагона и болѣе 2.600 крытыхъ товарныхъ вагоновъ и платформъ *); тотъ же заводъ, согласно волѣ Государя, долженъ былъ служить школою для подготовки будущихъ русскихъ техниковъ по желѣзнодорожной части.

Когда въ 1852 г. было приступлено къ постройкѣ на средства казны С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, Правительство снова сдѣлало попытку привлечь къ этому дѣлу наши желѣзодѣлательные заводы путемъ заказа рельсовъ четыремъ уральскимъ заводчикамъ: Демидову, Яковлеву, Всеволожскому и Сухозанету **). Послѣдніе два, первоначально принявъ заказъ, вскорѣ отказались отъ поставки рельсовъ ***), опасаясь слишкомъ крупныхъ расходовъ по приспособленію принадлежавшихъ имъ заводовъ къ новому для нихъ производству; Демидовъ же и Яковлевъ оказались болѣе предпріимчивыми и выполнили всѣ лежавшія на нихъ обязательства (около 1.700.000 пуд.). Одновременно съ этимъ Герцогъ Максимиліанъ Лейхтенбергскій изъявилъ согласіе на приспособленіе учрежденнаго имъ гальванопластическаго заведенія въ С.-Петербургѣ къ изготовленію паровозовъ и принялъ заказъ на постройку 100 локомотивовъ для С.-Петербурго-Варшавской дороги, изъ которыхъ, до кончины Императора Николая Павловича, успѣлъ поставить на отстроенный тогда участокъ до Гатчины 15 и изготовить еще два по частному заказу общества Царскосельской дороги ****).

---

*) См. представленіе Министра Финансовъ (Рейтерна) въ Комитетъ Министровъ отъ 7 Января 1877 г. за № 63, о мѣрахъ къ упроченію въ Россіи производства паровозовъ и вообще желѣзнодорожнаго подвижнаго состава.

**) При сооруженіи Варшавско-Вѣнской дороги (1843—1848 г.г.), вопроса о снабженіи ея металлическими принадлежностями русскаго производства вовсе не возбуждалось и какъ рельсы, такъ и подвижной составъ для первоначальнаго обустройства этой линіи заказаны за границею.

***) При этомъ Сухозанетъ поставилъ 8,300 пуд., Всеволожскій же—не выработалъ ни одного пуда.

****) См. Сборникъ свѣдѣній по вопросамъ о снабженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами, подвижнымъ составомъ и прочими принадлежностями. Составилъ по распоряженію Министра Финансовъ Чиновникъ для особыхъ порученій при Министерствѣ А. Бушенъ. Спб. 1876.

Цѣль, къ достиженію которой стремилось Правительство,— упроченіе внутренняго производства желѣзнодорожныхъ принадлежностей—какъ будто начинала постепенно осуществляться, но въ это время вспыхнула война, напрягшая всѣ силы страны и парализовавшая нормальный ходъ экономической жизни Государства.

1855—1866 г.г.

Разрѣшеніе безпошлиннаго привоза изъ за границы всѣхъ металлическихъ принадлежностей желѣзныхъ дорогъ.

Начало царствованія Императора Александра II ознаменовалось, какъ извѣстно, мощнымъ подъемомъ общественнаго самосознанія. Тяжелый кризисъ, пережитый Россіею, вызвалъ къ жизни новыя требованія; одно изъ главнѣйшихъ состояло въ возстановленіи экономическаго благосостоянія Имперіи, сильно пошатнувшагося послѣ Крымской кампаніи. Наиболѣе подходящимъ средствомъ для достиженія такой цѣли было признано сооруженіе возможно обширной сѣти рельсовыхъ путей, причемъ, въ виду господствовавшихъ тогда въ экономической теоріи и въ политической практикѣ западной Европы воззрѣній, нашедшихъ сочувственный отголосокъ и у насъ, дѣло это было предоставлено частной иниціативѣ. Но тутъ передъ Правительствомъ возникалъ вопросъ первостепенной важности, требовавшій немедленнаго разрѣшенія. Желѣзныя дороги признавались необходимыми во что бы то ни стало, и возможно быстрое обустройство ихъ составляло одно изъ существеннѣйшихъ условій выработаннаго Правительствомъ плана. Между тѣмъ, для обезпеченія многочисленныхъ вновь проектированныхъ желѣзнодорожныхъ линій рельсами и подвижнымъ составомъ отечественные заводы были явно не достаточны: для постройки паровозовъ и вагоновъ были приспособлены только два завода (Александровскій и Герцога Лейхтенбергскаго), которые едва могли удовлетворять уже даннымъ имъ казеннымъ заказамъ; рельсы же хорошаго качества, какъ показалъ опытъ С.-Петербурго-Варшавской дороги, также могли быть заподряжены только на двухъ заводахъ—Демидова и Яковлева (на Уралѣ).

Наиболѣе желательнымъ выходомъ изъ такого затрудненія являлось бы, конечно, устройство новыхъ заводовъ для приготовленія необходимыхъ для желѣзныхъ дорогъ металлическихъ издѣлій, но на это требовалось болѣе или менѣе продолжительное время, да и успѣхъ у насъ подобныхъ пред-

пріятій, при условіяхъ, въ которыя тогда было поставлено въ Россіи торгово-промышленное дѣло вообще, былъ крайне сомнителенъ; обезпечить же возникавшія желѣзнодорожныя компаніи рельсами и подвижнымъ составомъ требовалось немедленно. При такомъ положеніи дѣла Правительству не оставалось ничего инаго, какъ разрѣшать всѣмъ образовавшимся желѣзнодорожнымъ компаніямъ выписывать изъ за границы всѣ необходимые для устройства новыхъ линій паровозы, тендеры, вагоны, рельсы, скрѣпленія, чугунъ и желѣзо для постройки мостовъ и вообще всѣ металлическія принадлежности, нужныя для оборудованія каждой данной линіи. Для того, чтобы облегчить компаніямъ обзаведеніе рельсами и подвижнымъ составомъ, Правительство рѣшилось допустить къ привозу всѣ перечисленныя выше желѣзнодорожныя принадлежности безпошлинно, руководствуясь тѣмъ соображеніемъ, что въ настоящемъ случаѣ всѣ другіе интересы должны были уступить мѣсто одному—главнѣйшему: созданію рельсовой сѣти. Стѣснять желѣзнодорожныя компаніи какими либо ограничительными постановленіями относительно пріобрѣтенія для уступаемыхъ имъ линій рельсовъ, паровозовъ, вагоновъ и другихъ принадлежностей пути и зданій значило бы отказаться отъ безотлагательнаго удовлетворенія насущной обще-государственной потребности въ желѣзнодорожныхъ сообщеніяхъ.

Главное Общество россійскихъ желѣзныхъ дорогъ было однимъ изъ первыхъ обществъ, получившихъ право безпошлинной выписки изъ за границы всѣхъ нужныхъ ему металлическихъ издѣлій *). Оно широко воспользовалось этимъ правомъ; между прочимъ, принявъ на себя окончаніе постройки начатой на средства казны С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, Общество сочло для себя болѣе выгоднымъ сократить заказы рельсовъ, данные уральскимъ заводчикамъ бывшею казенною администраціею линіи, и выписать нужные для окончанія дороги рельсы изъ за границы. Равнымъ образомъ Общество признало для себя невыгоднымъ казенный заказъ на изготовленіе паровозовъ, предоставленный

*) Первою русскою желѣзнодорожною компаніею, получившею въ силу своего устава то же право, было общество Харьково-Ѳеодосійской дороги, разрѣшенное къ учрежденію еще въ 1852 г., но не состоявшееся (см. т. I настоящаго очерка, гл. I).

заводу Герцога Лейхтенбергскаго, и, чтобы избавиться отъ этого заказа и связаннаго съ нимъ завода, въ 1858 г.—уже послѣ смерти Герцога—купило упомянутый заводъ и приступило къ его передѣлкѣ для другаго назначенія (прокатки старыхъ рельсовъ, см. ниже). Большинство компаній, учрежденныхъ позднѣе Главнаго Общества, въ дѣлѣ заказовъ за границею слѣдовало его примѣру, несмотря на то, что въ уставахъ нѣкоторыхъ изъ нихъ — обществъ дорогъ: Риго-Динабургской (1858 г.), а также Ряжско-Моршанской и Моршанско-Сызранской (1866 г.) — содержалось приглашеніе отъ имени Правительства давать заказы на нѣкоторыя желѣзнодорожныя принадлежности и отечественнымъ заводамъ. Указанная оговорка имѣла, впрочемъ, чисто формальный характеръ, такъ какъ одновременно этимъ обществамъ давалось право получать безпошлинно издѣлія иностранныхъ заводовъ, болѣе дешевыя и по большей части лучшаго качества, чѣмъ русскія. Само собою разумѣется, что общества имъ и отдавали предпочтеніе.

При такой политикѣ Правительства, отечественная желѣзодѣлательная промышленность, конечно, не могла развиваться; но съ другой стороны нельзя не признать, что только благодаря подобной политикѣ была достигнута та ближайшая цѣль, которую поставило себѣ Правительство: Россія начала покрываться желѣзными дорогами и къ концу 1866 г.—времени, когда отношеніе руководящихъ сферъ къ вопросу о снабженіи рельсовыхъ путей издѣліями иностранныхъ заводовъ существенно измѣнилось—обладала уже рельсовою сѣтью протяженіемъ въ 4.000 слишкомъ верстъ, тогда какъ за десять лѣтъ передъ тѣмъ у насъ не насчитывалось и 1.000 верстъ рельсовыхъ сообщеній.

Попытки Правительства поддерживать нарождавшіяся производства: рельсопрокатное и вагоностроительное. Утилизація старыхъ рельсовъ.

Не слѣдуетъ, однако, думать, что за десятилѣтіе 1856—1866 г.г. Правительство оставляло совершенно безъ вниманія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ отечественную металлургическую промышленность; напротивъ того, оно, насколько это было возможно, не отказывало ей въ поддержкѣ. Единственнымъ средствомъ, которымъ Правительство для этого располагало, являлись заказы русскимъ заводамъ металлическихъ издѣлій для желѣзныхъ дорогъ, находившихся въ непосредственномъ

завѣдываніи казны *) (Николаевской, а позднѣе Московско-Курской). Это средство Правительство дѣйствительно и примѣняло и притомъ съ несомнѣнною пользою для дѣла: необходимость исполненія казенныхъ заказовъ не дала окончательно заглохнуть начавшей уже нарождаться у насъ еще до Крымской кампаніи новой отрасли промышленности; постройка казною Московско-Курской дороги, разрѣшенная въ 1864—1865 г.г., дала новый толчекъ внутреннему производству вагоновъ и рельсовъ. Для изготовленія вагоновъ по казеннымъ заказамъ были приспособлены два вновь возникшихъ завода въ Москвѣ (Вильямса и Бухтѣева и Бреме и Левестамма) и заводъ братьевъ Струве въ Коломнѣ; благодаря ихъ дружной работѣ, въ которой принимали также участіе Ковровскія мастерскія Главнаго Общества (въ Нижегородской губерніи), всѣ вагоны и платформы для Московско-Курской дороги удалось изготовить въ Россіи. Не такъ успѣшно шло дѣло по изготовленію рельсовъ: изъ двухъ заводовъ на Уралѣ, которые, какъ выше указано, были приспособлены къ рельсовому производству, одинъ—Алапаевскій, Яковлева—въ 1861 г. вовсе прекратилъ его, въ виду убыточности дѣла, Нижнесалдинскій же заводъ Демидова, хотя также пріостановилъ одно время (въ 1862 г.) прокатку рельсовъ (по неимѣнію заказовъ), однако въ 1864 и 1865 г.г. все же принялъ два казенныхъ подряда на рельсы для дорогъ: Николаевской (2 мил. пуд.) и Московско-Курской (1.300.000 пуд.). Поставки рельсовъ въ бо̀льшемъ количествѣ Демидовъ не могъ на себя принять, въ виду того, что его заводы располагали лишь незначительнымъ количествомъ топлива, притомъ исключительно древеснаго. Даже и упомянутый выше заказъ для Московско-Курской дороги ему не удалось отработать въ полной мѣрѣ, и часть его была передана заводу Дея и К° (бывшему Огарева) въ С.-Петербургѣ, который къ тому времени также завелъ у себя рельсопрокатное отдѣленіе и получилъ самостоятельный заказъ отъ казны на изготовленіе 150.000 пуд. рельсовъ для той же Московско-Курской дороги и 200.000 пуд. для ремонта дороги Николаевской. Другихъ рельсопрокатныхъ заводовъ въ то время не существовало, и поэтому для Московско-Курской дороги при-

*) Дорогамъ, строившимся на средства Правительства подряднымъ способомъ (Одессо-Балтской, Балто-Елисаветградской и Кіево-Балтской), было дозволено, наряду съ частными дорогами, выписывать рельсы и подвижной составъ изъ-за границы.

шлось выписать изъ за границы все недоставшее количество рельсовъ (около 2.200.000 пуд.); изъ за границы же были выписаны и паровозы (въ полномъ комплектѣ), такъ какъ заказать ихъ въ Россіи не представлялось возможности: изъ частныхъ заводчиковъ за постройку ихъ никто не хотѣлъ взяться, Александровскій же казенный заводъ былъ поглощенъ перестройкою 123 паровозовъ первоначальной собственной выдѣлки *).

Только что упомянутый заводъ Дея и К°, основанный въ 1840 г. Нобелемъ и Огаревымъ и пріобрѣтенный въ 1868 г. Путиловымъ, извѣстенъ между прочимъ тѣмъ, что на немъ была сдѣлана первая въ Россіи проба перекатки старыхъ рельсовъ въ новые. Выписывавшіеся изъ-за границы для нашихъ желѣзнодорожныхъ линій рельсы весьма часто оказывались невысокаго качества и, прослуживъ недолгій срокъ, замѣнялись новыми; съ теченіемъ времени на желѣзныхъ дорогахъ стали образовываться значительные склады старыхъ рельсовъ, представлявшихъ собою мертвый капиталъ и обременявшихъ желѣзнодорожныя управленія. По иниціативѣ Правительства эти рельсы съ 1861 г. были пущены въ дѣло путемъ перекатки ихъ въ новые и первымъ заводомъ, получившимъ заказъ на такую перекатку (для надобностей Николаевской дороги), былъ заводъ Дея и К°. Впослѣдствіи для той же цѣли былъ приспособленъ заводъ, бывшій Герцога Лейхтенбергскаго, пріобрѣтенный Главнымъ Обществомъ.

Именно въ Россіи, гдѣ, вслѣдствіе все еще слабаго развитія добычи чугуна и желѣза, ощущался сильный недостатокъ въ матеріалѣ для внутренняго рельсопрокатнаго производства, употребленіе въ дѣло старыхъ, снятыхъ съ линій рельсовъ для перекатки ихъ въ новые, имѣло особо важное значеніе: доставляя рельсовымъ заводчикамъ возможность сподручно пріобрѣтать матеріалъ для исполненія получаемыхъ ими заказовъ, мѣра эта открывала, вмѣстѣ съ тѣмъ, желѣзнодорожнымъ обществамъ вѣрный источникъ сбыта для отбросовъ металла, до тѣхъ поръ считавшихся непроизводительными. Со времени введенія заводской перекатки старыхъ рельсовъ на новые, отбросы эти сдѣлались весьма существеннымъ подспорьемъ къ обезпе-

*) См. Сборн. Св. о жел. дор. въ Россіи 1868 г. Отд. I. гл. II, стр. 401—402 и Бушенъ, Отд. II, стр. 30, 31 и 47.

ченію въ будущемъ нашему рельсовому производству собственнаго матеріала.

Созданіе передѣльныхъ заводовъ можно считать единственнымъ положительнымъ результатомъ, котораго Правительство за первое десятилѣтіе царствованія Императора Александра II достигло, стремясь поддержать дѣло отечественнаго изготовленія желѣзнодорожныхъ принадлежностей; другія отрасли этого производства не могли сколько нибудь существенно развиваться въ виду неимѣнія достаточнаго стимула къ такому развитію, которое парализовалось уже указанною легкостью для желѣзнодорожныхъ предпринимателей получать заграничныя металлическія издѣлія. Положимъ, казна, съ своей стороны, дѣлала все возможное, чтобы поддерживать существовавшіе заводы своими заказами, не останавливаясь при этомъ передъ значительною разницею цѣнъ на продукты русской и иностранной фабрикаціи; но все же она принуждена была сообразоваться, при опредѣленіи размѣровъ дѣлаемыхъ заказовъ, съ дѣйствительными потребностями лишь немногочисленныхъ правительственныхъ линій; поэтому обезпечить заказами можно было далеко не всѣ существовавшіе желѣзодѣлательные заводы, а только тѣ, которые—большей частью на казенныя же деньги—уже приспособились къ новымъ производствамъ, да и тѣ не въ достаточномъ количествѣ. Сроки для выполненія заказовъ назначались большей частью непродолжительные и разсчитывались, согласно средней годовой потребности, не болѣе, какъ на одинъ или два года впередъ. Такимъ образомъ, казенные заказы по своей ограниченности представляли собою поощреніе лишь частичное и временное; характера общей государственной мѣры они не имѣли и поэтому не могли повлечь за собою дѣйствительнаго подъема поощряемой ими промышленности. Лучшимъ доказательствомъ тому являлись случаи прекращенія производства (преимущественно рельсоваго) на заводахъ, которые Правительство не могло болѣе снабжать заказами, какъ напр. на заводахъ: Дея, бывшемъ Огарева (впослѣдствіи снова пущенномъ въ ходъ Путиловымъ), Яковлева, Сухозанета и отчасти Демидова (см. выше).

Вообще къ концу 1865 г. заводамъ, введшимъ у себя производство желѣзнодорожнаго подвижнаго состава и рельсовъ, грозилъ неминуемый кризисъ, такъ какъ случаевъ

сооруженія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ болѣе не предвидѣлось, а при такихъ условіяхъ заводамъ можно было ожидать полнаго прекращенія правительственныхъ заказовъ, которыми они только и существовали.

Результаты дѣятельности русскихъ и заграничныхъ заводовъ по снабженію нашихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами и подвижнымъ составомъ въ 1836—1865 г.г.

Итакъ, внутреннее производство желѣзнодорожныхъ принадлежностей къ концу первой половины шестидесятыхъ годовъ находилось у насъ на сравнительно весьма низкой ступени развитія *) и не имѣло возможности съ какими либо шансами на успѣхъ бороться съ конкурренціею иностранныхъ заводовъ, издѣлія которыхъ первенствовали на русскомъ рынкѣ потребленія. Нижеслѣдующія цифры наглядно иллюстрируютъ такое положеніе дѣла, показывая, какое количество желѣзнодорожныхъ принадлежностей, потребовавшихся съ 1836 по 1865 г.г. для первоначальнаго обустройства русской рельсовой сѣти, было выписано изъ-за границы—преимущественно безъ оплаты пошлинами— и какое удалось заказать въ Россіи.

	Доставлено изъ-за границы.	Изготовлено на русскихъ заводахъ.
Рельсовъ.	20.906.115 пуд.	2.499.483 пуд.
Паровозовъ.	485 штукъ	187 штукъ
Вагоновъ:		
пассажирскихъ. . .	1.140 —	96 —
товарныхъ	4.788 —	2.191 —
Платформъ.	4.069. —	824 — **)

Изъ этой таблицы видно, насколько слабое участіе принимала отечественная промышленность въ снабженіи нашихъ

---

*) Рельсопрокатныхъ заводовъ къ тому времени насчитывалось всего два (Демидова и Дея), изъ которыхъ послѣдній послѣ перерыва въ 1866—1867 г.г. возобновилъ производство при другомъ собственникѣ (Путиловѣ); паровозы изготовлялъ лишь одинъ Александровскій заводъ при Николаевской дорогѣ; для постройки же вагоновъ и платформъ было приспособлено три завода (Вильямса и Бухтѣева, Бреме и Левестамма – оба въ Москвѣ и заводъ бр. Струве въ Коломнѣ; существовавшія уже въ то время мастерскія при Московско-Нижегородской, Варшавской и Московско-Ярославской дорогахъ занимались тогда лишь сборкою вагонныхъ частей). Наконецъ выдѣлкою скрѣпленій къ рельсамъ и др. болѣе мелкихъ металлическихъ принадлежностей не занимался *спеціально* ни одинъ изъ существовавшихъ тогда заводовъ, и тѣ немногіе заводы, которые ставили на желѣзныя дороги подобнаго рода издѣлія (Берда въ С.-Петербургѣ, Бромлея въ Москвѣ, Вибера въ Тулѣ и др.), изготовляли ихъ лишь по мѣрѣ надобности, нерѣдко съ большими перерывами.

**) Въ основаніе этой таблицы положены цифровыя данныя, почерпнутыя изъ Сборника Бушена (см. выше).

дорогъ рельсами и подвижнымъ составомъ за разсмотрѣнный періодъ времени. Единственною отраслью производства, которая держалась на сколько нибудь замѣтномъ уровнѣ, оказывалось, согласно приведеннымъ даннымъ, изготовленіе товарныхъ вагоновъ: ихъ поставлено съ русскихъ заводовъ такое количество, которое составляетъ лишь немногимъ менѣе половины иностраннаго привоза. Изъ остальныхъ же издѣлій на нашихъ заводахъ изготовлено было: паровозовъ—почти въ три, платформъ—въ пять, пассажирскихъ вагоновъ почти въ одиннадцать, а рельсовъ почти въ девять разъ менѣе, чѣмъ на заводахъ иностранныхъ.

1866—1875 г.г.

Положеніе дѣла эксплоатаціи отечественныхъ залежей каменнаго угля и желѣзной руды въ первой половинѣ шестидесятыхъ годовъ.

На основаніи содержащихся въ приведенной выше таблицѣ цифровыхъ данныхъ можно составить себѣ представленіе о томъ, какія крупныя суммы Россіи приходилось переплачивать заграничнымъ заводчикамъ за доставляемые ими металлическіе предметы. Подобное явленіе съ теченіемъ времени должно было обратить на себя самое серьезное вниманіе Правительства, тѣмъ болѣе, что именно Россія, благодаря ея природнымъ богатствамъ, обладала всѣми данными для того, чтобы развить у себя въ широкой степени желѣзодѣлательное производство и при томъ на туземномъ матеріалѣ. Уральскія рудныя мѣсторожденія уже были тогда изучены и оцѣнены по достоинству техниками какъ русскими, такъ и иностранными, но эксплоатировались сравнительно слабо; успѣшному развитію металлургической промышленности въ этой мѣстности препятствовали: во-первыхъ, обычная въ то время медленность оборота нашего горнозаводскаго хозяйства, требовавшаго предварительной заготовки годовыхъ запасовъ топлива, доставка которыхъ къ заводамъ была возможна только зимою; во-вторыхъ—самое качество этого топлива, исключительно древеснаго, бывшаго въ повсемѣстномъ употребленіи на Уралѣ, несмотря на относительную близость богатыхъ каменноугольныхъ залежей (Луньевскаго и Сухоложскаго), разработка которыхъ, начавшаяся было въ пятидесятыхъ годахъ, вскорѣ пріостановилась, парализованная трудностью доставки добывавшагося минеральнаго топлива къ пунктамъ его потребленія.

Неисчерпаемыя минеральныя богатства Донецкаго бассейна и рудныя мѣсторожденія Херсонской и Екатеринославской губерній также еще ожидали примѣненія къ нимъ усовершенствованныхъ способовъ эксплоатаціи: дѣятельность казеннаго Луганскаго завода, основаннаго уже въ 1799 г. и предназначеннаго преимущественно для изготовленія артиллерійскихъ снарядовъ, была почти всецѣло обращена на литейное производство; учрежденный же въ 1859 г., также на югѣ Россіи, казенный Петровскій чугуноплавильный заводъ, послѣ ряда дорого стоившихъ казнѣ неудачъ, обусловленныхъ неискуснымъ управленіемъ, принужденъ былъ прекратить выплавку металла.

Желѣзодѣлательные заводы губерній Царства Польскаго работали въ то время также почти исключительно на древесномъ топливѣ; между тѣмъ запасы лѣса въ краѣ были не настолько велики, чтобы обезпечить дѣйствіе заводовъ въ достаточно обширныхъ размѣрахъ, а добывавшійся въ томъ же раіонѣ каменный уголь шелъ преимущественно на отопленіе паровозовъ Варшавско-Вѣнской дороги или же потреблялся мѣстными мануфактурными фабриками.

Описанное положеніе нашей каменноугольной, чугуноплавильной и желѣзодѣлательной промышленности и порождало то ненормальное явленіе, что Россія, изобилующая скрытыми въ ея нѣдрахъ богатствами, не могла поставлять на строившіяся внутри страны желѣзныя дороги сколько нибудь значительной части необходимыхъ для ихъ осуществленія металлическихъ издѣлій; даже тѣ немногочисленные заводы, которые изготовляли подобнаго рода издѣлія, работали по большей части на иностранныхъ матеріалахъ: добыча чугуна въ Россіи хотя постепенно и развивалась, но не въ такой степени, чтобы снабжать наши желѣзодѣлательные заводы первообразнымъ матеріаломъ въ достаточномъ количествѣ *), да и несовершенства нашихъ путей сообщенія затрудняли своевременную доставку металла къ мѣстамъ его обработки. Наконецъ, законъ, изданный въ 1861 г., дозволялъ владѣльцамъ машиностроительныхъ заводовъ выписывать для заводскаго производства изъ-за границы безпошлинно чугунъ и

*) Со времени сороковыхъ годовъ (см. выше) добыча чугуна въ Европейской Россіи (не считая Финляндіи и губерній Царства Польскаго) возросла съ 12.935.000 пуд. всего до 15.959.000 пуд. (См. Историко-Статистическій обзоръ Россіи т. I, приложенія).

желѣзо—право, которымъ широко пользовались почти всѣ наши желѣзодѣлательные заводы.

Мѣры, предложенныя Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ для оживленія нашей желѣзодѣлательной промышленности.

Тогдашній Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретарь Рейтернъ, ясно сознавалъ, что такое положеніе дѣлъ не можетъ долѣе быть терпимо и что къ устраненію его необходимо принять энергическія мѣры. Свой взглядъ на этотъ предметъ онъ изложилъ во всеподданнѣйшей запискѣ, представленной имъ Государю въ началѣ 1866 г. и вызванной поступившимъ въ Министерство Финансовъ отъ Ген. Ад. Князя Васильчикова ходатайствомъ о разрѣшеніи просителю построить на югѣ Россіи рельсовый заводъ. Васильчиковъ обратился къ Министру Финансовъ съ вопросомъ, сочувствуетъ ли Правительство подобному предпріятію, и если сочувствуетъ, то можетъ ли учреждаемый заводъ расчитывать на обезпеченіе его производительности казенными заказами. Записка Рейтерна по этому поводу, хранящаяся въ Архивѣ Совѣта Министровъ, содержитъ въ себѣ вполнѣ опредѣленную программу дѣйствій по разсматриваемому вопросу на будущее время и въ виду несомнѣннаго интереса, который она представляетъ для характеристики взглядовъ ея составителя, приводится здѣсь цѣликомъ.

«Вашему Императорскому Величеству, писалъ Рейтернъ, извѣстно мое убѣжденіе, что развитіе у насъ рельсоваго и нѣкоторыхъ другихъ горныхъ производствъ составляетъ одно изъ жизненныхъ условій будущаго финансоваго и экономическаго благосостоянія Россіи. Я говорю финансоваго благосостоянія потому, что постепенное, но по возможности безотлагательное развитіе рельсоваго, пушечнаго, какъ стальнаго, такъ и чугуннаго производствъ, выдѣлки у насъ брони и т. п. облегчитъ ту тяжелую дань заграничныхъ платежей, которые нынѣ тяготѣютъ на нашемъ вексельномъ курсѣ и общемъ государственномъ кредитѣ. Поэтому я могъ отвѣчать Князю Васильчикову только удостовѣреніемъ полнаго съ моей стороны сочувствія его предпріятію».

«Что же относится до втораго вопроса, т. е. до обезпеченія завода достаточнымъ заказомъ рельсовъ, то я не могъ дать Князю положительнаго отвѣта».

«Россіи необходимы желѣзныя дороги; останавливать сооруженіе желѣзныхъ дорогъ впредь до достаточнаго развитія рельсоваго промысла, только что начинающагося, очевидно

невозможно; но съ другой стороны, по моему мнѣнію, столь же очевидно, что, не будетъ у насъ рельсовъ—не можетъ развиться горный промыселъ, если всѣ наши дороги будутъ сооружаемы изъ рельсовъ, допускаемыхъ безпошлинно изъ Англіи. Поэтому я не могу раздѣлять мнѣнія съ одной стороны крайнихъ поборниковъ допущенія иностранныхъ рельсовъ всегда и во всѣхъ случаяхъ, потому только, что учредители компаній, подъ вліяніемъ, можетъ быть, англійскихъ интересовъ, требуютъ этого допущенія, какъ непреложнаго условія составленія общества, а съ другой стороны—убѣжденія сторонниковъ развитія горнаго промысла, желающихъ совершеннаго недопущенія англійскихъ рельсовъ. Первое изъ этихъ мнѣній, мнѣ кажется, жертвуетъ общею государственною цѣлью, т. е. устройствомъ сообщеній и развитіемъ національнаго богатства, для достиженія частной цѣли, т. е. устройства той или другой дороги, ибо если уступка требованіямъ учредителей облегчаетъ дѣло въ отдѣльномъ случаѣ, то повтореніе этой уступки во всѣхъ случаяхъ становится уже какъ бы общимъ началомъ, прямо противодѣйствующимъ какъ развитію горнаго промысла, такъ и облегченію заграничныхъ платежей и слѣдовательно дѣйствуетъ во вредъ, съ одной стороны, той промышленности, безъ которой немыслимо значительное развитіе народнаго богатства, а съ другой стороны во вредъ государственному кредиту, который одинъ только и можетъ обезпечить Россіи дѣйствительное окончаніе необходимой намъ сѣти желѣзныхъ дорогъ. Напротивъ того, совершенное недопущеніе англійскихъ рельсовъ хотя бы и дало огромныя средства къ развитію горнаго промысла, но замедлило бы исполненіе желѣзныхъ дорогъ».

«Для практическаго разрѣшенія этого столь же важнаго, какъ и сложнаго вопроса, по моему убѣжденію, представляется одно только средство: допускать попрежнему иностранные рельсы на бо́льшей части сооружаемыхъ дорогъ, т. е. на всѣхъ западныхъ, сѣверныхъ и центральныхъ; дороги же, пролегающія по мѣстностямъ, гдѣ рельсовое производство можетъ укорениться, а равно и дороги, близко къ этимъ мѣстностямъ подходящія, строить преимущественно изъ своихъ рельсовъ, допуская иностранныя лишь настолько, чтобы не замедлить слишкомъ окончанія дороги. Къ числу этихъ послѣднихъ принадлежатъ прежде всего Уральская дорога отъ Перми къ

Тюмени и Екатеринославская отъ Харькова къ Азовскому морю. Послѣдняя, пролегая по богатому каменнымъ углемъ и рудою Бахмутскому бассейну, представляетъ всѣ данныя къ прочному основанію рельсоваго производства какъ Правительствомъ, такъ и частными лицами. При обезпеченіи рельсовому производству значительной поставки на эту дорогу, проходящую, такъ сказать, мимо воротъ завода, эта новая на югѣ промышленность обѣщала бы, кромѣ вѣрныхъ выгодъ, столь очевидныя удобства относительно доставки, исправленія могущихъ случиться ошибокъ и быстраго оборота капитала, что можно надѣяться, что по окончаніи дороги, т. е. примѣрно черезъ пять лѣтъ, рельсовое и другія горныя производства окрѣпнутъ и будутъ въ состояніи снабжать рельсами если не всю, то значительную часть Россіи».

«По всѣмъ вышеизложеннымъ соображеніямъ мнѣ казалось бы полезнымъ: 1) горному вѣдомству приступить безотлагательно къ основанію рельсоваго производства въ Екатеринославскомъ каменноугольномъ бассейнѣ и 2) предложеніе Князя Васильчикова и, если явятся, и другихъ лицъ, не отклонять, а напротивъ, частнымъ компаніямъ, представляющимъ достаточное въ солидности ручательство, обезпечить заказы рельсовъ съ нѣкоторымъ даже пожертвованіемъ относительно цѣны».

На запискѣ Статсъ-Секретаря Рейтерна Государь Собственноручно написалъ: **«Предварительный отвѣтъ, данный Кн. Васильчикову, Я вполнѣ одобряю, но такъ какъ дѣло это Я считаю первѣйшей важности для будущности Россіи, то желаю, чтобы оно было обсужено въ Моемъ Присутствіи, въ Совѣтѣ Министровъ».**

Послѣ засѣданія Совѣта Министровъ, имѣвшаго мѣсто 17 Февраля 1866 г., 19 того же Февраля состоялось Высочайшее повелѣніе, редактированное такъ:

«*Государь Императоръ, признавъ первостепенную для Россіи важность развитія означеннаго (желѣзодѣлательнаго) производства, Высочайше соизволилъ предварительно одобрить предположенія Министра Финансовъ какъ о поощреніи солидныхъ частныхъ компаній къ устройству рельсовыхъ заводовъ на югѣ Россіи, такъ и объ усиленіи тамъ казенной выплавки чугуна и основаніи рельсоваго завода, съ тѣмъ, чтобы окончательныя по симъ предметамъ Высочайшія разрѣшенія были испрошены въ свое время по собраніи ближайшихъ свѣдѣній и составленіи полныхъ сообра-*

женій относительно устройства какъ казеннаго, такъ и частныхъ рельсовыхъ заводовъ» *).

Въ Октябрѣ того же 1866 г. Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ было объявлено новое Высочайшее повелѣніе (отъ 6 Октября), гласившее:

«Съ цѣлью сокращенія перевода денегъ за границу прекратить на будущее время правительственные заказы за границею, подобно тому, какъ уже это приведено въ исполненіе по морскому вѣдомству и затѣмъ всѣ заказы, какъ Военнаго Министерства и Министерства Путей Сообщенія, такъ и другихъ вѣдомствъ, исполнять внутри Государства не смотря ни на какія затрудненія или неудобства, которыя это могло бы представить на первыхъ порахъ».

Оба эти Высочайшія повелѣнія знаменуютъ собою наступленіе новаго періода въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла: Правительство вступало на путь рѣшительнаго и систематическаго поощренія внутренняго производства рельсовъ и подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ. Было очевидно, что хотя на первое время и имѣлось въ виду прекратить лишь *казенные* заказы за границею, все же мѣрою этою предполагалось, путемъ ряда новыхъ заказовъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей отъ имени Правительства отечественнымъ желѣзодѣлательнымъ заводамъ, развить производство послѣднихъ до такихъ размѣровъ, чтобы они могли впослѣдствіи обезпечивать потребности и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Что именно такой смыслъ былъ приданъ Высочайшему повелѣнію отъ 6 Октября 1866 г. въ правительственныхъ кругахъ, наиболѣе близко стоявшихъ къ желѣзнодорожному дѣлу, доказываетъ отношеніе къ этому вопросу тогдашняго Министра Путей Сообщенія, Инженеръ Ген. Лейт. Мельникова, который въ представленіи своемъ въ Комитетъ Министровъ «о мѣрахъ къ водворенію въ Россіи производства подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ», между прочимъ писалъ: «Поощряя учрежденіе заводовъ, необходимо имѣть въ виду поставить дѣло на столь прочное основаніе, чтобы современемъ исполнялись внутри Государства заказы всѣхъ желѣз-

*) См. Дѣло Архива Совѣта Министровъ за № 64. Для собранія свѣдѣній на мѣстахъ былъ командированъ директоръ Горнаго Департамента, Ген.-Маіоръ Рашетъ, результатомъ поѣздки котораго явилось учрежденіе казеннаго Лисичанскаго чугуноплавильнаго завода (см. ниже).

ныхъ дорогъ, какъ правительственныхъ, такъ и частныхъ, на сооруженіе которыхъ будутъ выдаваться концессіи» *).

Тотъ же взглядъ Мельниковъ проводилъ и нѣсколько ранѣе, въ перепискѣ, возникшей въ концѣ 1866 г. между нимъ и Министромъ Финансовъ, по поводу мѣръ, которыя предстояло принять въ ближайшемъ будущемъ для исполненія Монаршей воли, выраженной въ двухъ приведенныхъ Высочайшихъ повелѣніяхъ. Считая, что наиболѣе сильно въ то время ощущалась потребность въ рельсахъ, необходимыхъ вслѣдствіе усиленной постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ, Мельниковъ полагалъ, что прежде всего надлежитъ озаботиться утвержденіемъ на болѣе прочныхъ началахъ нашего *рельсоваго* производства. Въ этомъ отношеніи онъ рекомендовалъ давать отечественнымъ заводамъ правительственные заказы рельсовъ на болѣе или менѣе продолжительные сроки и притомъ не стѣсняясь нуждами однѣхъ лишь казенныхъ линій, для того, чтобы заводчики въ продолженіе контрактныхъ сроковъ въ состояніи были покрыть свои издержки по устройству или приспособленію заводовъ къ новому производству. Статсъ-Секретарь Рейтернъ держался того же взгляда, но заявлялъ еще, что онъ считалъ бы полезнымъ поручать исполненіе правительственныхъ заказовъ заводамъ, уже существующимъ, которымъ остается только приспособить внутреннее свое устройство для изготовленія требуемыхъ отъ нихъ издѣлій, или же заводамъ, хотя и возникающимъ вновь, но располагающимъ основными капиталами, достаточными для постоянныхъ затратъ на заводское устройство. «Необходимо, находилъ Министръ Финансовъ, чтобы выдаваемые отъ казны въ счетъ исполненія правительственныхъ заказовъ задатки, служили для заводовъ лишь оборотнымъ, но отнюдь не основнымъ капиталомъ». При проведеніи такого плана, по мнѣнію Министра Финансовъ, выполненіе казенныхъ заказовъ будетъ для заводовъ не условіемъ самаго ихъ существованія, какимъ оно являлось до тѣхъ поръ, но только средствомъ для расширенія круга ихъ дѣятельности, т. е. именно для достиженія цѣли, къ которой стремится Правительство **).

Сужденія, высказанныя двумя наиболѣе заинтересованными въ разсматриваемомъ дѣлѣ Министрами, указываютъ, что Пра-

*) Представленіе 15 Февраля 1868 г. за № 123.

**) См. Прилож. къ Журн. Ком. Мин. за Мартъ мѣсяцъ 1868 г.

вительство предполагало установить новую систему поощренія нашихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ казенными заказами; система эта основывалась на сообразованіи размѣра заказовъ не съ предстоящею на ближайшее время потребностью казенныхъ дорогъ въ заказываемыхъ предметахъ, а съ производительною силою заводовъ, получавшихъ заказы. Статсъ-Секретарь Рейтернъ держался мнѣнія, что для того количества имѣющихъ быть поставленными съ русскихъ заводовъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, которое будетъ превышать потребности собственно казенныхъ линій, «въ свое время найдется полезное употребленіе» *). Это послѣднее утвержденіе заставляло предполагать, что Министръ Финансовъ имѣлъ въ виду современемъ привлечь и частныя компаніи къ пользованію желѣзнодорожными принадлежностями внутренняго производства—предположеніе, не замедлившее оправдаться. Первый шагъ въ этомъ направленіи былъ сдѣланъ, хотя и въ довольно нерѣшительной еще формѣ, уже въ 1867 г.: въ Высочайше утвержденныхъ въ этомъ году (1 Марта и 9 Мая) концессіяхъ на Елецко-Грязскую и Шуйско-Ивановскую линіи обществамъ этихъ дорогъ было предписано «пріобрѣтать преимущественно въ Россіи товарные вагоны и платформы». Приглашеніе пріобрѣтать въ Россіи именно эти предметы объяснялось тѣмъ, уже отмѣченнымъ выше, обстоятельствомъ, что производство товарныхъ вагоновъ къ срединѣ шестидесятыхъ годовъ находилось у насъ въ сравнительно болѣе благопріятныхъ условіяхъ, чѣмъ паровозостроительное и рельсопрокатное дѣло, изготовленіе же платформъ, въ виду относительной легкости ихъ выдѣлки, едва ли могло составить существенное затрудненіе для нашихъ заводовъ.

Слѣдовательно, предъявляя изложенное выше требованіе двумъ вновь возникшимъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, Правительство формулировало его такъ, а не иначе, приспособляясь къ даннымъ обстоятельствамъ и желая сдѣлать его выполнимымъ на практикѣ; поэтому указанное требованіе имѣло въ виду только ту отрасль производства желѣзнодорожныхъ принадлежностей, которая, по расчету Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, могла оказаться на высотѣ предъявленной ей задачи. Впослѣдствіи ограничительными правилами въ такомъ же родѣ проектировалось обставить для

*) Отношеніе М. Ф. къ М. П. С. отъ 28 Февраля 1867 г. за № 281 (см. тамъ же).

частныхъ компаній заказы и другихъ необходимыхъ для желѣзныхъ дорогъ предметовъ (рельсовъ и паровозовъ), но для этого надо было сначала поставить самое дѣло изготовленія ихъ на болѣе или менѣе твердую почву. Эту цѣль и преслѣдовало Правительство, и для достиженія ея въ теченіе 1866—1874 г.г. былъ предпринятъ рядъ мѣръ, разсчитанныхъ на то, чтобы сначала ослабить, а съ теченіемъ времени по возможности вовсе уничтожить зависимость Россіи отъ заграничныхъ заводчиковъ въ дѣлѣ снабженія нашихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами и подвижнымъ составомъ.

Мѣры, принятыя для поощренія рельсоваго производства и ихъ послѣдствія.

Для поощренія отечественнаго *производства рельсовъ*, Правительство уже въ 1866 г. приступило къ выполненію программы, начертанной въ Высочайшемъ повелѣніи 19 Февраля того же года (см. выше). Прежде всего было начато устройство новаго казеннаго чугуноплавильнаго завода на югѣ Россіи; мѣсто для него было избрано въ Лисичанскѣ, на берегу р. Сѣвернаго-Донца, въ 65 верстахъ отъ г. Славянска. Выборъ остановился на этомъ мѣстѣ потому, что здѣсь была колыбель горнозаводскаго дѣла въ нашей южной полосѣ. Лисичанское мѣсторожденіе было уже давно извѣстно и добыча угля въ этой мѣстности могла считаться до нѣкоторой степени организованною; кромѣ того въ Лисичанскѣ существовало постоянное населеніе горнорабочихъ. Совокупность этихъ условій позволяла надѣяться, что заводъ будетъ въ состояніи съ успѣхомъ производить выплавку чугуна на мѣстномъ минеральномъ топливѣ *).

Помимо осуществленія проекта учрежденія казеннаго чугуноплавильнаго завода на югѣ Россіи, вслѣдъ за которымъ имѣлъ быть основанъ въ той же мѣстности казенный же рельсопрокатный заводъ, Правительствомъ въ теченіе 1866—

*) Существованіе каменноугольныхъ, а также антрацитныхъ, залежей на югѣ Россіи было извѣстно еще съ первой половины XVIII столѣтія, но недостатокъ въ путяхъ сообщенія и отсутствіе заводской и фабричной промышленности въ этомъ краѣ, тогда по преимуществу земледѣльческомъ, препятствовали добычѣ тамъ минеральнаго топлива въ сколько нибудь значительныхъ размѣрахъ. Подробное геологическое изслѣдованіе Донецкаго бассейна и рудныхъ залежей граничащаго съ нимъ раіона было произведено еще въ сороковыхъ годахъ истекшаго вѣка. Ко времени восшествія на Престолъ Императора Александра II, Лисичанское мѣсторожденіе было единственное, гдѣ велась болѣе или менѣе правильная разработка каменнаго угля, которымъ снабжался, между прочимъ, Луганскій казенный литейный заводъ, отстоявшій отъ Лисичанска на разстояніи около 80 верстъ.

1873 г.г. былъ данъ рядъ разрѣшеній на устройство новыхъ чугуноплавильныхъ, а также рельсопрокатныхъ заводовъ (частныхъ), на весьма льготныхъ и по возможности даже поощрительныхъ для ихъ организаторовъ условіяхъ. Устройство такихъ заводовъ было дозволено: Ген. Ад. Князю Васильчикову, Князю Кочубею, англійскому подданному Мёрфи, извѣстному желѣзнодорожному предпринимателю Полякову, англійскому же подданному Джону Юзу (Hughes) и учредителямъ товарищества Брянскаго рельсопрокатнаго желѣзодѣлательнаго и механическаго производствъ—Губонину и Голубеву. Послѣдній заводъ предназначался къ учрежденію въ Орловской губерніи, остальные же кромѣ завода Мёрфи—въ южномъ каменноугольномъ раіонѣ.

Изъ всѣхъ перечисленныхъ предпріятій состоялись и были пущены въ ходъ только частные заводы Новороссійскаго общества (Юза) и Брянскаго товарищества (Губонина и Голубева); остальные же предприниматели—въ томъ числѣ и казна—должны были отказаться отъ осуществленія своихъ плановъ.

Лисичанскій казенный заводъ, оконченный устройствомъ въ 1870 г., оказался поставленнымъ въ крайне невыгодныя для производства условія: качество угля, на которомъ ему приходилось работать, не оправдало возлагавшихся на него Правительствомъ ожиданій; кромѣ того, дѣйствіе завода парализовалось отдаленностью мѣсторожденій желѣзныхъ рудъ, ближайшія изъ которыхъ находились отъ завода на разстояніи не менѣе 60 верстъ. Опыты плавки чугуна, произведенные на заводѣ, окончились неудачею и заводъ рѣшено было закрыть. Вслѣдъ за этою неудачею было оставлено и предположеніе основать въ той же мѣстности казенный заводъ для прокатки рельсовъ.

Предпріятіе, задуманное Княземъ Васильчиковымъ, не состоялось потому, что Министерство Государственныхъ Имуществъ встрѣтило затрудненія къ отводу подъ заводъ казеннаго участка земли съ расположенной тутъ же каменноугольной залежью (въ Бахмутскомъ уѣздѣ, Екатеринославской губерніи).

Англійскому подданному Мёрфи, который намѣревался устроить рельсовый заводъ въ С.-Петербургѣ, не удалось организовать надлежащимъ образомъ финансовую сторону дѣла и онъ отказался отъ своего проекта.

Строитель Курско-Харьково-Азовской желѣзной дороги Поляковъ, который при утвержденіи устава общества упомянутой дороги обязался, безъ всякаго денежнаго содѣйствія со стороны Правительства, устроить вблизи линіи рельсовый заводъ для выдѣлки не менѣе 500.000 пуд. рельсовъ въ годъ (см. т. I, гл. IV настоящаго очерка), въ 1869 г. безвозмездно получилъ просимый имъ для этой цѣли казенный участокъ земли (въ Бахмутскомъ же уѣздѣ). Заводъ долженъ былъ открыть свои дѣйствія въ 1872 г., но уже лѣтомъ этого года Поляковъ ходатайствовалъ объ отдаленіи указаннаго срока и просилъ разрѣшенія на передачу своихъ обязательствъ учрежденному имъ обществу Азовскаго рельсоваго завода. Комитетъ Министровъ, разсмотрѣвъ это дѣло въ засѣданіи 1 Августа 1872 г., Высочайше утвержденнымъ 16 Августа журналомъ постановилъ удовлетворить ходатайство Полякова, причемъ въ соображеніяхъ Комитета было указано на необходимость всемѣрнаго поощренія отечественнаго рельсоваго производства. Поощреніе въ данномъ случаѣ выразилось въ допущеніи нѣкоторыхъ льготныхъ для учреждаемой компаніи условій, не включавшихся въ уставы другихъ акціонерныхъ обществъ того времени (дозволеніе имѣть облигаціонный капиталъ въ размѣрѣ $^1/_2$ всего основнаго капитала, а не $^1/_3$, какъ практиковалось обыкновенно; раздробительная оплата акцій въ теченіе двухъ лѣтъ двукратными взносами ежегодно по 25% номинальной стоимости и т. п.). Но и это общество не состоялось—какъ объяснялъ учредитель—потому, что мѣстность, предназначенная для устройства завода, оказалась, по ближайшему изслѣдованію, неудобною вслѣдствіе недостатка по близости воды; поэтому Поляковъ испрашивалъ разрѣшенія передать исполненіе лежавшаго на предположенномъ къ учрежденію обществѣ Азовскаго завода обязательства по изготовленію ежегодно 500.000 пуд. рельсовъ другой компаніи—Новороссійскому обществу каменноугольнаго, желѣзнаго и рельсоваго производствъ,—уже основанному къ тому времени Джономъ Юзомъ (см. ниже). Объ упомянутыя компаніи имѣлось въ виду слить въ одну, съ признаніемъ собственностью соединяющихся обществъ всего принадлежащаго обоимъ движимаго и недвижимаго имущества. Дѣло это въ 1875 г. восходило на разсмотрѣніе Комитета Министровъ, который, во вниманіе къ испытанной уже финансовой благонадежности компаніи

Юза, не видѣлъ основаній отказать Полякову и даже призналъ возможнымъ возвратить просителю внесенный имъ залогъ въ 500.000 р.,—не прежде, однако, чѣмъ Новороссійское общество приспособитъ свой заводъ къ новымъ, предъявленнымъ ему, расширеннымъ требованіямъ производства. Государь утвердилъ положеніе Комитета 23 Мая 1875 г. *).

Заводъ Юза, о которомъ только что шла рѣчь, былъ первымъ предпріятіемъ по эксплоатаціи каменноугольныхъ мѣсторожденій и обработкѣ металла на югѣ Россіи, которое въ теченіе разсматриваемаго періода времени сразу удалось поставить на прочныхъ основаніяхъ. Основатель его Юзъ (Hughes), бывшій главный техникъ Мильвельскаго завода въ Лондонѣ, пріѣхалъ въ С.-Петербургъ въ 1868 г. и вступилъ въ переговоры относительно образованія общества для эксплоатаціи каменноугольныхъ копей Донецкаго бассейна и водворенія въ этомъ раіонѣ рельсоваго производства съ Кн. Кочубеемъ, которому за годъ до того, въ силу Высочайше утвержденнаго 10 Ноября 1867 г. положенія Комитета Министровъ, было выдано Министромъ Финансовъ удостовѣреніе, что если ему удастся образовать подобнаго рода общество, то Правительство предоставитъ ему безвозмездно пустопорожнія казенныя земли въ количествѣ, достаточномъ для разработки каменноугольныхъ копей въ широкихъ размѣрахъ и въ продолженіи десяти лѣтъ будетъ выплачивать премію въ 50 к. за каждый пудъ рельсовъ, выдѣланныхъ на проектированномъ просителемъ къ устройству рельсовомъ заводѣ.

Въ теченіе почти года Князь Кочубей тщетно пытался осуществить свой планъ, но, несмотря на всѣ старанія, не могъ ни въ Россіи, ни за границей найти капиталовъ на задуманное имъ предпріятіе. Кончилось тѣмъ, что онъ переуступилъ свои права Юзу, который принялъ на себя всѣ обязательства Князя Кочубея по этому дѣлу и съ тѣхъ поръ сталъ вести переговоры непосредственно съ Правительствомъ.

Результатомъ ихъ явилось учрежденіе Юзомъ въ Англіи Новороссійскаго общества каменноугольнаго, желѣзнаго и рельсоваго производствъ (New Russia company limited) съ основ-

*) На уступленномъ въ 1869 г. Полякову участкѣ казенной земли были заложены каменноугольныя копи и добываемое изъ нихъ минеральное топливо служило для отопленія паровозовъ на Курско-Харьково-Азовской дорогѣ.

нымъ капиталомъ въ 300.000 фунт. стерл. *). Общество это хотя и было организовано на основаніи англійскихъ законовъ, но, по требованію Комитета Министровъ, выработавшаго окончательную редакцію договора съ Юзомъ, обязывалось подчиняться всѣмъ законамъ Россійской Имперіи относительно подсудности и отвѣтственности въ дѣлахъ съ казною и частными лицами. Юзу были предоставлены всѣ льготы, обѣщанныя Князю Кочубею: безвозмездный отводъ казенныхъ участковъ для устройства каменноугольныхъ копей, 50-ти копѣечная премія за каждый пудъ выдѣланныхъ и принятыхъ на желѣзныя дороги рельсовъ (однако въ предѣлахъ до 300.000 пуд. въ годъ), и кромѣ того, право безпошлиннаго привоза изъ-за границы всѣхъ безъ исключенія предметовъ, нужныхъ для устройства и первоначальнаго дѣйствія завода и копей. Нѣсколько позднѣе, на основаніи дополнительнаго договора съ Юзомъ, также предварительно разсмотрѣннаго въ Комитетѣ Министровъ, и удостоившагося одобренія Государя 24 Апрѣля 1870 г., Новороссійское общество получило изъ Государственнаго Казначейства денежную ссуду въ размѣрѣ 500.000 р. изъ 6% годовыхъ на 37-лѣтнихъ банковыхъ правилахъ **).

Правительство не имѣло основаній раскаиваться въ предоставленіи Юзу дарованныхъ ему льготъ: онъ вполнѣ оправдалъ оказанное ему довѣріе и ему, по справедливости, принадлежитъ вся честь созданія перваго на югѣ Россіи чугуноплавильнаго завода, дѣйствующаго на минеральномъ топливѣ, а также водворенія въ этомъ раіонѣ рельсоваго производства. Юза не остановили крупныя и часто неожиданныя препятствія, встрѣчавшіяся на его пути: всѣ, по большей части грузные, матеріалы и приборы онъ долженъ былъ привезти изъ Англіи и

*) Договоръ съ Юзомъ на образованіе этого общества былъ Высочайше утвержденъ 18 Апрѣля 1869 г.

**) Комитетъ Министровъ счелъ возможнымъ допустить выдачу ссуды лишь при соблюденіи слѣдующихъ условій: 1) право на полученіе ссуды наступаетъ для общества только по удостовѣреніи Правительства въ томъ, что на постройку завода и Константиновской желѣзной дороги, которую Юзъ обязался соорудить (см. т. II, гл. I настоящаго очерка), употреблено, и притомъ съ пользою для дѣла, не менѣе половины основнаго капитала компаніи (сообразно съ этимъ условіемъ общество получило наруки ссуду только въ 1874 г.); 2) въ случаѣ, если общество въ теченіе 9 мѣсяцевъ со дня утвержденія дополнительныхъ условій не оборудуетъ и не пуститъ въ ходъ доменныхъ печей для выплавки чугуна въ количествѣ 100 тоннъ (6.100 пуд.) еженедѣльно, то представленный имъ залогъ въ 20.000 фунт. стерл. поступаетъ въ собственность казны, и 3) обезпеченіемъ выдаваемой ссуды будутъ служить всѣ устройства и приспособленія заводовъ, копей и рельсовыхъ путей, принадлежащихъ обществу.

доставить ихъ отъ Таганрогскаго порта за 100 слишкомъ верстъ, на воловьихъ подводахъ, по непроѣзднымъ почти дорогамъ; кромѣ мастеровъ, выписанныхъ изъ Англіи, необходимо было привлечь къ дѣлу и русскихъ рабочихъ, для которыхъ пришлось безотлагательно соорудить въ степномъ, безлюдномъ краѣ хотя бы временныя жилища; въ довершеніе всего оказалось, что мѣстность, въ которой первоначально предполагалось поставить доменныя печи и учредить заводъ, не заключала въ себѣ всѣхъ техническихъ условій, необходимыхъ для успѣшнаго дѣйствія подобнаго рода сооруженій,—нужно было отыскать другой, болѣе пригодный пунктъ, съ обезпеченнымъ запасомъ угля и достаточнымъ количествомъ воды. Несмотря на всѣ эти затрудненія, чугуноплавильный заводъ былъ отстроенъ Юзомъ въ надлежащій срокъ (на участкѣ земли, арендованномъ у Князя Ливена, на берегу рѣки Калміуса) и съ 24 Апрѣля 1871 г. было приступлено къ плавкѣ чугуна изъ доменной печи. Однако, нѣсколько дней спустя въ печи обнаружились поврежденія, на исправленіе которыхъ потребовалось около 9 мѣсяцевъ; по истеченіи этого срока доменная плавка была снова возобновлена и съ тѣхъ поръ на заводѣ началась правильная выплавка чугуна (до 1.500.000 пуд. въ годъ). Рельсопрокатный же заводъ былъ пущенъ въ ходъ въ 1873 г.; въ первый же годъ своего существованія несмотря на неустановившійся еще составъ рабочихъ онъ успѣлъ выработать 143.000 пуд., а во второй (1874 г.)—345.550 пуд. рельсовъ (изъ нихъ 285.543 пуд. новыхъ и 60.007 пуд. перекатанныхъ изъ старыхъ), не считая 18.866 пуд. скрѣпленій *). Новые рельсы выдѣлывались изъ мѣстнаго металла и на мѣстномъ же минеральномъ топливѣ; такимъ образомъ былъ сдѣланъ первый шагъ къ созданію на югѣ Россіи рельсопрокатнаго производства съ помощью исключительно туземнаго матеріала.

Черезъ годъ послѣ открытія Юзовскаго завода началъ свои дѣйствія рельсопрокатный заводъ въ Брянскомъ уѣздѣ Орловской губерніи на р. Деснѣ, устроенный Голубевымъ и Губонинымъ, которые учредили для эксплоатаціи его товарищество Брянскаго рельсопрокатнаго, желѣзодѣлательнаго и механическаго завода. Хотя по уставу послѣдняго, Высочайше

*) Цифры эти взяты изъ Сборника Бушена.

утвержденному, по разсмотрѣніи его Комитетомъ Министровъ, 20 Іюня 1873 г., срокъ для оборудованія и приведенія въ дѣйствіе завода былъ назначенъ четырехлѣтній, однако товарищество успѣло окончить приспособленія для прокатки рельсовъ гораздо ранѣе и уже въ началѣ 1874 г. заводъ былъ пущенъ въ ходъ. Въ теченіе этого года онъ выработалъ 58.586 пуд. новыхъ желѣзныхъ рельсовъ и перекатали 117.172 пуд. старыхъ *).

Кромѣ указанныхъ двухъ, вновь возникшихъ, предпріятій, въ теченіе 1867—1868 г.г. къ изготовленію рельсовъ были приспособлены нѣкоторые металлургическіе заводы, уже существовавшіе ранѣе, но не занимавшіеся прежде рельсопрокатнымъ дѣломъ **): 1) заводъ Главнаго Общества (бывшій Герцога Лейхтенбергскаго), введшій у себя съ 1868 г. перекатку старыхъ рельсовъ, 2) Камско-Воткинскій казенный заводъ (на Уралѣ), на которомъ, впрочемъ, выдѣлка рельсовъ производилась не безпрерывно и имѣла характеръ болѣе ими менѣе случайный, 3) заводъ Фронштейна въ Таганрогѣ и 4) бывшіе Шепелевскіе заводы въ Нижегородской губерніи, пріобрѣтенные товариществомъ Выксунскихъ заводовъ ***).

Послѣдніе два завода получили правительственные заказы (первый на 2.100.000 пуд., а второй на 5.000.000 пуд. рельсовъ), но не могли ихъ исполнить, и передали ихъ: первый—заводу Новороссійскаго общества, а второй—Путиловскому заводу.

Изъ другихъ рельсовыхъ заводовъ, существовавшихъ въ то время, правительственные заказы были даны въ теченіе 1867—1874 г.г. только заводу Путиловскому, который сосредоточилъ свою дѣятельность преимущественно на перекаткѣ старыхъ рельсовъ (общее количество правительственныхъ за-

---

*) См. тамъ же.—Учрежденный около того же времени въ области Войска Донскаго заводъ Пастухова здѣсь не упоминается, такъ какъ онъ не вполнѣ подходилъ къ типу разсматриваемыхъ въ данномъ отдѣлѣ настоящей главы заводовъ. Онъ первоначально былъ также предназначенъ для выплавки чугуна (на антрацитѣ), но опыты плавки окончились неудачей и заводъ сталъ заниматься передѣлкою старыхъ рельсовъ и желѣзной ломи въ сортовое желѣзо.

**) На заводѣ Дея и К° (впослѣдствіи Путилова) въ С.-Петербургѣ и Демидова на Уралѣ рельсопрокатное производство какъ извѣстно, уже было поставлено на болѣе или менѣе твердыхъ началахъ значительно ранѣе, почему они и не вошли въ настоящій списокъ рельсовыхъ заводовъ.

***) Предполагалось еще приспособить къ рельсовому производству Истьинскій заводъ, купленный образованнымъ въ 1873 г. обществомъ русскаго рельсоваго производства; но вслѣдствіе финансовыхъ затрудненій и недостатка заказовъ заводъ съ 1874 г. ограничился выдѣлкой рельсовыхъ скрѣпленій.

казовъ упомянутому заводу за разсматриваемое время составляло около 6.700.000 пуд. желѣзныхъ рельсовъ, не говоря о стальныхъ, заказанныхъ въ количествѣ 4.000 пуд. въ самомъ концѣ 1874 г., о чемъ будетъ говорено ниже). Остальные же заводы для выдѣлки рельсовъ должны были довольствоваться частными заказами, полученіе которыхъ Правительство озаботилось имъ обезпечить, обязавъ вновь учреждавшіяся желѣзнодорожныя общества пріобрѣтать часть нужныхъ имъ рельсовъ въ Россіи (см. ниже).

Таковы были мѣры, принятыя Правительствомъ для насажденія въ Россіи рельсоваго производства.

Поощрительныя мѣры къ изготовленію на русскихъ заводахъ подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ.

Что же касалось исполненія Высочайшаго повелѣнія 6 Октября 1866 г. (о прекращеніи правительственныхъ заказовъ заграничнымъ заводамъ) въ отношеніи снабженія нашихъ желѣзныхъ дорогъ подвижнымъ составомъ, то здѣсь главнымъ вопросомъ являлось созданіе въ Россіи на прочныхъ началахъ отечественнаго *паровозостроительства*—отрасли желѣзодѣлательнаго производства, до тѣхъ поръ, какъ указано выше, весьма туго у насъ прививавшейся; дѣло же постройки вагоновъ (особенно товарныхъ) и платформъ уже тогда получило нѣкоторое развитіе и его оставалось только поддерживать.

Министромъ Путей Сообщенія въ 1867 г. былъ сдѣланъ вызовъ лицъ, желающихъ устроить новые или приспособить старые заводы къ выдѣлкѣ локомотивовъ, а также остальнаго подвижнаго желѣзнодорожнаго состава (о болѣе мелкихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностяхъ—стрѣлкахъ, крестовинахъ, поворотныхъ кругахъ, скрѣпленіяхъ къ рельсамъ и т. п. въ вызовѣ не упоминалось: Ген. Лейт. Мельниковъ находилъ, что для изготовленія подобнаго рода предметовъ существовавшіе тогда въ Россіи желѣзодѣлательные заводы обставлены достаточными приспособленіями). Въ отвѣтъ на такой вызовъ поступило 29 предложеній; обсужденіе ихъ, а также изысканіе общихъ мѣръ, при помощи которыхъ можно было бы надѣяться на успѣшный ходъ дѣла изготовленія подвижнаго состава для желѣзныхъ дорогъ внутри страны, Министръ Путей Сообщенія поручилъ особой коммисіи, подъ предсѣдательствомъ своего Товарища Ген. Лейт. Герстфельда.

Изъ всѣхъ поступившихъ предложеній коммисія признала достойными вниманія только семь, исходившихъ отъ

заводчиковъ, которые уже успѣли своею прежнею дѣятельностью снискать себѣ довѣріе Правительства. Этимъ семи заводчикамъ коммисія и полагала предоставить заказы отъ Правительства на изготовленіе паровозовъ, вагоновъ и платформъ *), причемъ въ видахъ особаго поощренія заводовъ, предполагавшихъ приспособиться къ фабрикаціи паровозовъ, проектировала цѣны на послѣдніе съ надбавкою 8½% противъ среднихъ заграничныхъ цѣнъ. При этомъ коммисія настаивала на употребленіи въ дѣло всѣми паровозо-и вагоностроительными заводами исключительно русскихъ матеріаловъ.

Затѣмъ, въ видѣ общей мѣры, коммисія рекомендовала, для доставленія возможности русскимъ заводчикамъ конкуррировать съ иностранными и для побужденія желѣзнодорожныхъ обществъ дѣлать заказы на поставку подвижнаго состава отечественнымъ заводамъ, по возможности безотлагательно установить таможенную пошлину на ввозимые въ Россію изъ-за границы паровозы (до тѣхъ поръ пропускавшіеся безпошлинно) и возвысить размѣръ существовавшаго тогда таможеннаго обложенія вагоновъ иностраннаго производства (110 р. со штуки, наравнѣ съ экипажами). Съ той же цѣлью коммисія считала необходимымъ, при выдачѣ новыхъ концессій на желѣзныя дороги, не допускать къ безпошлинному привозу изъ-за границы никакихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, установивъ такое же правило для ремонта уже отстроенныхъ желѣзнодорожныхъ линій.

Послѣднимъ двумъ мѣрамъ сочувствовалъ и Мельниковъ; относительно же способа дарованія казенныхъ заказовъ желѣзодѣлательнымъ заводамъ его мнѣніе нѣсколько расходилось съ заключеніемъ коммисіи, особенно что касалось дѣла поощренія паровозостроительства. Министръ Путей Сообщенія находилъ, что заказы на паровозы въ тѣхъ размѣрахъ, которые предлагала коммисія (25 штукъ въ годъ для каждаго завода), потребуютъ отъ казны слишкомъ крупныхъ затратъ и обременятъ Правительство, которое будетъ затруднено въ размѣ-

*) На паровозы: Макферсону и Карру (Балтійскій механическій и литейный заводъ), Семянникову и Полетикѣ (Невскій механическій литейный и прокатный заводъ), Мальцеву (механическій заводъ въ Брянскомъ уѣздѣ Орловской губерніи) и Бенардаки (Сормовскій механическій заводъ близъ Нижняго-Новгорода); на вагоны и платформы: двумъ Московскимъ заводамъ—Вильямса и Бухтѣева и Бреме и Левестама и заводу Шиповыхъ въ Костромской губерніи.

щеніи такого количества паровозовъ. Поэтому Ген. Лейт. Мельниковъ предложилъ заводчикамъ уменьшить предположенную норму заказовъ примѣрно до 10 паровозовъ въ годъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ обѣщалъ выдавать паровозостроительнымъ заводамъ въ теченіе пяти лѣтъ денежныя преміи за паровозы, поставленные ими, помимо казенныхъ заказовъ, на частныя желѣзныя дороги и оказавшіеся, по испытаніи ихъ, вполнѣ удовлетворительными. Предложеніе это не встрѣтило, однако, сочувствія у заводчиковъ; они единогласно отозвались, что могутъ согласиться на проектированное ограниченіе размѣра правительственныхъ заказовъ только въ томъ случаѣ, если опредѣленная коммисіею цѣна за каждый паровозъ будетъ повышена на 20%, такъ какъ издержки на приспособленіе заводовъ къ паровозостроительному дѣлу, при томъ или другомъ числѣ заказанныхъ паровозовъ, останутся тѣ же самыя. Относительно же премій заводчики объявили, что, по неимѣнію свободныхъ капиталовъ на изготовленіе паровозовъ для вольной продажи и не будучи увѣрены въ полученіи достаточныхъ заказовъ отъ частныхъ компаній, они безусловно отказываются отъ этихъ премій, изъ опасенія, что желѣзнодорожныя концессіи будутъ попрежнему разрѣшать безпошлинный привозъ металлическихъ предметовъ изъ-за границы и паровозы русской выдѣлки не найдутъ себѣ сбыта.

Тѣмъ не менѣе, нѣсколько мѣсяцевъ спустя одинъ изъ заводчиковъ, Ген. Маіоръ Мальцевъ, измѣнилъ свое прежнее рѣшеніе и изъявилъ готовность принять предложенныя Министромъ Путей Сообщенія условія, т. е. согласился на ограниченіе размѣра правительственнаго заказа безъ возвышенія поставной цѣны паровозовъ, но съ тѣмъ, чтобы премія за каждый выпущенный съ его завода въ теченіе послѣдующихъ пяти лѣтъ по заказу частнаго общества паровозовъ опредѣлена была въ размѣрѣ 3.000 р. (но не болѣе, какъ на 10 паровозовъ въ годъ).

По этому поводу Ген. Лейт. Мельниковъ въ Февралѣ 1868 г. внесъ въ Комитетъ Министровъ представленіе, въ которомъ онъ, испрашивая разрѣшеніе на заключеніе съ Мальцевымъ контракта на поставку 50 паровозовъ въ теченіе 5 лѣтъ, между прочимъ, заявлялъ, что, по его мнѣнію, «первымъ шагомъ къ прочному водворенію у насъ постройки желѣзнодорожнаго подвижнаго состава долженъ быть пере-

смотръ и существенное измѣненіе таможеннаго тарифа, возвышеніе пошлины на подвижной составъ и уничтоженіе на будущее время права безпошлиннаго ввоза желѣзнодорожныхъ принадлежностей для желѣзныхъ дорогъ какъ частныхъ, такъ и правительственныхъ *).

Комитетъ, одобривъ условія контракта съ Мальцевымъ, высказался въ томъ смыслѣ, что, въ виду возбужденія весьма полезнаго для дѣла соревнованія между нашими желѣзодѣлательными заводами, представлялось бы крайне желательнымъ дѣлать подобнаго же рода заказы и другимъ заводчикамъ, если ими будутъ предложены или приняты не менѣе выгодныя, сравнительно съ Мальцевымъ, условія.

Что же касалось вопроса о прекращеніи безпошлиннаго ввоза желѣзнодорожныхъ принадлежностей, то Комитетъ не счелъ возможнымъ ввести въ дѣйствіе предположенія Министра Путей Сообщенія по этому предмету въ видѣ общаго правила. По мнѣнію Комитета, могутъ представиться случаи, гдѣ государственныя соображенія особаго рода способны вызвать отступленіе отъ такого правила, почему и было бы цѣлесообразнѣе предоставить Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ, по взаимному соглашенію, включать или нѣтъ подобное постановленіе въ каждый новый проектъ устава той или иной желѣзнодорожной компаніи, съ тѣмъ, чтобы Комитетъ Министровъ, при разсмотрѣніи, согласно обще-установленному порядку, такого проекта устава, каждый разъ давалъ по указанному вопросу сообразное даннымъ обстоятельствамъ заключеніе **).

Вопросъ же о наложеніи охранительныхъ пошлинъ на выписываемые изъ за границы паровозы, вагоны и тендеры Комитетъ передалъ, по принадлежности, на обсужденіе Государственнаго Совѣта, въ которомъ тогда разрабатывался проектъ новаго таможеннаго тарифа. Тарифъ этотъ былъ окончательно утвержденъ 5 Мая 1868 г., и согласно ему привозимые изъ за границы паровозы и тендеры были обложены пошлиною: первые по 75 к., а вторые—по 30 к. съ пуда. На вагоны же были установлены слѣдующія пошлины:

---

*) См. предст. Мин. Пут. Сообщ. въ Ком. Мин. отъ 15 Февраля 1868 г. за № 123.
**) Государь одобрилъ положеніе Комитета 15 Марта 1868 г.

Вагоны пассажирскіе:		
1-го и 2-го классовъ	300 р.	со штуки.
3-го класса	175 —	— —
Вагоны товарные	100 —	— —
Платформы	75 —	— —

Примѣръ Мальцева и установленіе покровительственныхъ пошлинъ на подвижной составъ иностраннаго производства произвели должное впечатлѣніе на другихъ нашихъ заводчиковъ и они возобновили прерванные переговоры съ Правительствомъ о казенныхъ заказахъ. На этотъ разъ результатомъ такихъ переговоровъ явились: а) приспособленіе *пяти* заводовъ къ производству паровозовъ (которое до того времени, какъ извѣстно, поддерживалось лишь на одномъ заводѣ—Александровскомъ чугунолитейномъ въ С.-Петербургѣ, и то почти исключительно для нуждъ Николаевской дороги) *) и б) значительное развитіе вагоннаго производства, выразившееся въ увеличеніи количества промышленныхъ заведеній, изготовляющихъ вагоны, *до тринадцати*, причемъ изъ этихъ тринадцати на восьми, кромѣ товарныхъ вагоновъ и платформъ, изготовлялись еще и пассажирскіе вагоны **).

---

*) Заводы эти были: 1) Невскій—общества механическихъ и горныхъ заводовъ (бывшій Семянникова и Полетики, основанный въ 1852 г.; 2) общества Коломенскаго завода (бывшій братьевъ Струве); 3) Мальцева—Людиновскій, въ Жиздринскомъ уѣздѣ Калужской губерніи; 4) казенный Камско-Воткинскій, и 5) мастерскія Варшавской дороги Главнаго Общества. Одно время предполагалось начать сооруженіе паровозовъ еще на двухъ заводахъ: Балтійскомъ (Карра и Макферсона) и Путилова, но эти заводы вскорѣ отказались отъ своего намѣренія (на Путиловскомъ заводѣ паровозы стали изготовляться только въ самое послѣднее время; см. ниже).

**) Къ прежнимъ промышленнымъ заведеніямъ, занимавшимся постройкою вагоновъ и платформъ—заводамъ: Коломенскому, Вильямса и Бухтѣева и Бреме и Левестамма, а также мастерскимъ С.-Петербурго-Варшавской, Нижегородской и Московско-Ярославской желѣзныхъ дорогъ (изъ которыхъ три послѣднія заведенія съ семидесятыхъ годовъ, кромѣ сборки вагонныхъ частей, завели у себя изготовленіе товарныхъ вагоновъ и платформъ),—присоединились еще *семь* такого же рода заведеній: заводы: 1) Русско-Балтійскаго общества въ Ригѣ; 2) Сормовскій (бывшій Бенардаки) у Нижняго-Новгорода; 3) Путиловскій въ С.-Петербургѣ; 4) Мальцевскій—Сергіево-Радицкій—въ Брянскомъ уѣздѣ Орловской губерніи; 5) общества механическихъ и горныхъ заводовъ Лильпонъ и Рау въ Варшавѣ; 6) Московскаго акціонернаго общества снабженія русскихъ желѣзныхъ дорогъ принадлежностями (бывшій заводъ Коммисаровской школы), и 7) общества Сампсоніевскаго завода (бывшаго Голубева въ С.-Петербургѣ). Пассажирскіе вагоны, кромѣ мастерскихъ Главнаго Общества, поставляли также заводы: Мальцевскій, Коломенскій, Лильпонъ и Рау, бывшій Коммисаровской школы и Сампсоніев-

Правительственные заказы, данные отечественнымъ заводамъ на изготовленіе подвижнаго состава для желѣзныхъ дорогъ, можно раздѣлить на двѣ серіи: первая серія была дана въ 1868 г. (на основаніи Высочайше утвержденныхъ 15 Марта, 7 Іюня и 10 Декабря положеній Комитета Министровъ); вторая—въ 1873—1874 г.г. (въ силу положеній того же Комитета, удостоившихся одобренія Государя 13 Ноября 1873 г., 8 Марта, 7 Іюля, 13 и 26 Декабря 1874 г.).

Общая сумма всѣхъ упомянутыхъ заказовъ составляла въ круглой цифрѣ 54.500.000 р. *). Условія, на которыхъ были заключены контракты съ заводами, доказываютъ, что Правительство послѣдовательно развивало начала, положенныя въ основаніе Высочайшихъ повелѣній 1866 и 1868 г.г. (см. выше). Признавая цѣлесообразность оказанія правительственной поддержки лучшимъ изъ существовавшихъ у насъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ, Комитетъ Министровъ, при разсмотрѣніи проектовъ на казенные заказы, неоднократно высказывалъ мысль, что эти послѣдніе отнюдь не должны быть единственнымъ источникомъ для существованія упомянутыхъ заводовъ, которые, напротивъ того, всѣми средствами обязаны стремиться къ пріобрѣтенію частныхъ заказовъ;—безъ соблюденія этого условія, по мнѣнію Комитета, нельзя было ожидать водворенія у насъ на дѣйствительно прочныхъ основаніяхъ дѣла отечественнаго производства желѣзнодорожныхъ принадлежностей. Съ цѣлью побудить заводчиковъ къ такому образу дѣйствій, въ контракты по заказамъ первой серіи было вклю-

---

скій. Два изъ названныхъ выше заводовъ—Вильямса и Бухтѣева и Бреме и Левестамма (въ Москвѣ)—закрылись въ началѣ семидесятыхъ годовъ въ виду недостатка заказовъ; по той же причинѣ прекратили производство и нѣкоторые другіе заводы, не упомянутые въ предшествовавшемъ спискѣ, такъ какъ они занимались изготовленіемъ вагоновъ и платформъ лишь короткое время и имъ не удалось поставить предпринятое ими дѣло на прочныхъ основаніяхъ. Таковы были заводы: Кулешова въ Москвѣ, Глостерской компаніи въ Ригѣ и Струбинскаго въ С.-Петербургѣ. Наконецъ два товарищества, основавшіяся съ цѣлью заняться постройкою вагоновъ и платформъ, не осуществились вовсе (Товарищество Невскаго вагоннаго завода и Таганрогское Товарищество снабженія желѣзныхъ дорогъ принадлежностями). См. Журналъ Высочайше учрежденной Коммисіи о снабженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами и подвижнымъ составомъ—подъ предсѣдательствомъ Неболсина—отъ 23 Марта, 20 и 27 Апрѣля 1876 г. и Сборникъ Бушена.

*) Заказы получили: а) на паровозы—заводы: Коломенскій, Невскій, Мальцевскій, казенный Воткинскій, Балтійскій Карра и Макферсона и Путилова (контракты съ двумя послѣдними не состоялись); б) на вагоны и платформы—заводы: Вильямса и Бухтѣева, Русско-Балтійскаго общества, Мальцевскій, Путиловскій, Лильпона и Рау, общества снабженія русскихъ дорогъ принадлежностями, Сормовскій и Сампсоніевскій.

чено условіе (выработанное еще при первоначальныхъ переговорахъ съ Мальцевымъ), что за каждые 10 паровозовъ, выдѣланные заводами въ теченіе одного года по заказамъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, Правительство въ продолженіе пяти лѣтъ будетъ выдавать премію по 3.000 р. за штуку. Въ контракты по заказамъ второй серіи это условіе не вошло, такъ какъ Комитетъ Министровъ изыскалъ болѣе дѣйствительную мѣру въ этомъ направленіи: было рѣшено обусловить самое право заводчиковъ на производство поставокъ по даннымъ имъ правительственнымъ заказамъ обязательствомъ изготовить въ теченіе первыхъ трехъ контрактныхъ лѣтъ 75 паровозовъ и 1.500 вагоновъ и платформъ (на каждомъ заводѣ) по заказамъ частнымъ *).

Затѣмъ въ контрактахъ по обѣимъ серіямъ правительственныхъ заказовъ содержалось условіе, что всѣ части заподряженныхъ казною паровозовъ, вагоновъ и платформъ должны состоять изъ русскихъ матеріаловъ; исключеніе допускалось только для такихъ предметовъ, пріобрѣтеніе которыхъ въ Россіи представлялось невозможнымъ, но и они должны были получаться изъ за границы не иначе, какъ съ оплатою ихъ установленными таможенными пошлинами.

Въ этомъ послѣднемъ условіи и заключалась, собственно говоря, вся сущность дѣла. Главная цѣль Правительства—освобожденіе Россіи отъ переплатъ заграничнымъ заводчикамъ за получаемые отъ нихъ матеріалы и издѣлія—могла считаться дѣйствительно достигнутою только при неуклонномъ исполненіи приведеннаго выше требованія. Къ сожалѣнію обстоятельства складывались такимъ образомъ, что Правительство въ этомъ отношеніи нерѣдко принуждено было идти на уступки, изъ опасенія пріостановки производства или разстройства дѣлъ тѣхъ самыхъ заводовъ, которые оно желало поддержать; кромѣ того продолжалъ оставаться въ силѣ общій законъ о дозволеніи безпошлиннаго привоза изъ за границы чугуна и желѣза для надобностей машиностроительныхъ заводовъ, причемъ въ числѣ такихъ надобностей въ законѣ упоминалось объ изготовленіи «вагоновъ и принадлежностей устройства пути желѣзныхъ дорогъ».

---

*) Сроки поставокъ по этой серіи казенныхъ заказовъ назначались 6-ти и 9-ти лѣтніе.

Ограниченіе правъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній на полученіе рельсовъ и подвижкаго состава изъ за границы.

Слѣдуя политикѣ снабженія русскихъ желѣзодѣлательныхъ заводовъ казенными заказами, но поощряя, вмѣстѣ съ тѣмъ, заводы къ пріобрѣтенію частныхъ подрядовъ, Правительство естественно должно было заботиться о томъ, чтобы обезпечить вырабатываемымъ внутри страны рельсамъ и подвижному составу размѣщеніе по строившимся и уже существовавшимъ желѣзнымъ дорогамъ и побудить желѣзнодорожныя общества обращаться съ своими заказами къ тѣмъ же отечественнымъ заводамъ. И дѣйствительно, съ 1867 г. въ видѣ опыта (см. выше), а съ 1868 г.—въ видѣ общаго правила, въ желѣзнодорожные концессіи и уставы начинаютъ включаться постановленія, преслѣдующія указанную цѣль. Комитетъ Министровъ, какъ извѣстно, не призналъ цѣлесообразнымъ выработать какія либо постоянныя нормы для ограниченія привоза рельсовъ и подвижнаго состава изъ за границы; въ виду этого, за періодъ времени 1868—1874 г.г., подобнаго рода ограниченія включались въ концессіи и уставы въ зависимости отъ временныхъ и мѣстныхъ условій и смотря по большему или меньшему удобству ихъ примѣненія въ каждомъ данномъ случаѣ. Неудивительно поэтому, что постановленія желѣзнодорожныхъ уставовъ по разсматриваемому предмету отличались крайнимъ разнообразіемъ въ подробностяхъ.

Относительно способа пріобрѣтенія *рельсовъ* ограниченія состояли преимущественно въ томъ, что извѣстное количество ихъ должно было быть заказано непремѣнно въ Россіи, у русскихъ заводчиковъ, или принимаемо отъ казны, изъ сдѣланныхъ ею заказовъ. Пропорція при этомъ опредѣлялась различная: одна дорога—Орловско-Грязская (по участку отъ Ельца до Орла)—обязывалась пріобрѣсти въ Россіи все потребное количество рельсовъ; 16 линій *) были обязаны заказать на отечественныхъ заводахъ (и частью принять отъ Правительства) $^1/_3$, а одна (Московско-Ярославская)—$^1/_4$ всего нужнаго имъ количества. Для Курско-Харьково-Азовской дороги прямо былъ установленъ минимальный размѣръ пола-

*) Дороги: Рыбинско-Бологовская, Грязе-Царицынская, Московско-Брестская, Константиновская, Шуйско-Ивановская (по 2-му участку), Кіево-Брестская (по 2-му участку), Либавская (по 1-му участку), Бресто-Граевская, Новоторжская (по 2-му участку), Лозово-Севастопольская, Ландварово-Роменская, Ряжско-Вяземская, Моршанско-Сызранская, Боровичская, Муромская и Риго-Туккумская.

гавшихся на эту дорогу рельсовъ русскаго производства (960.000 пуд.); относительно же пяти дорогъ, еще только разрѣшенныхъ къ тому времени, но еще не начавшихъ отстраиваться *), было постановлено, что ихъ предстоитъ снабдить русскими рельсами въ томъ количествѣ, какое будетъ опредѣлено въ расцѣночныхъ вѣдомостяхъ.

Относительно скрѣпленій къ рельсамъ постановлены почти тѣ же правила, какъ относительно самыхъ рельсовъ; что же касалось другихъ мелкихъ принадлежностей пути (крестовинъ, стрѣлокъ и т. п.), то о нихъ или вовсе не упоминалось или же постановленія о нихъ, по крайнему своему разнообразію, не поддаются группировкѣ.

Относительно пріобрѣтенія *паровозовъ* приняты были слѣдующія правила. Для пяти дорогъ безпошлинный привозъ ограниченъ извѣстною частью всего потребнаго количества **); для четырехъ безпошлинный привозъ разрѣшенъ условно, безъ обозначенія размѣровъ его ***), а для 22 линій онъ совсѣмъ отмѣненъ ****). Эти послѣднія были обязаны $^1/_3$ или $^1/_2$ числа нужныхъ имъ паровозовъ принять у Правительства или заказать русскимъ заводчикамъ, а остальныя $^2/_3$ или $^1/_2$ могли выписать изъ за границы, но не иначе, какъ съ платежемъ пошлинъ.

Безпошлинный привозъ *вагоновъ:* пассажирскихъ, багажныхъ, почтовыхъ, арестантскихъ и проч. былъ ограниченъ для трехъ дорогъ *****) пропорціею $^2/_3$ всего потребнаго количества, для одной линіи—Рыбинско-Бологовской—такой привозъ былъ разрѣшенъ условно, а для двадцати дорогъ не былъ допу-

---

*) Привислянской, Оренбургской, Уральской горнозаводской, Фастовской и Дерптскаго участка Балтійской дороги.

**) А именно разрѣшено привезти безпошлинно: Грязе-Борисоглѣбской дорогѣ 20 изъ потребныхъ 30 паровозовъ, Рыбинско-Бологовской 40 изъ 50, Грязе-Царицынской—34 изъ 50, Константиновской—10 изъ 16 и Курско-Харьково-Азовской—79 изъ 129.

***) Елецко-Грязской, Московско-Ярославской (2-ой участокъ), Харьково-Кременчугской и Московско-Смоленской.

****) Дороги эти были: Московско-Брестская (2-ой участокъ), Одесская (5-ый участокъ), Шуйско-Ивановская (2-ой участокъ), Кіево-Брестская, Либавская, Брест-Граевская, Лозово-Севастопольская, Харьково-Николаевская (Знаменскій участокъ), Ландварово-Роменская, Митавская, Ряжско-Вяземская, Моршанско-Сызранская, Новоторжская (2-ой участокъ), строившіяся тогда линіи: Ростово-Владикавказская, Боровичская, Муромская, Риго-Туккумская, Привислянская, Оренбургская, Уральская, Фастовская и Дерптскій участокъ Балтійской.

*****) Грязе-Борисоглѣбской, Рыбинско-Бологовской и Грязе-Царицынской.

щенъ вовсе *). Всѣ эти двадцать дорогъ (кромѣ Митавской и Ростово-Владикавказской, для которыхъ заказъ вагоновъ внутри Имперіи не былъ обязателенъ) должны были $^1/_3$ или $^1/_2$ вагоновъ заказать въ Россіи, за выписку же остальныхъ изъ за границы заплатить надлежащую пошлину. Четыре же дороги, разрѣшенныя къ сооруженію въ 1873—1874 г.г.,— Привислянская, Оренбургская, Уральская и Фастовская—обязывались *всѣ* вагоны заказать въ Россіи.

Наконецъ, что касалось *грузоваго состава*, то безпошлинный привозъ его ограниченъ $^2/_3$ всего нужнаго количества для трехъ линій **)—тѣхъ же, которымъ въ той же нормѣ ограниченъ пропускъ вагоновъ; Курско-Харьково-Азовской дорогѣ разрѣшено выписать безъ оплаты пошлиной 540 штукъ товарныхъ вагоновъ и платформъ изъ 1.940; другимъ же 26 уже существовавшимъ или строившимся дорогамъ вовсе не было дозволено безпошлинно получать то количество грузоваго состава, которое онѣ не были обязаны пріобрѣсти внутри страны.

Всѣ эти постановленія относились лишь къ первоначальному обустройству вновь сооружавшихся линій; объ условіяхъ же ремонта уже отстроенныхъ дорогъ въ уставы и концессіи, утвержденные до 1870 г., никакихъ болѣе или менѣе опредѣленныхъ правилъ не включалось. Но съ этого года право безпошлиннаго привоза металлическихъ предметовъ и для указанной цѣли въ принципѣ отмѣняется, и въ уставахъ появляются постановленія, гласящія, что во время эксплоатаціи дорогъ, когда потребуется усилить первоначально опредѣленное количество подвижнаго состава, или замѣнить пришедшіе въ негодность паровозы и вагоны новыми—общества обязаны заказывать въ Россіи *всѣ* товарные вагоны и платформы; относительно же паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ въ уставахъ, утвержденныхъ до 1873 г. включительно, требовалось пріобрѣтеніе *половины* этихъ предметовъ въ Россіи; начиная же съ 1874 г. стало вводиться постановле-

*) Для линій: Московско-Брестской, Константиновской, Либавской, Одесской (5-й участокъ), Шуйско-Ивановской (2-й участокъ), Новоторжской (2-й участокъ), Риго-Больдерааской, Кіево-Брестской (2-й участокъ), Бресто-Граевской, Лозово-Севастопольской, Ландварово-Роменской, Харьково-Николаевской, Митавской, Ряжско-Вяземской, Моршанско-Сызранской, Ростово-Владикавказской, Боровичской, Муромской, Риго-Тукумской и Дерптской.

**) Грязе-Борисоглѣбской, Рыбинско-Бологовской и Грязе-Царицынской.

ніе о пріобрѣтеніи ихъ внутри страны *въ полномъ составѣ*. О рельсахъ не говорилось обыкновенно ничего, по причинамъ, которыя будутъ выяснены ниже.

Крайнее разнообразіе всѣхъ приведенныхъ постановленій едва ли слѣдуетъ приписывать непослѣдовательности или колебаніямъ въ правительственной политикѣ; оно скорѣе доказываетъ, что заинтересованныя вѣдомства дѣйствовали въ данномъ случаѣ не подъ вліяніемъ какихъ либо отвлеченныхъ теоретическихъ принциповъ, но держались того же взгляда на этотъ предметъ, который былъ принятъ Правительствомъ уже при первыхъ опытахъ къ побужденію желѣзнодорожныхъ компаній обращаться съ своими заказами къ отечественнымъ заводамъ. Слѣдуетъ помнить, что систематическое поощреніе дѣятельности нашихъ желѣзныхъ заводовъ, изготовлявшихъ желѣзнодорожныя принадлежности, началось всего съ 1867—1868 г.г. Между тѣмъ, для того, чтобы дать указанному производству надлежащимъ образомъ окрѣпнуть, требовалось нѣкоторое время; поэтому на первыхъ порахъ необходимо было соблюдать извѣстную постепенность въ предъявляемыхъ къ внутренней промышленности требованіяхъ, что и замѣчается въ желѣзнодорожныхъ уставахъ разсматриваемаго періода—особенно въ постановленіяхъ о ремонтѣ уже отстроенныхъ рельсовыхъ путей. Кромѣ того, не всѣ отрасли производства желѣзнодорожныхъ принадлежностей, даже и по истеченіи извѣстнаго срока, получили одинаковое развитіе; притомъ же это развитіе въ различныхъ раіонахъ обнаруживалось въ различной степени. При подобномъ положеніи дѣла каждый уставъ приходилось сообразовать съ условіями времени, когда онъ утверждался, и мѣстности, въ которой предполагалось устройство разрѣшавшейся имъ желѣзнодорожной линіи. Сознавая затруднительность такой задачи, Правительство по большей части придавало требованіямъ о пріобрѣтеніи обществами въ Россіи тѣхъ или иныхъ металлическихъ предметовъ характеръ нѣкоторой условности, вполнѣ въ данномъ случаѣ объяснимой: всякія безапелляціонныя правила въ этомъ отношеніи могли оказаться фиктивными, въ виду недостаточности туземнаго желѣзодѣлательнаго производства для выполненія ихъ.

То же недостаточное развитіе внутренняго производства и вызываемое имъ опасеніе задержать, въ случаѣ слишкомъ

неукоснительнаго исполненія всѣхъ установленныхъ ограниченій, своевременную отстройку рельсовыхъ сообщеній, признанныхъ необходимыми въ интересахъ обще-государственныхъ, нерѣдко приводили Правительство къ оказанію желѣзнодорожнымъ обществамъ значительныхъ льготъ въ смыслѣ разрѣшенія имъ пріобрѣтать за границею рельсы и подвижной составъ въ количествѣ, превышавшемъ допущенныя уставами нормы, а также въ отношеніи уплаты за выписываемые предметы установленныхъ пошлинъ.

Положеніе дѣла отечественнаго производства рельсовъ и подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ къ концу 1874 г.

О дѣйствительныхъ размѣрахъ внутренняго производства рельсовъ, паровозовъ, товарныхъ и пассажирскихъ вагоновъ и платформъ къ концу 1874 г. можно судить по нижеслѣдующимъ даннымъ, которыя, вмѣстѣ съ тѣмъ, выражаютъ собою практическіе результаты мѣръ, принятыхъ Правительствомъ въ видахъ исполненія Высочайшихъ повелѣній 1866 и 1868 г.г. о поощреніи отечественной желѣзодѣлательной промышленности.

Наше *рельсопрокатное* производство, хотя и сдѣлало въ періодъ времени съ конца шестидесятыхъ до средины семидесятыхъ годовъ нѣкоторые успѣхи, доведя среднюю годовую производительность до 2.300.000 пуд. въ годъ, все же могло удовлетворять лишь весьма незначительной (едва одной седьмой) части общей потребности въ рельсахъ, сказавшейся въ разсматриваемую эпоху усиленной постройки желѣзныхъ дорогъ. Кромѣ того, упомянутое производство отличалось у насъ одною характерною особенностью: изъ существовавшихъ тогда шести рельсопрокатныхъ заводовъ (см. выше), на трехъ—Путиловскомъ, Главнаго Общества (бывшемъ Герцога Лейхтенбергскаго) и Брянскомъ—новые рельсы прокатывались изъ старыхъ (преимущественно заграничной выписки) съ прибавкою къ нимъ иностраннаго чугуна. Такимъ образомъ отмѣченные три завода были не самостоятельные, работавшіе на отечественныхъ матеріалахъ, а передѣльные; между тѣмъ на нихъ то (и изъ нихъ преимущественно на Путиловскомъ) и была выработана бо́льшая часть (около $^4/_5$) всѣхъ заказанныхъ въ Россіи рельсовъ. Уральскіе заводы, работавшіе на своемъ чугунѣ (Демидова и казенный Камско-Воткинскій), могли выдѣлывать не болѣе 300,000 пуд. рельсовъ въ годъ, главнымъ образомъ въ виду дороговизны древеснаго топлива, служившаго для нихъ единственнымъ горючимъ матеріаломъ; заводъ же Юза, хотя и но-

силъ характеръ обширнаго самостоятельнаго завода, вполнѣ обезпеченнаго собственными углемъ и рудою, началъ правильную прокатку рельсовъ только къ концу разсматриваемаго періода времени (въ 1873—1874 г.г.) и не успѣлъ еще выказать тогда настоящей степени своей производительности.

Гораздо болѣе успѣха обнаружилось въ дѣлѣ производства на русскихъ заводахъ подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ. Паровозостроительство въ 1869 г. стало идти впередъ въ правильномъ поступательномъ движеніи. Еще быстрѣе развивалась выдѣлка вагоновъ (особенно товарныхъ) и платформъ. Насколько подвинулись впередъ упомянутыя отрасли желѣзодѣлательной промышленности, видно изъ приведенной ниже таблицы, показывающей сравнительные итоги производства у насъ рельсовъ и подвижнаго состава: съ одной стороны въ теченіе 24-лѣтняго періода 1844—1868 г.г., а съ другой—въ продолженіе слѣдовавшихъ за этимъ періодомъ шести лѣтъ, которые ознаменовались перечисленными уже мѣропріятіями Правительства для усиленія внутренняго производства желѣзнодорожныхъ принадлежностей *).

Изготовлено на русскихъ заводахъ:	Въ 1844—1868 г.г.	Въ 1869 — 1874 г.г.	
		Общая производительность.	Въ томъ числѣ въ исполненіе казенныхъ заказовъ.
Рельсовъ	7.500.000 п.	13.865.000 п.	4.865.000 п.
Паровозовъ	204 ш.	541 ш.	113 ш.
Вагоновъ пассажирскихъ	312 —	1,077 —	106 —
Вагоновъ товарныхъ и платформъ . .	6.156 —	28.238 —	6.713 —

Эта таблица, помимо выясняющагося на основаніи ея значительнаго роста нашего паровознаго—и вагоностроительнаго производствъ, показываетъ еще крупные размѣры заказовъ, получавшихся русскими желѣзодѣлательными заводами отъ частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, въ сравненіи съ заказами казенными—фактъ, до того времени не наблюдавшійся и очевидно

*) Таблица эта составлена по даннымъ, заключающимся въ трудахъ Высочайше учрежденной Коммисіи о снабженіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами и подвижнымъ составомъ, засѣдавшей въ 1875—76 г.г. подъ предсѣдательствомъ Члена Государственнаго Совѣта Неболсина.

явившійся послѣдствіемъ введенія въ уставы желѣзнодорожныхъ компаній требованій относительно обязательнаго пріобрѣтенія такими компаніями извѣстнаго количества потребныхъ имъ рельсовъ, паровозовъ и вагоновъ въ предѣлахъ Россіи.

Одновременно съ усиленіемъ внутренняго производства подвижнаго желѣзнодорожнаго состава послѣдовало замѣтное уменьшеніе привоза этого рода предметовъ изъ за границы: такъ привозъ пассажирскихъ вагоновъ—съ 1.527 штукъ въ 1869 г.—понизился въ 1874 г. до 166 штукъ; грузоваго состава (товарныхъ вагоновъ и платформъ) ввезено въ 1869 г. около 7.500 штукъ, тогда какъ въ 1874 г. ввозъ ихъ не превышалъ 1.126 штукъ. Привозъ изъ за границы паровозовъ также замѣтно сократился *).

Нельзя сказать того же относительно рельсоваго производства: привозъ изъ за границы рельсовъ продолжалъ держаться на очень высокомъ уровнѣ. Онъ составлялъ въ 1869 г. 12.700.000 пуд., въ 1870 г. возвысился до 14 мил. пуд., а въ 1871, 1872 и 1873 г.г. колебался между 6 и 10 мил., пудовъ. Привозъ же 1874 г. составилъ 11.805.000 пуд., изъ нихъ 6.581.000 пуд. стальныхъ, которые тогда еще не выдѣлывались въ Россіи, но уже были признаны за границею заслуживающими предпочтенія передъ желѣзными и были выписаны многими нашими желѣзнодорожными компаніями для ремонта принадлежавшихъ имъ линій.

Въ общемъ выводѣ оказывалось, что изъ разсматриваемыхъ въ настоящей главѣ отраслей желѣзодѣлательной промышленности только одно рельсовое производство къ 1874 г. не обнаружило крупнаго поступательнаго движенія; внутреннее же производство подвижнаго состава сдѣлало несомнѣнные успѣхи и могло уже удовлетворять почти половинную

*) Этотъ послѣдній фактъ засвидѣтельствованъ Высочайше учрежденною Коммисіею для разсмотрѣнія вопросовъ, относящихся до снабженія русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами и подвижнымъ составомъ, о трудахъ которой будетъ подробно говорено ниже. Собственно изъ данныхъ, заключающихся въ таможенныхъ отчетахъ того времени, невозможно почерпнуть точныхъ свѣдѣній относительно числа привезенныхъ изъ за границы паровозовъ, такъ какъ послѣдніе значились тогда въ одной статьѣ (ст. 175 п. 1) съ «мѣдными частями и принадлежностями всякаго рода машинъ и аппаратовъ, отдѣльно отъ нихъ привозимыхъ». По этой статьѣ количество привозимыхъ изъ за границы предметовъ подобнаго рода постепенно уменьшалось (въ 1870 г. пропускъ—безпошлинный—обозначенъ въ цифрѣ 965,096 пуд.; въ 1874 же году онъ опускается до цифры 46.249 пуд.). Это рѣзкое пониженіе упомянутая выше Коммисія всецѣло приписывала уменьшенію числа выписываемыхъ изъ за границы локомотивовъ, которые прежде обыкновенно освобождались отъ оплаты таможенной пошлиной.

годовую потребность русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ паровозахъ и пассажирскихъ вагонахъ; что же касалось до грузоваго состава, то отечественные заводы могли безъ затрудненія принимать на себя выдѣлку около $^4/_5$ всего нужнаго ежегодно количества товарныхъ вагоновъ и платформъ.

Несмотря на сравнительную успѣшность такихъ результатовъ, Правительство, съ точки зрѣнія той задачи, которую оно преслѣдовало, ни въ какомъ случаѣ не могло ими удовольствоваться: ни рельсопрокатное, ни паровозное и вагоностроительное производства не могли обходиться безъ иностранныхъ матеріаловъ, требовавшихся для русскихъ заводовъ въ весьма значительномъ количествѣ. Заводы, поставлявшіе бо́льшую часть изъ прокатывавшихся въ Россіи рельсовъ, какъ извѣстно, были передѣльные, работавшіе на иностранномъ чугунѣ; изъ паровозныхъ заводовъ—единственнымъ употреблявшимъ въ дѣло исключительно собственные матеріалы, былъ казенный Камско-Воткинскій заводъ на Уралѣ, но онъ имѣлъ самое ограниченное производство и поставилъ въ теченіе шестилѣтія 1869—1874 г.г. всего 20 паровозовъ. Въ сравнительно благопріятныхъ въ этомъ отношеніи условіяхъ находился еще заводъ Мальцева въ Калужской губерніи: онъ работалъ преимущественно на своемъ топливѣ и располагалъ чугуномъ съ Мальцевскихъ же чугуноплавильныхъ заводовъ; но металлы, вырабатываемые послѣдними, нерѣдко оказывались невысокаго качества и заводу приходилось обращаться за матеріаломъ на Уралъ или за границу. Остальные паровозные заводы, находясь вдалекѣ отъ раіоновъ добычи отечественнаго чугуна, пользовались матеріалами почти исключительно заграничной выписки.

Изъ вагонныхъ заводовъ въ наилучшихъ условіяхъ, въ смыслѣ самостоятельности производства, находился Сормовскій заводъ, какъ расположенный у Нижняго-Новгорода, въ центрѣ торговли русскими металлическими издѣліями; всѣ другіе получали нужныя имъ металлическія части изъ за границы.

Главной причиной такого положенія вещей слѣдуетъ считать тогдашнее общее состояніе нашего чугуно-желѣзнаго производства, служащаго основаніемъ какъ рельсопрокатной, такъ и паровозо—и вагоностроительной промышленности.

Это производство отличалось у насъ въ то время если не совершенной неподвижностью, то, во всякомъ случаѣ, весьма слабымъ возрастаніемъ, далеко не поспѣвавшимъ за ростомъ

внутренней потребности въ желѣзѣ, обусловленнымъ, въ свою очередь, усиленною постройкою желѣзныхъ дорогъ. Средняя годовая выплавка чугуна въ 1874 г. не превышала у насъ 23 мил. пудовъ и слѣдовательно за періодъ времени около 30 лѣтъ—т. е. съ сороковыхъ годовъ—возросла не болѣе, какъ на 57%, тогда какъ за то же время она увеличилась: въ Великобританіи—въ 2½, во Франціи—въ 3½, въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ—въ 4, а Германіи—въ 9 разъ. Изъ указаннаго количества чугуна въ Россіи (не выключая Финляндіи и Привислинскаго края) вырабатывалось ежегодно не болѣе 15.500.000 пуд. желѣза—количество, которое для внутренняго потребленія было видимо недостаточно, такъ какъ изъ за границы каждый годъ выписывалось не менѣе 6 мил. пуд. иностраннаго желѣза, не считая рельсовъ, заграничный привозъ которыхъ колебался между 10—14 пуд. (см. выше) *). Приведенныя цифры показываютъ, что ввозъ къ намъ иностраннаго желѣза къ срединѣ семидесятыхъ годовъ выражался въ цифрѣ, превышавшей внутреннюю производительность того же металла въ Россіи.

Ограниченность нашего чугуно-желѣзнаго производства объяснялась прежде всего причинами общаго свойства: началами, положенными въ основаніе русской таможенной политики того времени, не оказывавшей достаточнаго покровительства отечественной желѣзодѣлательной промышленности. Но, помимо этого, и самыя условія производства, которыми было обставлено у насъ чугуноплавильное дѣло, не могли содѣйствовать надлежащему росту его, сообразно съ непрерывно возраставшею потребностью на желѣзо. На русскихъ желѣзодѣлательныхъ заводахъ употреблялось въ то время почти исключительно древесное топливо, тогда какъ дѣйствительно замѣтнаго расширенія разсматриваемой отрасли производства можно было ожидать лишь при условіи примѣненія къ дѣлу минеральнаго горючаго матеріала.

Между тѣмъ, несмотря на существованіе въ Россіи богатѣйшихъ каменноугольныхъ залежей, добыча каменнаго угля къ срединѣ семидесятыхъ годовъ производилась у

*) Основныя цифры для этого расчета взяты изъ своднаго изданія Высочайше учрежденной совѣщательной конторы желѣзозаводчиковъ «Общій обзоръ желѣзной промышленности» СПБ. 1896 г., изъ труда Г. Брандта. «Иностранные капиталы» и изъ трудовъ Коммисіи подъ предсѣдательствомъ Д. Т. С. Неболсина (см. ниже).

насъ еще въ весьма ограниченныхъ, можно сказать даже ничтожныхъ, размѣрахъ. Разработка этого ископаемаго на Уралѣ, достигшая въ 1864 г. 1.200.000 пуд., съ тѣхъ поръ стала понижаться и хотя вновь нѣсколько оживилась послѣ 1870 г., но все же въ среднемъ выводѣ не превышала 800—900 тысячъ пуд. ежегодно. Причиною тому являлась главнымъ образомъ затруднительность сбыта выработаннаго угля въ виду недостатка удобныхъ средствъ сообщенія; та же причина обусловливала отсутствіе дѣйствительно серьезныхъ опытовъ примѣненія минеральнаго топлива къ желѣзодѣлательному производству на Уралѣ, заводы котораго продолжали оставаться при древесномъ топливѣ. Добыча бураго угля въ центральныхъ подмосковныхъ губерніяхъ къ 1873 г. достигла 9 мил. пуд. въ годъ, но уголь этотъ оказался непригоднымъ для заводскаго дѣла, и мѣстные заводы попрежнему отапливались дровами. Выдѣлка желѣза на минеральномъ горючемъ матеріалѣ существовала тогда только въ губерніяхъ Царства Польскаго, но въ размѣрахъ весьма незначительныхъ, причемъ мѣстнаго каменнаго угля не хватало для удовлетворенія потребности въ немъ. Наибольшее развитіе разработка минеральнаго топлива получила, какъ извѣстно, въ Екатеринославской губерніи и въ Донецкомъ бассейнѣ: тамъ добыча каменнаго угля и антрацита, еще въ 1864 г. не превышавшая 7 мил. пуд., десять лѣтъ спустя уже простиралась до 40 мил. пуд.; въ виду же открытія, по близости каменноугольныхъ залежей, еще обширныхъ желѣзныхъ рудъ отличнаго качества, югъ Россіи, въ глазахъ Правительства, подавалъ надежды (впослѣдствіи блестяще оправдавшіяся) на возможность прочнаго насажденія въ этомъ раіонѣ обширнаго чугуно-желѣзнаго производства на мѣстномъ минеральномъ топливѣ и изъ мѣстныхъ же рудъ. Въ разсматриваемое время, однако (1873—74 г.г.), попытки въ этомъ направленіи только еще начинались.

Наконецъ, сталелитейное производство, развитіе котораго сдѣлалось тогда однимъ изъ необходимѣйшихъ условій для надлежащей постановки дѣла снабженія желѣзныхъ дорогъ металлическими принадлежностями внутренняго изготовленія, находилось у насъ въ разсматриваемое время лишь въ зачаточномъ состояніи. Одно изъ главныхъ затрудненій, съ которымъ приходилось бороться отечественнымъ заводамъ, поставлявшимъ паровозы и вагоны, заключалось въ невозможности пріобрѣ-

тать въ Россіи сталь въ достаточномъ количествѣ, приголнаго качества и по сходной цѣнѣ; стальныя части паровозовъ и вагоновъ: колеса, шины, оси, рессоры и т. п. выдѣлывались у насъ тогда только на одномъ заводѣ (Обуховскомъ) и обходились чрезвычайно дорого въ сравненіи съ такими же предметами иностранной выдѣлки *). Учрежденіе же собственныхъ сталелитейныхъ отдѣленій при каждомъ заводѣ было не подъ силу владѣльцамъ заводовъ.

При такомъ положеніи нашей желѣзодѣлательной промышленности неудивительно, что соблюденіе условія, поставленнаго Правительствомъ своимъ контрагентамъ по заказамъ паровозовъ и вагоновъ—употреблять въ дѣло исключительно русскіе матеріалы,—было сопряжено для желѣзодѣлательныхъ заводовъ съ непреодолимыми иногда затрудненіями. Кромѣ того, въ виду описанныхъ условій производства, русскіе заводы, хотя и могли снабжать желѣзныя дороги подвижнымъ составомъ, а отчасти и рельсами, въ извѣстномъ количествѣ, однако ни въ отношеніи цѣнъ, ни по качеству издѣлій не имѣли возможности конкуррировать съ заводами Англіи, Германіи, Франціи и Бельгіи, гдѣ рельсовое, паровозное и вагонное дѣло развилось и совершенствовалось въ теченіе многихъ лѣтъ, поддерживалось успѣхами другихъ отраслей промышленности, снабжавшихъ это производство необходимыми матеріалами и пользовалось притомъ широкимъ сбытомъ, позволявшимъ удешевлять цѣны на изготовляемыя издѣлія. Такимъ образомъ, частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ, въ уставахъ которыхъ содержалось предписаніе пріобрѣтать часть рельсовъ и подвижнаго состава въ Россіи, а также контрагентамъ Правительства по казеннымъ заказамъ, приходилось переплачивать весьма значительныя суммы въ пользу русскихъ заводчиковъ; естественно, что они соглашались на это лишь при полнѣйшей невозможности поступать иначе и пользовались всякимъ случаемъ, чтобы ходатайствовать у Правительства о разрѣшеніи выписывать нужные имъ предметы изъ за границы, причемъ желѣзнодорожныя общества ссылались нерѣдко на самую редакцію соотвѣтствующихъ постановленій ихъ уставовъ, какъ указано выше, не всегда вполнѣ опредѣленную и чаще всего условную. Съ своей стороны Правитель-

*) Такъ, напр., паровозныя оси продавались на Обуховскомъ заводѣ по 6 р. 80 к. за пудъ, тогда какъ германскіе заводчики брались ставить ихъ по 2 р. 17 к. за пудъ.

ству, озабоченному прежде всего скорѣйшимъ окончаніемъ главнѣйшихъ внутреннихъ магистралей и соединительныхъ между ними рельсовыхъ путей и кромѣ того опасавшемуся задержки движенія по существовавшимъ уже дорогамъ въ случаѣ неисправнаго ремонта ихъ, или недостатка въ подвижномъ составѣ, не оставалось ничего инаго, какъ разрѣшать подобныя ходатайства по большей части въ благопріятномъ для желѣзнодорожныхъ компаній и казенныхъ контрагентовъ смыслѣ.

Все вышеизложенное приводитъ къ заключенію, что до конца первой половины семидесятыхъ годовъ Правительству не удалось освободить нашу желѣзодѣлательную промышленность, несмотря на несомнѣнные успѣхи, достигнутые послѣднею, отъ необходимости пользоваться въ широкихъ размѣрахъ иностранными матеріалами и издѣліями. Для достиженія такой цѣли предстояло еще много и упорно работать надъ преобразованіемъ условій, въ которыя было поставлено наше рельсопрокатное производство и дѣло сооруженія на отечественныхъ заводахъ паровозовъ и вагоновъ.

1875—1880 г.г.

Учрежденіе Коммисіи для разсмотрѣнія вопросовъ, относящихся до снабженія русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсами, подвижнымъ составомъ и другими принадлежностями и результаты трудовъ Коммисіи.

По поводу описаннаго положенія нашей желѣзодѣлательной промышленности Статсъ-Секретарь Рейтернъ въ одномъ изъ своихъ представленій въ Комитетъ Министровъ *) объяснялъ слѣдующее:

«Желѣзныя дороги наши строились преимущественно на иностранные капиталы и, конечно, безъ помощи послѣднихъ не могутъ строиться и въ будущемъ. Но нельзя допустить мысли, чтобы онѣ и ремонтировались постоянно иностранными рельсами и подвижнымъ составомъ: тогда мы вдвойнѣ зависѣли бы отъ иностранныхъ капиталовъ; задолженность наша имѣла бы возрастающій, до безконечности, характеръ и положительно угрожала бы недостаткомъ соотвѣтствующихъ средствъ оплатности по этимъ долгамъ. Одно устройство желѣзной дороги на иностранный капиталъ, само по себѣ, не ведетъ къ такимъ послѣдствіямъ: усиливая производительную

*) Отъ 19 Апрѣля 1876 г. за № 2221, о мѣрахъ къ развитію въ Россіи рельсоваго производства.

способность страны, оно прямо или косвенно содѣйствуетъ также усиленію нашего отвоза для международныхъ обмѣновъ. Если наши заграничные платежи увеличились на сумму процентовъ и погашенія иностраннаго капитала, то это приращеніе долга уравновѣшивается и можетъ даже съ избыткомъ покрываться прибылями отъ усилившагося, подъ вліяніемъ желѣзной дороги, вывоза нашихъ произведеній. При такомъ условіи задолженность наша въ существѣ не увеличивается, но это положеніе должно измѣниться, если бы притомъ мы вынуждены были постоянно прибѣгать къ иностранному производству, для выписки на громадныя суммы всякаго рода принадлежностей, безъ которыхъ не могутъ обходиться наши желѣзныя дороги.

Такая зависимость ставитъ насъ въ невыгодныя отношенія къ иностраннымъ рынкамъ, не дозволяетъ намъ находить въ нашей вывозной торговлѣ достаточныя средства къ покрытію нашихъ заграничныхъ платежей и, обременяя торговый балансъ, тяжело отзывается на нашемъ вексельномъ курсѣ и препятствуетъ прочному установленію нашей денежной системы».

Министръ Финансовъ держался мнѣнія, что за десятилѣтіе 1864—1874 г.г. желѣзнодорожное дѣло успѣло уже достаточно у насъ укрѣпиться и что съ этого времени Правительству предстоитъ задача озаботиться прочнымъ водвореніемъ у насъ туземнаго производства необходимыхъ для упомянутаго дѣла принадлежностей—задача, которая, какъ показываетъ предшествовавшее изложеніе, далеко не могла еще считаться разрѣшенною, несмотря на усилія, уже прилагавшіяся Правительствомъ къ ея выполненію. Этотъ вопросъ, по убѣжденію Статсъ-Секретаря Рейтерна, взглядъ котораго раздѣлялъ и Министръ Путей Сообщенія (Посьетъ), необходимо было вновь выдвинуть на первый планъ, такъ какъ онъ важностью своею превосходилъ даже подлежавшія въ то время разрѣшенію Правительства предположенія о сооруженіи другихъ, новыхъ еще, желѣзныхъ дорогъ *).

Для разработки упомянутаго вопроса въ 1875 г. была съ Высочайшаго соизволенія учреждена Особая Коммисія подъ

*) Здѣсь идетъ рѣчь о спискѣ наиболѣе необходимыхъ рельсовыхъ путей, представленномъ Ген. Ад. Посьетомъ на усмотрѣніе Комитета Министровъ въ 1875 г. (см. томъ II настоящаго очерка, гл. V).

предсѣдательствомъ Члена Государственнаго Совѣта Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Неболсина, результаты трудовъ которой были затѣмъ внесены Министромъ Финансовъ въ Комитетъ Министровъ *).

По самому существу предметовъ, подлежавшихъ обсужденію Коммисіи, ей предстояло разсмотрѣть двѣ группы вопросовъ: 1) о рельсовомъ производствѣ и 2) о производствѣ паровозовъ и прочаго подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ.

Въ вопросѣ о рельсовомъ производствѣ Коммисіи пришлось прежде всего считаться съ совершенно новымъ факторомъ въ рельсопрокатномъ дѣлѣ: единогласнымъ признаніемъ какъ русскими, такъ заграничными спеціалистами безусловнаго преимущества стальныхъ желѣзнодорожныхъ рельсовъ предъ употреблявшимися до того времени желѣзными. По отзывамъ техниковъ, стальной рельсъ, при сплошной, однообразной во всѣхъ его частяхъ, массѣ металла, лучше выдерживаетъ треніе, меньше подверженъ порчѣ отъ случайностей движенія и можетъ служить несравненно долѣе обыкновеннаго желѣзнаго рельса. На эти свойства стали въ ея примѣненіи къ рельсамъ долго не было обращаемо вниманія въ виду чрезмѣрной дороговизны выдѣлки разсматриваемаго металла; когда же въ шестидесятыхъ годахъ истекшаго вѣка послѣдовало открытіе упрощенныхъ, сравнительно дешевыхъ, способовъ превращенія чугуна и желѣза въ стальныя отливки, заводское дѣло въ Англіи, Франціи и Германіи быстро воспользовалось этимъ изобрѣтеніемъ и основало сталепрокатное производство въ обширныхъ размѣрахъ, что имѣло результатомъ пониженіе цѣны стальныхъ рельсовъ почти до уровня стоимости желѣзныхъ. Въ Россіи стальные рельсы впервые были испробованы, по иниціативѣ Правительства, въ 1866 г. на одномъ изъ участковъ Николаевской дороги, а съ начала семидесятыхъ годовъ почти всѣ вновь строившіяся дороги предпочитали обзаводиться стальными рельсами; ихъ примѣру послѣдовали и отстроенныя уже линіи, владѣльцы которыхъ старались постепенно замѣнять положенные на эксплоатируемыхъ ими дорогахъ желѣзные рельсы также стальными.

*) Членами Коммисіи были назначены: Сенаторъ Инженеръ Ген. Лейт. Баронъ Дельвигъ; отъ Министерства Финансовъ: Тайные Совѣтники Бутовскій и Кобеко, отъ Министерства Путей Сообщенія: Инженеръ Ген. Маіоръ Журавскій и Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Энрольдъ; отъ Министерства Государственныхъ Имуществъ: Тайный Совѣтникъ Ислависъ и Профессоръ Горнаго Института Тимме.

Поэтому, приблизительно къ 1875 г., спросъ на желѣзные рельсы если не упалъ совсѣмъ, то во всякомъ случаѣ сократился до ничтожныхъ размѣровъ. Обстоятельство это равнялось для Россіи настоящему механическому кризису и поставило наши немногіе, едва возникшіе, рельсопрокатные заводы, приспособленные исключительно къ выдѣлкѣ желѣзныхъ рельсовъ, въ весьма критическое положеніе. Сознавая серьезность такого оборота дѣла, Министерство Путей Сообщенія въ 1874 г. разрѣшило самому значительному изъ нашихъ рельсовыхъ заводовъ—Путиловскому—прекратить выдѣлку желѣзныхъ рельсовъ, которые онъ обязался поставить въ счетъ правительственныхъ заказовъ, и предоставило ему средства для немедленнаго устройства сталеварныхъ печей и прочихъ приспособленій для выдѣлки стальныхъ рельсовъ, обезпечивъ этотъ заводъ казеннымъ заказомъ на 4 мил. пудовъ рельсовъ новаго типа. Для поощренія новаго производства цѣна была назначена очень высокая—по 2 р. 37 к. за пудъ, тогда какъ лучшаго качества заграничные стальные рельсы обходились тогда съ уплатою пошлины (45 к. съ пуда) и съ доставкою въ Кронштадтъ отъ 1 р. 70 к. до 1 р. 95 к. съ пуда. Принявъ эту мѣру, Правительство передало общій вопросъ о будущности отечественнаго рельсоваго производства на обсужденіе упомянутой выше Коммисіи подъ предсѣдательствомъ Неболсина.

Коммисія съ самаго начала признала, что при тогдашнихъ условіяхъ не представлялось болѣе основаній къ оказанію государственнаго содѣйствія выдѣлкѣ желѣзныхъ рельсовъ и что отнынѣ всѣ заботы Правительства должны быть направлены на водвореніе у насъ собственнаго сталерельсоваго производства.

Единственнымъ дѣйствительнымъ средствомъ для достиженія такой цѣли Коммисія считала безусловное воспрещеніе безпошлиннаго привоза въ Россію стальныхъ рельсовъ изъ за границы какъ для вновь сооружаемыхъ, такъ и для отстроенныхъ уже желѣзныхъ дорогъ. Признавая, что въ прежнее время, когда Правительство заботилось главнымъ образомъ о скорѣйшемъ надѣленіи Россіи наиболѣе необходимыми ей желѣзнодорожными сообщеніями, для допущенія безпошлиннаго привоза рельсовъ могли имѣться достаточныя причины, Коммисія нашла, что въ срединѣ семидесятыхъ годовъ, когда главнѣйшія магистрали уже проложены, не существуетъ болѣе

повода къ пріостановленію дѣйствія таможеннаго тарифа въ пользу доставляемыхъ изъ за границы рельсовъ.

Въ дальнѣйшее развитіе такого предположенія Коммисія считала цѣлесообразнымъ обязать наши желѣзнодорожныя компаніи пріобрѣтать въ Россіи не менѣе половины потребныхъ имъ рельсовъ, какъ для первоначальной укладки на новыхъ линіяхъ, такъ и для ремонта отстроенныхъ дорогъ, съ тѣмъ, чтобы количество рельсовъ, какое окажется необходимымъ выписать изъ за границы, во всякомъ случаѣ подлежало оплатѣ установленными таможенными пошлинами.

Принятіе однѣхъ этихъ мѣръ не составило бы, однако, какъ полагала Коммисія, достаточнаго стимула для скораго водворенія въ Россіи сталерельсоваго производства; дѣло это, по его новости у насъ и по трудностямъ, съ нимъ сопряженнымъ, требуетъ болѣе сильнаго поощренія. Такимъ поощреніемъ, по мнѣнію Коммисіи, могла бы служить опредѣленная попудная премія, обезпечивающая производителямъ достаточное вознагражденіе ихъ труда и издержекъ. Сталерельсовое дѣло, значится въ журналѣ Коммисіи, почти вовсе еще у насъ не привилось, а между тѣмъ потребность въ его усвоеніи можетъ разсматриваться, какъ настоятельная. Такія условія оправдываютъ мѣры экстраординарныя, къ числу которыхъ слѣдуетъ отнести и предполагаемую премію. Выдача преміи составитъ, конечно, расходъ для казны, но если, вмѣстѣ съ тѣмъ, прекратится безусловно безпошлинный пропускъ всякаго рода рельсовъ, то весь этотъ расходъ, или, во всякомъ случаѣ, значительная его часть, покроется приращеніемъ въ таможенныхъ сборахъ.

Размѣръ преміи Коммисія проектировала въ 35 к. съ пуда выдѣланныхъ рельсовъ; цифра эта была установлена послѣ особаго обсужденія даннаго вопроса экспертами изъ числа заводчиковъ и инженеровъ, которые признали, что, при тогдашнихъ цѣнахъ на иностранныхъ рынкахъ, премія въ указанномъ размѣрѣ дастъ возможность русскимъ заводамъ продавать, съ самаго водворенія на нихъ новаго производства, стальные рельсы по цѣнамъ, не превышающимъ заграничныя, оплаченныя пошлиною.

Коммисія смотрѣла на премію, какъ на мѣру временную, пригодную только для первыхъ лѣтъ насажденія у насъ новаго производства и имѣющую цѣлью предоставленіе возможности

нашимъ рельсопрокатнымъ заводамъ стать на твердую ногу. Сообразно съ этимъ Коммисія расчитывала выдавать такую премію лишь въ теченіе 10 лѣтъ, съ постепеннымъ притомъ уменьшеніемъ размѣра ея.

При этомъ естественно возникалъ вопросъ, слѣдуетъ ли поощрять наряду съ самостоятельными рельсовыми заводами, также и заводы передѣльные. Въ журналѣ Коммисіи имѣется по указанному поводу слѣдующее разсужденіе.

«Самостоятельные рельсопрокатные заводы основаны на употребленіи исключительно собственныхъ нашихъ матеріаловъ, своего топлива, своихъ рудъ; при этомъ съ перваго же взгляда учрежденіе такихъ заводовъ представляется болѣе сложнымъ: въ него входитъ не только устройство сталеварныхъ и рельсопрокатныхъ аппаратовъ, но еще доменныхъ печей для выплавки чугуна, со всѣми ихъ принадлежностями, а по возможности разработки и собственной руды и минеральнаго топлива. По симъ уваженіямъ преимущество представляется на сторонѣ такихъ заводовъ; но ближайшее обсужденіе дѣла убѣждаетъ, что и передѣльные заводы, обращая на выдѣлку стальныхъ рельсовъ старые рельсы, оказываютъ существенныя услуги въ промышленномъ отношеніи; а какъ эти заводы, хотя и дѣйствуя не на своемъ чугунѣ, несутъ однако издержки производства не менѣе значительныя—такъ что, судя по расчетамъ экспертовъ, рельсы обходятся имъ не дешевле производимыхъ на собственномъ чугунѣ и топливѣ—то не усматривается достаточныхъ основаній къ назначенію для этихъ заводовъ преміи въ размѣрѣ низшемъ, чѣмъ для заводовъ самостоятельныхъ. Согласное съ симъ рѣшеніе Коммисіи тѣмъ правильнѣе, что единообразная премія, удерживая за собою общее поощрительное значеніе, должна имѣть также уравнительное вліяніе на рыночную цѣну русскихъ стальныхъ рельсовъ, каковы бы ни были мѣсто и способъ ихъ производства».

Тѣмъ не менѣе Коммисія признала желательнымъ предоставить нѣкоторое преимущество новымъ самостоятельнымъ заводамъ: именно—отсрочить для нихъ, до трехъ лѣтъ, начало десятилѣтняго періода, полагаемаго на пользованіе премією; эта льгота имѣла въ виду дарованіе такого рода заводамъ возможности организоваться и обзавестись всѣми нужными приспособленіями для дальнѣйшей дѣятельности.

Изыскивая поощрительныя мѣры для насажденія у насъ

сталерельсоваго производства, Коммисія остановилась также и на вопросѣ о казенныхъ заказахъ. Въ этомъ отношеніи Коммисія пришла къ заключенію, что система снабженія рельсовыхъ заводовъ такого рода заказами должна примѣняться съ большою осторожностью. Прекративъ постройку новыхъ желѣзныхъ дорогъ на казенныя средства, говорится въ томъ же журналѣ, на который уже была сдѣлана ссылка, Правительство можетъ давать заводамъ заказы рельсовъ только въ видахъ обязательнаго размѣщенія ихъ на вновь сооружаемыхъ линіяхъ. Дѣйствуя въ этомъ случаѣ, какъ посредникъ, оно принимаетъ на себя и отвѣтственность за качество сдаваемыхъ на дороги рельсовъ, что сопряжено со значительными неудобствами, дающими поводъ къ разнымъ пререканіямъ. Съ другой стороны однихъ видовъ на полученіе правительственнаго заказа, особенно съ выдачею аванса, достаточно для возбужденія спекуляціи, ведущей къ неосмотрительному образованію предпріятій въ невыгодныхъ экономическихъ условіяхъ, съ недостаточными средствами. Поэтому Коммисія склонялась бы болѣе къ окончательному прекращенію на будущее время казенныхъ заказовъ, если бы не предвидѣла необходимости прибѣгнуть къ такой мѣрѣ временно, для оказанія, на первыхъ порахъ, поддержки заводамъ, которые могли бы быть поставлены въ затруднительное положеніе, не будучи обезпечены вѣрнымъ сбытомъ рельсовъ, такъ какъ желѣзнодорожныя управленія, по весьма понятному недовѣрію къ новымъ заводамъ, не успѣвшимъ еще заявить доброкачественность своихъ издѣлій, воздерживались бы отъ предоставленія имъ заказовъ. По приведеннымъ соображеніямъ Коммисія окончательно высказалась въ томъ смыслѣ, что въ видахъ обезпеченія заводовъ работою, въ первые годы ихъ существованія, предоставленіе имъ казенныхъ заказовъ, въ умѣренномъ количествѣ, можетъ способствовать упроченію у насъ сталерельсоваго производства *).

Таковы были главнѣйшія сужденія Коммисіи относительно мѣръ къ водворенію у насъ сталерельсоваго производства; покончивъ съ этимъ вопросомъ, Коммисія обратилась къ обсужденію наиболѣе соотвѣтствующей видамъ Правительства постановкѣ дѣла изготовленія внутри Россіи изъ собственныхъ матеріаловъ подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ и, главнымъ образомъ, паровозовъ.

*) См. приложенія къ Журн. Ком. Мин. за Май мѣсяцъ 1876 г.

Здѣсь Коммисія прежде всего обратила вниманіе на тотъ же вопросъ, который уже обсуждался ею по отношенію къ рельсамъ—именно: насколько умѣстнымъ представляется снабженіе отечественныхъ заводовъ правительственными заказами. Уже изъ прежнихъ соображеній Коммисіи было ясно, что эта система поощренія принципіально не пользовалась сочувствіемъ въ глазахъ Коммисіи и что относительно рельсовъ Коммисія рѣшилась рекомендовать ее исключительно въ виду особыхъ обстоятельствъ, отмѣченныхъ выше. Въ данномъ же случаѣ, по отношенію къ подвижному составу, Коммисія признала этотъ способъ поддержанія частной промышленности прямо нежелательнымъ. Главнымъ аргументомъ въ пользу такого заключенія служило то соображеніе, что на основаніи контрактовъ, заключенныхъ Правительствомъ съ отечественными заводами (см. выше), съ 1875 по 1883 г. г., въ казну должны были быть поставлены 561 паровозъ, а въ теченіе срока 1875—1880 г. г.—700 пассажирскихъ вагоновъ и 21.257 штукъ крытыхъ вагоновъ и платформъ. Между тѣмъ, значится въ журналѣ Коммисіи, «при условіяхъ пріема казеннаго подвижнаго состава, обязательныхъ для девяти вновь разрѣшенныхъ и частью уже сооруженныхъ желѣзныхъ дорогъ *), на нихъ предвидится возможность помѣстить изъ казеннаго запаса всего 456 паровозовъ, 639 пассажирскихъ и 6.500 товарныхъ вагоновъ и платформъ. За удовлетвореніемъ этой потребности на рукахъ у Правительства изъ ожидаемыхъ въ теченіе ближайшихъ шести лѣтъ поставокъ останется 105 паровозовъ, 60 пассажирскихъ вагоновъ и 14.750 товарныхъ вагоновъ и платформъ. Для своевременнаго, по мѣрѣ сдачи, размѣщенія такого остатка, надлежало бы до 1883 г., сверхъ упомянутыхъ выше, уже разрѣшенныхъ, желѣзныхъ дорогъ (общимъ протяженіемъ около 2.860 верстъ), построить или разрѣшить къ постройкѣ около 7.375 верстъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій. При настоящихъ же обстоятельствахъ такое быстрое приращеніе желѣзнодорожной сѣти у насъ немыслимо» **).

---

*) Здѣсь шла рѣчь о линіяхъ: Уральской, Оренбургской, Фастовской, Привислянской, Боровичской, Риго-Туккумской, Муромской, Дерптской и Донецкой.

**) См. приложенія къ Журн. Ком. Мин. за Январь мѣсяцъ 1877 г.—не слѣдуетъ упускать изъ вниманія, что засѣданія Коммисіи, въ которыхъ разсматривался этотъ вопросъ, происходили въ Апрѣлѣ 1876 г., когда уже стали обнаруживаться признаки угрожавшаго намъ финансоваго и политическаго кризиса (см. томъ II настоящаго очерка, гл. V).

При разсмотрѣніи другихъ способовъ покровительства отечественной выдѣлкѣ подвижнаго состава для желѣзныхъ дорогъ, Коммисія признала, что преимущественной поддержки заслуживаетъ внутреннее *паровозостроительное* производство, въ виду того, что отъ доброкачественности паровозовъ въ значительной мѣрѣ зависитъ самая успѣшность и безопасность эксплоатаціи рельсовыхъ путей. Главнымъ препятствіемъ къ успѣшному развитію у насъ паровознаго дѣла служила до того времени, по удостовѣренію Коммисіи, невозможность для этого дѣла конкуррировать съ заграничнымъ производствомъ: превышеніе стоимости русскаго паровоза надъ иностраннымъ выражалось въ то время въ цифрѣ отъ 4 до 5 тысячъ рублей. Разность эта зависѣла отъ сравнительной новизны у насъ паровозостроительнаго промысла, еще не успѣвшаго надлежащимъ образомъ укрѣпиться ни капиталами, ни достаточно опытными рабочими, ни даже достаточными запасами необходимѣйшихъ матеріаловъ. Какъ указывала Коммисія, ближайшая задача Правительства при данныхъ условіяхъ заключалась въ томъ, чтобы по возможности уравнять цѣны между иностранными и русскими паровозами и такимъ образомъ облегчить нашимъ заводчикамъ соревнованіе съ иностранною промышленностью. Достигнуть этого, по мнѣнію Коммисіи, можно было бы съ помощью того же средства, которое Коммисія рекомендовала для поощренія сталерельсоваго производства, т. е. установленіемъ преміи за каждый выдѣланный въ Россіи и изъ русскихъ матеріаловъ паровозъ. Сообразуясь съ цѣнами на иностранныхъ рынкахъ и цифрою установленной у насъ ввозной пошлины на паровозы, Коммисія проектировала такую премію въ размѣрѣ 90 к. съ пуда за каждый локомотивъ. Такъ же, какъ и премія за рельсы, премія за паровозы, согласно взгляду Коммисіи, предполагалась временною и кромѣ того ограничивалась для каждаго завода извѣстнымъ лишь количествомъ паровозовъ, какъ это уже было постановлено при предоставленіи заказа паровозовъ нѣкоторымъ русскимъ заводамъ въ 1868 г. (см. выше).

Перейдя затѣмъ къ вопросу о снабженіи паровозныхъ и вагонныхъ заводовъ необходимыми имъ принадлежностями, Коммисія пришла къ убѣжденію, что неудовлетворительное положеніе производства въ Россіи отдѣльныхъ частей подвижнаго состава, за недостаткомъ у насъ спеціальныхъ для

того заводовъ, есть одна изъ главныхъ причинъ, препятствующихъ улучшенію и удешевленію постройки паровозовъ и вагоновъ. «Въ настоящее время заводы, изготовляющіе подвижной составъ, затрудняются пріобрѣтеніемъ, по сходнымъ цѣнамъ, необходимаго имъ количества стали, простой и рессорной, и стальныхъ частей, а въ особенности бандажей. По таможенному тарифу сталь и стальныя издѣлія, къ числу которыхъ относятся и принадлежности вагоннаго дѣла, обложены высокими пошлинами, вслѣдствіе чего эти предметы обходятся дорого, но все же дешевле такихъ же издѣлій внутренняго производства. Недостатокъ матеріала для выдѣлки принадлежностей подвижнаго состава, въ размѣрѣ, соотвѣтствующемъ возрастающей потребности въ нихъ, вмѣстѣ съ увеличеніемъ сѣти нашихъ желѣзныхъ дорогъ, можетъ устраниться лишь при значительномъ развитіи у насъ сталелитейнаго дѣла, чему будетъ положено начало водвореніемъ въ Россіи выдѣлки стальныхъ рельсовъ. Заводы, которые устроятся для сталерельсоваго производства, конечно, не ограничатся выдѣлкою только рельсовъ, а будутъ изготовлять также сталь на продажу и обратятся къ приготовленію стальныхъ принадлежностей подвижнаго состава для снабженія ими нашихъ паровозныхъ и вагонныхъ заводовъ. Сверхъ того, для выдѣлки этихъ принадлежностей могутъ устроиться и особые заводы—но лишь въ томъ случаѣ, если имъ будетъ облегчено пріобрѣтеніе необходимыхъ матеріаловъ по сходнымъ цѣнамъ. Къ числу такихъ матеріаловъ относятся, при изготовленіи литой стали по способу Бессемера, такъ называемый зеркальный чугунъ, а при способѣ Сименса-Мартена—сталь въ лому, идущая въ замѣнъ чугуна, и при помощи марганцевой окиси, дозволяющая получать стальную болванку изъ старыхъ желѣзныхъ рельсовъ самаго невысокаго качества. Добыча зеркальнаго чугуна возможна только изъ рудъ, для того пригодныхъ, и хотя существованіе такихъ рудъ у насъ—на Уралѣ и въ Новороссійскомъ краѣ—несомнѣнно, тѣмъ не менѣе, матеріалъ этотъ представляется еще мало доступнымъ, вслѣдствіе чего, для починнаго устройства сталеварнаго дѣла, предпочитаютъ у насъ вообще способъ Сименса-Мартена, какъ требующій сырыхъ матеріаловъ, которые можно легче достать. Однако въ настоящее время на дѣлѣ оказываются непреодолимыя затрудненія къ пріобрѣтенію въ Россіи достаточнаго

количества стали въ лому, для сталеваренія въ сколько нибудь широкихъ размѣрахъ. Матеріалъ этотъ состоитъ преимущественно изъ отслужившихъ принадлежностей подвижнаго состава, какъ то: осей, шинъ, рессоръ, и проч., а также изломанныхъ стальныхъ рельсовъ. У насъ такого отброса накопилось еще немного, такъ что въ настоящее время онъ не составляетъ предмета торговли и можетъ быть пріобрѣтенъ самыми небольшими партіями на желѣзныхъ дорогахъ, или у перекупщиковъ по цѣнамъ, вовсе не торговымъ, и, видимо, преувеличеннымъ» *).

Включивъ въ журналъ приведенныя соображенія и имѣя въ виду, что временный недостатокъ въ зеркальномъ чугунѣ предотвращается разрѣшеніемъ безпошлиннаго привоза упомянутаго матеріала изъ за границы, которымъ, на основаніи закона, пользовались тогда паровозостроительные и рельсопрокатные заводы, Коммисія остановилась на необходимости облегчить привозъ въ Россію и старой стали въ лому, черезъ допущеніе такого пропуска безпошлинно по крайней мѣрѣ на нѣкоторый срокъ, исключительно для сталелитейныхъ заводовъ, въ количествѣ, соотвѣтствующемъ ихъ производству, примѣнительно къ тѣмъ правиламъ, по которымъ допускался тогда безпошлинный пропускъ чугуна и желѣза не въ дѣлѣ и въ лому для машиностроительныхъ заводовъ (по закону 1861 г., на который уже неоднократно были дѣлаемы ссылки въ предшествующемъ изложеніи).

Проектировавъ такія облегченія для пріобрѣтенія русскими желѣзодѣлательными заводами вагонныхъ и паровозныхъ частей, Коммисія выразила желаніе, чтобы въ уставы желѣзнодорожныхъ компаній и впредь, какъ до того времени, включалось условіе о непремѣнномъ пріобрѣтеніи въ Россіи *всего* грузоваго подвижнаго состава и *всѣхъ* пассажирскихъ вагоновъ 3 класса; а паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ 1 и 2 классовъ—въ *половинномъ* противъ дѣйствительной потребности количествѣ.

Проектъ Коммисіи Неболсина о мѣрахъ къ водворенію въ Россіи сталерельсоваго производства былъ внесенъ Министромъ Финансовъ въ Комитетъ Министровъ въ Апрѣлѣ 1876 г., при-

*) См. Журналъ Коммисіи 23 Марта, 20 и 27 Апрѣля 1876 г. и предст. М. Ф. въ Ком. Мин. отъ 7 Января 1877 г. за № 63.

чемъ Статсъ-Секретарь Рейтернъ въ существенныхъ чертахъ былъ согласенъ съ заключеніями Коммисіи по этому вопросу.

Въ засѣданіи Комитета, посвященномъ этому дѣлу, подробному обсужденію подвергнутъ былъ вопросъ о правительственныхъ заказахъ. Тогдашній Государственный Контролеръ, Ген. Ад. Грейгъ, который вообще не сочувствовалъ такой системѣ поощренія заводскаго производства, и на этотъ разъ возражалъ противъ примѣненія ея къ рельсопрокатнымъ заводамъ. По словамъ Грейга, неудобства этой системы, противники которой находились и въ средѣ Коммисіи Неболсина, заключаются по преимуществу въ крайней затруднительности для Правительства выбора тѣхъ заводовъ, которымъ могутъ быть предоставлены подобные заказы; въ переканіяхъ, обыкновенно возбуждаемыхъ при обязательной сдачѣ на желѣзныя дороги принятыхъ казною у частныхъ заводчиковъ предметовъ, въ трудностяхъ, съ которыми сопряженъ надзоръ за доброкачественностью исполненія заказовъ, и, наконецъ, въ томъ спекулятивномъ направленіи, которое обыкновенно принимаетъ извѣстное производство подъ вліяніемъ видовъ на казенные заказы.

На это Министръ Путей Сообщенія, котораго поддерживалъ и Министръ Финансовъ, возражалъ, что нельзя ожидать благопріятныхъ послѣдствій отъ прочихъ мѣръ, проектированныхъ къ поощренію у насъ рельсоваго производства, безъ одновременнаго предоставленія заводамъ казенныхъ заказовъ, хотя бы въ ограниченномъ размѣрѣ. Безъ такихъ заказовъ трудно ожидать, чтобы капиталисты рѣшились произвести требуемыя отъ нихъ для приспособленія ихъ заводовъ къ сталерельсовому производству затраты, такъ какъ въ подобномъ случаѣ устроенные ими съ большими пожертвованіями заводы могутъ быть поставлены въ крайне затруднительное положеніе, не будучи обезпечены сбытомъ выдѣлываемыхъ ими рельсовъ. Кромѣ того Ген. Ад. Посьетъ удостовѣрялъ, что надзоръ за добросовѣстною прокаткою рельсовъ на заводахъ, а также пріемъ отъ послѣднихъ поставокъ рельсовъ, сопряжены съ гораздо меньшими затрудненіями, чѣмъ инспекція производства и пріемъ въ казну подвижнаго состава; Министръ же Финансовъ ставилъ на видъ, что обсуждаемая мѣра предположена на сравнительно короткій срокъ, и проектъ каждаго правительственнаго заказа будетъ, какъ и прежде, предварительно заключенія по немъ контракта

съ тѣмъ или инымъ заводомъ, представляться на разсмотрѣніе Комитета Министровъ.

Въ виду этихъ доводовъ Комитетъ счелъ возможнымъ въ принципѣ одобрить предположенный Коммисіею способъ поощренія сталерельсоваго производства, т. е. 1) не допускать впредь безпошлиннаго пропуска рельсовъ изъ за границы, 2) установить временную и постепенно уменьшаемую премію за каждый пудъ выдѣланныхъ заводами въ Имперіи стальныхъ рельсовъ и 3) предоставлять такимъ заводамъ, въ случаѣ если они будутъ удовлетворять извѣстнымъ техническимъ условіямъ, правительственные заказы рельсовъ.

Срокъ этихъ заказовъ Комитетъ ограничилъ, однако, 5-ю годами; срокъ же дѣйствія попудной преміи на стальные рельсы Комитетъ установилъ 12-ти лѣтній, съ тѣмъ, чтобы въ первыя 8 лѣтъ она была выдаваема въ полномъ размѣрѣ (35 коп. съ пуда) а затѣмъ—начиная съ девятаго года, въ цифрѣ, постепенно уменьшающейся (30, 25 и 20 коп.) *).

Всѣ прочія предположенія Коммисіи Комитетъ принялъ безъ всякихъ измѣненій.

Государь утвердилъ положеніе Комитета 14 мая 1876 г.

Оставался еще вопросъ о мѣрахъ къ поощренію производства въ Россіи подвижнаго состава. По отношенію къ этому вопросу Статсъ-Секретарь Рейтернъ не только соглашался со всѣми выводами Коммисіи Неболсина (см. выше), но шелъ въ своихъ предположеніяхъ значительно далѣе послѣдней: онъ находилъ возможнымъ требовать отъ желѣзнодорожныхъ компаній, которыя будутъ впредь представлять свои уставы на утвержденіе Правительства, чтобы онѣ пріобрѣтали въ Россіи *весь вообще* подвижной составъ, какъ для первоначальнаго обзаведенія, такъ и для дальнѣйшей эксплоатаціи соотвѣтствующихъ линій. Такое требованіе Министръ Финансовъ считалъ безусловно выполнимымъ на практикѣ, въ виду ожидавшагося подъема нашего паровознаго и вагоннаго строительства подъ вліяніемъ проектированныхъ для достиженія такой цѣли мѣропріятій; исключенія изъ предположеннаго правила онъ полагалъ допускать лишь въ случаѣ крайней необходимости.

Кромѣ того Министръ Финансовъ, представляя Комитету Министровъ заключеніе свое по поводу мѣръ, предложенныхъ

---

*) См. Журн. Ком. Мин. 4 мая 1876 г.

Коммисіею Неболсина для упроченія внутренняго производства подвижнаго состава, возбудилъ еще одинъ общій вопросъ, не бывшій на разсмотрѣніи Коммисіи. Онъ находилъ, что одной преміи на паровозы, проектированной Коммисіею, недостаточно для уравненія цѣны русскихъ и заграничныхъ паровозовъ—цѣли, къ достиженію которой стремилась, какъ извѣстно, Коммисія, предлагая указанную мѣру. Такъ какъ эта мѣра, писалъ Рейтернъ, по существу своему—временная и проектируется на довольно краткій—пятилѣтній—срокъ, то первый результатъ, котораго желательно было бы этимъ путемъ достигнуть, состоитъ въ побужденіи уже существующихъ желѣзнодорожныхъ компаній дѣлать непосредственно отъ себя заказы паровозовъ русскимъ заводамъ въ счетъ не только обязательной для обществъ, въ силу ихъ уставовъ, половины потребнаго для желѣзнодорожныхъ линій количества, но и той части, которую обществамъ разрѣшено выписывать изъ за границы. При замѣчающемся на иностранныхъ рынкахъ удешевленіи паровозовъ, на которое указывала и Коммисія, и которое можетъ удержаться еще надолго, настоящій, установленный у насъ, размѣръ таможенной пошлины на иностранные паровозы по 75 к. и на тендеры по 30 к. за пудъ едва ли будетъ достаточенъ для преодолѣнія того предпочтенія, которымъ у насъ издавна задались въ пользу заграничныхъ локомотивовъ; а такъ какъ это предпочтеніе уже не снискиваетъ себѣ оправданія въ сравнительно неудовлетворительномъ качествѣ паровозовъ внутренней выдѣлки, то имѣется полное основаніе оказать ему противодѣйствіе, къ чему и послужило бы нѣкоторое возвышеніе пошлины на иностранные паровозы и тендеры *). Повышеніе это Министръ Финансовъ предполагалъ осуществить, доведя пошлину до размѣра 1 р. 25 к. съ пуда каждаго паровоза и 50 к.—съ пуда каждаго тендера.

Въ общихъ чертахъ Комитетъ одобрилъ всѣ проектированныя Министромъ Финансовъ мѣропріятія, но сдѣлалъ въ подробностяхъ примѣненія ихъ нѣкоторыя существенныя поправки. Такъ, Комитетъ выразилъ желаніе, чтобы и существующія уже желѣзнодорожныя компаніи были привлекаемы къ обязательному пріобрѣтенію въ Россіи подвижнаго состава, возобновляемаго для дальнѣйшей эксплоатаціи дорогъ, причемъ

*) См. предст. Мин. Фин. въ Ком. Мин. отъ 7 Января 1877 г. за № 63.

возможность приведенія въ исполненіе подобной мѣры подлежала бы въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ предварительному обсужденію Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Постепенное осуществленіе такого предположенія, по мнѣнію Комитета, послужитъ къ серьезной поддержкѣ нашей внутренней производительности, безъ устраненія полезной конкурренціи иностранныхъ фабрикантовъ подвижнаго состава, могущей вызвать весьма желательныя улучшенія въ отдѣлкѣ отечественныхъ издѣлій. Высказавъ такой взглядъ, доказывавшій, что Правительство въ данномъ дѣлѣ было чуждо всякой исключительности и не только желало поощрять наше паровозное производство въ количественномъ отношеніи, но заботилось также о возможномъ усовершенствованіи качества поставляемыхъ предметовъ, Комитетъ по поводу проектированной Коммисіею Неболсина преміи на паровозы продолжалъ развивать ту же мысль: онъ считалъ болѣе осторожнымъ назначить премію не въ попудной формѣ, какъ предполагала Коммисія, а въ опредѣленныхъ для каждаго сорта паровозовъ размѣрахъ (2.400 р. для 4-хъ колесныхъ, 2.600 р.—для 6-ти колесныхъ и 3.000 р. для 8-ми колесныхъ), такъ какъ расчетъ преміи по числу пудовъ вѣса паровозовъ могъ бы подать поводъ къ искусственному увеличенію вѣса нѣкоторыхъ несущественныхъ частей локомотивовъ, въ ущербъ чистотѣ ихъ отдѣлки и эксплоатаціонной ихъ годности.

Наконецъ, относительно предположеннаго Статсъ-Секретаремъ Рейтерномъ увеличенія таможенныхъ пошлинъ на паровозы и тендеры Комитетъ предоставилъ Министру Финансовъ внести по этому предмету, въ обще установленномъ порядкѣ, представленіе въ Государственный Совѣтъ *), безпошлинный же ввозъ стали въ лому (но исключительно для сталелитейныхъ и сталерельсовыхъ заводовъ) Комитетъ счелъ возможнымъ допустить въ видѣ опыта, на два года, до разсмотрѣнія вопроса въ законодательномъ порядкѣ. Противъ такого рѣшенія первоначально возражалъ въ засѣданіи Комитета Государственный Контролеръ, Ген. Ад. Грейгъ, который опасался, какъ бы при такой системѣ поощренія не обнаружились тѣ же злоупотребленія, какими сопровождался установленный еще въ

*) Высочайше утвержденнымъ 10 Мая 1877 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта предположеніе Министра Финансовъ о повышеніи таможенныхъ пошлинъ на паровозы до 1 р. 25 к. съ пуда, а на тендеры до 50 к. съ пуда—получило силу закона.

1861 г. безпошлинный привозъ чугуна и желѣза для машиностроительныхъ заводовъ. За послѣднее время, утверждалъ Государственный Контролеръ, привозъ желѣза и чугуна, ускользая отъ правительственнаго надзора, увеличился настолько, что иностранное желѣзо проникло въ 1876 г. на Нижегородскую ярмарку, въ подрывъ желѣзу уральскому, оставшемуся на ярмаркѣ безъ покупателей.

По этому поводу Министръ Финансовъ заявилъ, что противъ такихъ злоупотребленій уже приняты мѣры, которыя обезпечиваютъ Правительство отъ повторенія подобныхъ случаевъ и что поэтому едва ли могутъ быть препятствія къ разрѣшенію, на проектированныхъ условіяхъ, временнаго безпошлиннаго привоза стали въ лому, тѣмъ болѣе, что подобная льгота необходима въ видахъ воспособленія туземному изготовленію какъ принадлежностей и частей подвижнаго состава, такъ и рельсовъ. За недостаткомъ и дороговизною у насъ стали внутренняго производства, какъ матеріала для выдѣлки стальныхъ рельсовъ, прокатка послѣднихъ изъ старыхъ желѣзныхъ рельсовъ, съ незначительною примѣсью стали въ лому, составляетъ ту главную отрасль упомянутаго производства, развитія которой можно ожидать въ близкомъ будущемъ. Между тѣмъ, дороговизна у насъ стали въ лому (до 1 р. 65 к. за пудъ) и высокая пошлина (80 к.) на заграничную сталь (стоящую, въ видѣ лома, всего 56 к. за пудъ—съ доставкою) являются главнѣйшими препятствіями къ развитію такого производства. Изъ всѣхъ проектированныхъ мѣръ именно эта мѣра должна была, по убѣжденію Статсъ-Секретаря Рейтерна, имѣть непосредственное и притомъ немедленное вліяніе на водвореніе у насъ производства желѣзнодорожныхъ принадлежностей; при этомъ сталь въ лому, не имѣя внѣ сталерельсоваго и сталелитейнаго дѣла самостоятельнаго употребленія, не можетъ, строго говоря, подать повода къ злоупотребленіямъ, подобнымъ тѣмъ, которыя замѣчались относительно безпошлиннаго пропуска для нѣкоторыхъ заводовъ желѣза и чугуна *).

Послѣ этихъ доводовъ Ген. Ад. Грейгъ присоединился къ заключенію Комитета, отмѣченному выше.

Итакъ, общія мѣры, которыя были выработаны Правительствомъ въ 1876 и 1877 г.г. для поощренія внутренняго произ-

*) См. Журн. Ком. Мин. 18 и 25 Января 1877 г., Высочайше утвержденный 28 того же Января.

водства рельсовъ и подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ, въ главныхъ чертахъ сводились къ слѣдующему:

1) Казенные заказы было дозволено предоставить только нѣкоторымъ рельсовымъ заводамъ, для поддержки ихъ въ новомъ дѣлѣ изготовленія стальныхъ рельсовъ; что же касалось паровозовъ и вагоновъ, то правительственныхъ заказовъ на нихъ не предполагалось болѣе производить.

2) Въ уставы вновь разрѣшаемыхъ желѣзныхъ дорогъ постановлено включать требованіе о пріобрѣтеніи такими желѣзными дорогами не менѣе *половины* потребныхъ имъ рельсовъ въ Россіи, съ обязательствомъ принимать въ счетъ этого количества отъ Правительства извѣстную часть рельсовъ казенныхъ заказовъ; подвижной же составъ новыя желѣзныя дороги должны были заказывать *въ полномъ составѣ* на русскихъ заводахъ.

Здѣсь же необходимо замѣтить, что Министерству Путей Сообщенія удалось уже съ 1877 – 1878 г.г. настоять на томъ, чтобы, при составленіи новыхъ желѣзнодорожныхъ уставовъ, желѣзнодорожныя общества принимали на себя обязательство заказывать въ Россіи *въ полномъ, потребномъ для каждой данной линіи количествѣ* также и рельсы, а не одинъ лишь подвижной составъ, какъ значилось въ разсмотрѣнныхъ положеніяхъ Комитета Министровъ.

3) Безпошлинный пропускъ изъ за границы рельсовъ признанъ недопустимымъ; пошлина на иностранные паровозы доведена до 1 р. 25 к. съ пуда (а за тендеры—до 50 к. съ пуда). Наряду съ этимъ дозволенъ, въ видѣ временной мѣры, безпошлинный привозъ стали въ лому для сталерельсовыхъ и сталелитейныхъ заводовъ.

4) Установлена временная выдача премій за выдѣлываемые на русскихъ заводахъ стальные рельсы и паровозы.

Изъ всѣхъ этихъ постановленій едва ли не самымъ существеннымъ являлось требованіе, предъявленное желѣзнымъ дорогамъ относительно удовлетворенія ими своихъ потребностей въ рельсахъ и подвижномъ составѣ русскими издѣліями: это требованіе обезпечивало спросъ на подобнаго рода издѣлія и было расчитано на то, чтобы дать нашимъ желѣзодѣлательнымъ и сталерельсовымъ заводамъ самостоятельное развитіе, поставивъ ихъ внѣ зависимости отъ казенныхъ заказовъ, которые въ принципѣ было признано цѣлесообразнымъ всемѣрно ограничивать.

Обстоятельства сложились, однако, такимъ образомъ, что именно въ той отрасли производства, въ которой Правительство рѣшило совершенно отказаться отъ примѣненія системы казенныхъ заказовъ, эти послѣдніе пришлось—уже вскорѣ послѣ принятія упомянутаго рѣшенія—возобновить въ очень широкихъ размѣрахъ. Для потребностей усиленнаго передвиженія войскъ и военныхъ тяжестей въ продолженіе Турецкой кампаніи, а также для удовлетворенія нуждъ нашей отпускной торговли, стѣсненной блокадою нашихъ южныхъ портовъ, наконецъ, для обезпеченія желѣзныхъ дорогъ нужнымъ количествомъ паровозовъ и вагоновъ на случай ожидавшихся въ то время дальнѣйшихъ политическихъ осложненій—явилась необходимость позаботиться о существенномъ и безотлагательномъ увеличеніи количества имѣвшагося на нашихъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ подвижнаго состава. Помимо предоставленія частнымъ дорогамъ 140 паровозовъ и около 3.400 товарныхъ вагоновъ изъ казеннаго запаса и дозволенія желѣзнодорожнымъ компаніямъ своимъ распоряженіемъ заказать отечественнымъ заводамъ нужное добавочное количество желѣзнодорожныхъ принадлежностей, Правительство въ Сентябрѣ 1877 г. заказало русскимъ заводамъ срокомъ къ Маю 1878 г. 161 паровозъ, 4.443 товарныхъ вагона и 100 платформъ *); затѣмъ въ силу Высочайше утвержденнаго 12 Мая 1878 г. положенія Комитета Министровъ русскимъ же заводамъ было заказано еще 48 паровозовъ **).

Въ виду этого съ 1878 по 1880 г.г. на всѣхъ нашихъ заводахъ, приспособленныхъ къ выдѣлкѣ подвижнаго состава, шла усиленная работа, и указанные года для всѣхъ такого рода заводовъ оказались наиболѣе производительными въ сравненіи какъ съ предшествовавшимъ, такъ и съ послѣдовавшимъ десятилѣтіемъ. Вскорѣ, однако, наступила реакція, о которой будетъ подробно говорено ниже.

Сталерельсовая промышленность не испытала такого рѣзкаго подъема производства; это дѣло у насъ только еще зарождалось, и первые признаки оживленія его относятся къ нѣсколько позднѣй-

*) Объ этихъ заказахъ заявилъ Комитету Министровъ Ген. Ад. Посьетъ въ засѣданіи Комитета 20 Декабря 1877 г., присовокупивъ, что одновременно пришлось заказать заграничнымъ заводамъ 120 паровозовъ и 844 вагона—за изготовленіе которыхъ тогда не взялись русскіе заводчики.

**) Казенные заказы были распредѣлены между заводами: Невскимъ—въ Петербургѣ, Коломенскимъ, Мальцевскимъ и Камско-Воткинскимъ.

шему времени (1880—1882 г.г.; см. ниже). Поддержка его со стороны Правительства, какъ извѣстно, была признана неизбѣжною и Высочайше утвержденнымъ 13 Августа 1876 г. положеніемъ Комитета Министровъ было разрѣшено предоставить казенные заказы шести заводамъ, которые изъявили желаніе ввести у себя прокатку стальныхъ рельсовъ. Заводы эти были частью самостоятельные, предполагавшіе работать на первообразномъ матеріалѣ (чугунѣ), частью передѣльные, которые обязались приготовлять стальные рельсы изъ старыхъ желѣзныхъ, снятыхъ съ русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Къ первымъ принадлежали: заводы Демидова (Нижнесалдинскій) и Князя Бѣлосельскаго-Бѣлозерскаго (Катавъ-Ивановскій) на Уралѣ и заводъ Новороссійскаго общества, основанный Юзомъ, въ Екатеринославской губерніи; ко вторымъ: заводъ Берда въ С.-Петербургѣ, Брянскій—въ Орловской губерніи и Лильпонъ и Рау—въ Варшавѣ. Перечисленнымъ заводамъ даны были заказы на изготовленіе въ общей сложности 11.300.000 пуд. стальныхъ рельсовъ. Кромѣ того, какъ уже было упомянуто въ предшествующемъ изложеніи, Правительство еще въ концѣ 1874 г. сдѣлало заказъ на 4 мил. пуд. стальныхъ рельсовъ Путиловскому заводу (также передѣльному); позднѣе—въ 1876 г.—тотъ же заводъ взялся выдѣлать для Правительственнаго запаса, подъ выданную заводу ссуду изъ Государственнаго Банка, еще 6 мил. пуд. такихъ же рельсовъ. Давая всѣ эти заказы, Министерство Путей Сообщенія въ контрактахъ, заключенныхъ съ заводами, оговаривало, что выписка металловъ изъ за границы можетъ быть допущена только при полнѣйшей невозможности довольствоваться русскими матеріалами, и такимъ образомъ не теряло изъ вида цѣли, къ которой оно неустанно и послѣдовательно стремилось.

Но такъ какъ, наряду съ такимъ требованіемъ, все же продолжалъ оставаться въ силѣ законъ 1861 г. о безпошлинномъ привозѣ чугуна для машиностроительныхъ заводовъ, полученіе же изъ за границы стали въ лому было облегчено дозволеніемъ безпошлиннаго пропуска ея въ 1877 г. (мѣра, впослѣдствіи, въ 1879 г., продолженная до 1 Января 1881 г.), то на дѣлѣ упомянутая цѣль всетаки не была достигнута. Только три рельсовые завода (Демидова, Кн. Бѣлосельскаго и Новороссійскій), принадлежавшіе къ разряду самостоятельныхъ и расположенные невдалекѣ отъ мѣсторожденій чугуна, упо-

требляли въ дѣло почти исключительно туземный металлъ (лишь Новороссійскій заводъ иногда пользовался выписнымъ марганцевымъ чугуномъ, но въ количествѣ не болѣе 1½% вѣса всѣхъ матеріаловъ, употребляемыхъ на выдѣлку рельсовъ). Передѣльные же заводы, вмѣсто того, чтобы пользоваться для своего производства старыми рельсами, снятыми съ русскихъ желѣзныхъ дорогъ (какъ это требовалось въ контрактахъ), стали примѣнять иные способы, сводившіеся къ изготовленію стальныхъ рельсовъ исключительно изъ чугуна, который, въ виду отдаленности подобныхъ заводовъ отъ раіоновъ производства русскаго чугуна, они получали по преимуществу изъ за границы.

Правительство не могло не обратить вниманія на то, что отечественное рельсопрокатное производство получило направленіе, не соотвѣтствовавшее возлагавшимся на него ожиданіямъ, и вопросъ этотъ въ 1880 г. снова дошелъ до Комитета Министровъ. Комитетъ, въ разъясненіе своего положенія о выдачѣ попудной преміи за стальные рельсы, постановилъ, что премія эта въ объемѣ, опредѣленномъ въ 1876 г., подлежитъ выдачѣ только за тѣ изъ стальныхъ рельсовъ, которые будутъ выдѣланы исключительно изъ туземныхъ матеріаловъ или изъ снятыхъ съ русскихъ желѣзныхъ дорогъ рельсовъ; если же на выдѣлку рельсовъ будутъ употреблены, кромѣ русскихъ, и иностранные матеріалы, то и премія выдается по количеству употребленныхъ въ дѣло русскихъ матеріаловъ. Для того, чтобы Правительство получило возможность съ точностью устанавливать количество русскаго и иностраннаго матеріала, употребленнаго съ этою цѣлью, предполагалось выработать и ввести въ дѣйствіе особыя контрольныя правила. При этомъ однако была сдѣлана оговорка, что тѣмъ изъ заводчиковъ, которые не пожелаютъ подчиниться такому контролю, будетъ разрѣшено пользоваться преміею въ опредѣленномъ уменьшенномъ размѣрѣ: вмѣсто 35 к.—по 20 к., вмѣсто 30 к.—по 15 к. и вмѣсто 20 и 25 к.—по 10 к. съ пуда *).

Владѣльцы передѣльныхъ рельсовыхъ заводовъ послѣ обнародованія приведеннаго постановленія заявили, что они не желаютъ подвергать правительственному контролю употребляемые ими на выдѣлку стальныхъ рельсовъ матеріалы и будутъ

*) Положеніе Комитета удостоилось утвержденія Государя 23 Мая 1880 г.

довольствоваться уменьшенною премією *). Такой шагъ, при существовавшихъ тогда условіяхъ рельсоваго производства, былъ вполнѣ понятенъ: заводчики очевидно расчитывали на дальнѣйшее безпошлинное полученіе чугуна и стали въ лому, а при такомъ положеніи дѣла премія и въ уменьшенномъ размѣрѣ обѣщала имъ немаловажныя выгоды. Но они ошиблись въ расчетѣ: во взглядахъ Правительства на общую таможенную политику довольно явственно сказался поворотъ въ пользу болѣе рѣшительнаго охраненія нашей внутренней промышленности. Первою рѣшительною мѣрою въ этомъ направленіи явилась отмѣна, въ силу Высочайше утвержденнаго 3 Іюня 1880 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта, закона 1861 г. о безпошлинномъ привозѣ иностраннаго чугуна и желѣза для заводскихъ надобностей; тѣмъ же закономъ было прекращено (съ 1 Января 1881 г.) полученіе сталелитейными заводами стали въ лому, и на этотъ продуктъ наложена пошлина въ 20 к. зол. съ пуда (впослѣдствіи размѣръ пошлины былъ постепенно повышаемъ, о чемъ ниже)**).

Подобною мѣрою Правительство показало, что оно признаетъ всякія таможенныя льготы въ разсматриваемомъ дѣлѣ идущими въ разрѣзъ съ поставленными себѣ Государствомъ цѣлями, и вступило, наконецъ, на путь таможеннаго покровительства нашей внутренней желѣзнодорожной промышленности, безъ допущенія тѣхъ послабленій, которыми нерѣдко парализовались въ прежнее время многія поощрительныя начинанія въ этомъ смыслѣ. Несомнѣнно, что это былъ единственный вѣрный путь для созданія внутренняго производства на отечественныхъ матеріалахъ, которые имѣлись въ изобиліи въ сыромъ видѣ, но не разработывались въ достаточной мѣрѣ, не будучи охранены отъ иностранной конкурренціи. Дальнѣйшее развитіе этого направленія нашей таможенной политики и возведеніе его въ строго выдержанную систему относится къ двумъ послѣдующимъ царствованіямъ Императора Александра III и нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора.

---

*) См. «Сталерельсовое производство въ Россіи» (печатано съ разрѣшенія Департамента Желѣзныхъ дорогъ), С.-Петербургъ. 1885 г.

**) Уже съ 1 Января 1877 г. послѣдовало общее повышеніе всѣхъ таможенныхъ пошлинъ: было постановлено взимать пошлины въ золотой валютѣ, что равнялось увеличенію размѣра ихъ въ 1½ раза. Мѣра эта могла, однако, считаться не столько покровительственною, въ тѣсномъ смыслѣ слова, сколько фискальною.

1881—1884 г.г.

Положеніе рельсопрокатнаго и паровозостроительнаго дѣла въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ.

Несмотря на мѣры, принятыя Правительствомъ для надлежащаго развитія нашего внутренняго рельсопрокатнаго и паровозостроительнаго производства, постановка этого дѣла въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ еще далеко не могла считаться соотвѣтствующей общегосударственнымъ видамъ.

Наблюдая за дѣятельностью рельсопрокатныхъ заводовъ, Правительство убѣдилось въ томъ, что наиболѣе прочное положеніе заняли у насъ заводы передѣльные, которые, какъ извѣстно, работали преимущественно на иностранномъ чугунѣ; они создали себѣ такія условія производства, при которыхъ конкурренція съ ними для самостоятельныхъ заводовъ становилась все болѣе и болѣе затруднительною. Тогдашній Министръ Финансовъ, Н. Х. Бунге, объяснялъ такое развитіе передѣльныхъ заводовъ прежде всего тѣмъ обстоятельствомъ, что самое устройство передѣльныхъ заводовъ требуетъ меньшей затраты капитала и времени сравнительно съ устройствомъ и оборудованіемъ заводовъ самостоятельныхъ, такъ какъ самостоятельные заводы, кромѣ печей Сименса и конверторовъ Бессемера (что имѣютъ и передѣльные заводы), должны озаботиться устройствомъ собственныхъ доменныхъ печей для выплавки чугуна. Кромѣ того, по словамъ Министра Финансовъ, самостоятельные заводы, не пріобрѣтая извнѣ матеріаловъ и производя все собственно на заводѣ, на наличныя деньги, въ бо̀льшей мѣрѣ поставлены въ затрудненіе выдѣлывать рельсы въ кредитъ, чѣмъ передѣльные заводы, которые, получая чугунъ и уголь изъ за границы, производятъ за нихъ уплату по векселямъ, выдаваемымъ на разные сроки; при бѣдности же бо̀льшей части нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, не обладающихъ сколько нибудь значительными запасными капиталами, болѣе льготные платежные сроки имѣли существенное вліяніе на полученіе заводами частныхъ заказовъ. Но едва ли не главною причиною преобладающаго положенія, занятаго передѣльными заводами, было то обстоятельство, что заводы этого типа составили между собою синдикатъ, который, войдя въ прочную связь съ желѣзнодорожными обществами, получилъ возможность монополизировать сталерельсовое производство въ Россіи, такъ что распредѣленіе заготовки потребнаго для желѣзныхъ

дорогъ количества рельсовъ было сосредоточено почти исключительно въ рукахъ этого синдиката *).

Естественно, что такое положеніе рельсопрокатнаго дѣла не могло быть признано нормальнымъ.

Паровозостроительное дѣло также продолжало причинять Правительству не мало заботъ. Выработанное Комитетомъ Министровъ въ 1877 г. правило—совершенное прекращеніе дальнѣйшихъ правительственныхъ заказовъ подвижнаго состава—правило, какъ извѣстно, не соблюдавшееся, вслѣдствіе исключительныхъ обстоятельствъ, въ теченіе двухъ первыхъ лѣтъ послѣ его утвержденія—съ 1879 г. опять вступило въ силу: начиная съ этого года по 1882 г. русскіе заводы не получили ни одного правительственнаго заказа на паровозы **). Между тѣмъ это время совпало съ застоемъ, обнаружившимся въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства сравнительно съ прежними годами (ср. томъ II, гл. V и VI и т. III, гл. III настоящаго очерка). Поэтому наши паровозостроительные заводы, расчитывавшіе при водвореніи у себя новаго производства на крупный сбытъ своихъ издѣлій въ казенный запасъ и на частныя дороги ***) и сообразно съ этимъ оборудованные на широкую ногу, очутились, при значительномъ уменьшеніи спроса на подвижной составъ, почти въ безвыходномъ положеніи.

Такой оборотъ дѣла снова привлекъ вниманіе Правительства къ нашему рельсопрокатному и паровозостроительному производству, и Комитетъ Министровъ въ концѣ 1882 г. поручилъ Министру Финансовъ созвать при ввѣренномъ ему Министерствѣ Коммисію изъ представителей Министровъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственныхъ Имуществъ, Государственнаго Контроля и желѣзнодорожной Коммисіи Гр. Баранова для обсужденія вопроса о положеніи нашихъ рель-

---

*) См. предст. Министра Финансовъ въ Комитетъ Министровъ отъ 10 Марта 1884 г. за № 2114. Этимъ обстоятельствомъ объяснялось, почему изъ выдѣланныхъ по частнымъ заказамъ 25 мил. пуд. рельсовъ (за время съ 1877 по 1884 г.г.) 18 мил. пуд. приходилось на долю передѣльныхъ заводовъ и только 7 мил. на долю самостоятельныхъ (см. тамъ же).

**) Правительство за это время пріобрѣло лишь отъ Невскаго завода, въ видахъ оказанія ему поддержки, 179 паровозовъ, отстроенныхъ заводомъ помимо всякихъ заказовъ, подъ открытый ему Государственнымъ Банкомъ кредитъ (см. прилож. къ представленіямъ Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ отъ 14 Іюня 1884 г. за № 5087).

***) Большинство паровозостроительныхъ заводовъ начало свою дѣятельность въ эпоху усиленной постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ.

совыхъ и паровозостроительныхъ заводовъ и о тѣхъ мѣрахъ, которыя можно было бы принять для поддержанія и упорядоченія ихъ дѣятельности.

Новыя мѣры Правительства для упорядоченія дѣятельности русскихъ сталерельсовыхъ и паровозныхъ заводовъ.

Въ своихъ сужденіяхъ Коммисія приняла за основаніе положеніе, что производительность заводовъ должна соотвѣтствовать потребностямъ вновь строящихся желѣзныхъ дорогъ и размѣру развитія и ремонта уже существующей сѣти.

Поэтому Коммисія остановилась прежде всего на вопросѣ, какъ велика можетъ быть потребность въ рельсахъ и паровозахъ на ближайшіе года. Соображаясь съ данными прежнихъ лѣтъ и съ предположеніями Правительства относительно проектированнаго развитія нашей желѣзнодорожной сѣти, Коммисія опредѣлила, что потребность въ рельсахъ въ теченіе будущихъ 5 лѣтъ не превыситъ 8.280.000 пуд., а въ паровозахъ—120 штукъ ежегодно. При этомъ Коммисія приняла во вниманіе, что на рукахъ Правительства имѣются уже крупные нераспредѣленные запасы какъ стальныхъ рельсовъ (около 9.823.000 пуд.), такъ и паровозовъ (480 штукъ).

Казна, по мнѣнію Коммисіи, не могла совершенно отказаться отъ употребленія ихъ въ дѣло и единственная уступка, на которую Правительство могло бы рѣшиться для того, чтобы дать заводамъ нѣкоторый просторъ въ полученіи частныхъ заказовъ, состояла бы въ извѣстномъ ограниченіи выпуска рельсовъ и паровозовъ изъ казенныхъ запасовъ для удовлетворенія нуждъ новыхъ и возобновленія инвентаря уже отстроенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Подобная мѣра являлась бы косвеннымъ поощреніемъ для желѣзодѣлательныхъ и сталелитейныхъ заводовъ; прямая же поддержка могла бы состоять только въ возвращеніи, хотя бы и временномъ, къ прежней системѣ казенныхъ заказовъ.

По этому поводу въ журналахъ Коммисіи значится относительно рельсопрокатныхъ заводовъ слѣдующее:

«Нельзя не желать вообще сохраненія и дальнѣйшаго развитія заводовъ самостоятельныхъ, работающихъ на рудѣ и горючихъ матеріалахъ русскаго происхожденія. Вслѣдствіе этого, если бы, при данныхъ условіяхъ рынка, оказалось необходимымъ нѣкоторое сокращеніе общаго производства, то сокращеніе это должно бы пасть на долю заводовъ передѣльныхъ. Принимая затѣмъ въ соображеніе, что передѣльные заводы

образовали между собою синдикатъ, который, въ случаѣ нужды, самъ можетъ сократить рельсовую производительность на томъ или другомъ изъ этихъ заводовъ, казалось бы, что уменьшеніе общей производительности этихъ заводовъ не представитъ непреодолимыхъ трудностей. Но, съ другой стороны, для того, чтобы синдикатъ имѣлъ твердое основаніе для установленія размѣра своей будущей дѣятельности, онъ долженъ быть обезпеченъ противъ чрезмѣрнаго выпуска стальныхъ рельсовъ изъ казеннаго запаса. Вотъ почему Коммисія считала справедливымъ ограничить ежегодное употребленіе стальныхъ рельсовъ изъ казенныхъ запасовъ на первое время цифрою 2.000.000 пуд. При этомъ, однако, Правительство должно оставить за собою право увеличивать эту цифру, а также принимать другія мѣры въ томъ исключительномъ случаѣ, если бы синдикатъ передѣльныхъ заводовъ прибѣгнулъ бы къ поднятію цѣны рельсовъ на рынкѣ несоотвѣтственно дѣйствительной стоимости ихъ производства». При выпускѣ изъ правительственныхъ запасовъ ежегодно до 2.000.000 пуд. рельсовъ, на долю заводовъ осталось бы производство 6.280.000 пуд. въ годъ новыхъ рельсовъ, изъ которыхъ часть могла бы по мнѣнію Коммисіи, быть поручаема Правительствомъ къ выдѣлкѣ самостоятельнымъ рельсовымъ заводамъ *).

Относительно же паровозостроительнаго дѣла Коммисія пришла къ слѣдующимъ выводамъ.

Если предположить, что, въ видахъ облегченія рынка, казна будетъ поставлять на вновь строящіяся или ремонтирующіяся дороги не болѣе 50 паровозовъ въ годъ (изъ правительственныхъ запасовъ), то останется ежегодная потребность въ постройкѣ до 70 новыхъ паровозовъ; между тѣмъ, это количество соотвѣтствуетъ умѣренной, даже уменьшенной, производительности лишь одного большаго завода. Такое положеніе дѣла неопровержимо указывало, по убѣжденію Коммисіи, на необходимость сокращенія паровознаго производства въ Россіи, получившаго несомнѣнно развитіе, которое не соотвѣтствовало существовавшей потребности **). Поэтому, при-

---

*) См. представленіе Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ отъ 10 Марта 1884 г. за № 2114.

**) Послѣ принятія Коммисіею такого рѣшенія, представитель Министерства Государственныхъ Имуществъ заявилъ, что казенный Камско-Воткинскій заводъ готовъ добровольно отказаться отъ изготовленія паровозовъ.

знавая, что паровозостроительнымъ заводамъ трудно будетъ обойтись безъ правительственной поддержки, Коммисія сочла возможнымъ оказывать такую поддержку лишь съ величайшею осмотрительностью и въ возможно ограниченныхъ размѣрахъ *).

Министръ Финансовъ, также какъ и Министръ Путей Сообщенія, по существу одобрили всѣ выводы Коммисіи; съ ними согласился и Комитетъ Министровъ. Послѣдній, между прочимъ, вполнѣ раздѣлялъ взглядъ Коммисіи, что изъ рельсовыхъ заводовъ поддержки Правительства заслуживаютъ лишь заводы самостоятельные, и только такого рода заводамъ въ 1883—1884 г.г. были предоставлены казенные заказы (Нижне-салдинскому—Демидова—на 600.000 пуд., Катавъ-Ивановскому—на 1 мил. пуд., Новороссійскаго общества—на 2 мил. пуд., и заводу Гута Банкова въ Домбровѣ, который съ 1883 г. завелъ у себя сталерельсовое производство на туземныхъ матеріалахъ—на 700.000 пуд.) **).

Въ отношеніи условій, въ которыя слѣдовало бы поставить наше паровозостроительное дѣло, Комитетъ Министровъ въ срединѣ 1883 г. высказался въ томъ смыслѣ, что онъ вполнѣ сознаетъ тѣ невыгодныя обстоятельства, въ которыхъ находились въ послѣдніе года и находятся еще понынѣ наши паровозодѣлательные заводы, за неимѣніемъ достаточнаго сбыта вырабатываемыхъ ими издѣлій, но находитъ, тѣмъ не менѣе, что, при подобныхъ условіяхъ, самимъ заводамъ надлежало, при благоразумномъ веденіи дѣла, привести свою производительность въ соотвѣтствіе съ имѣвшимся спросомъ, сокращая въ свое время число заводскихъ рабочихъ, что могло быть исполнено постепенно, безъ всякихъ замѣшательствъ. Къ сожалѣнію, упомянутые заводы, въ особенности Невскій въ С.-Петербургѣ, не слѣдовали указаніямъ общаго благоразумія и, поддерживая свое производство въ прежнемъ почти объемѣ, продолжали изготовленіе паровозовъ въ запасъ, пользуясь при этомъ открытымъ имъ Государственнымъ Банкомъ кредитомъ подъ такіе паровозы ***). Указанному ненормальному положенію паровозострои-

*) См. представленіе Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ отъ 10 Марта 1884 г. за № 2114 и 14 Іюня 1884 г. за № 5087.

**) См. то же предст. и Журн. Ком. Мин. 20 и 27 Марта 1884 г.

***) Распоряженіе объ открытіи такого кредита было сдѣлано въ 1879 г. тогдашнимъ Министромъ Финансовъ Ген. Ад. Грейгомъ.

тельныхъ заводовъ необходимо было, по мнѣнію Комитета, положить конецъ принятіемъ рѣшительныхъ по отношенію къ нимъ мѣръ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, нельзя было, по глубокому убѣжденію Комитета, направлять дѣло къ полному прекращенію работъ на упомянутыхъ заводахъ, такъ какъ это значило бы допустить уничтоженіе производства, созданнаго въ государственныхъ цѣляхъ значительными усиліями Правительства и частныхъ лицъ. «Каждый изъ существующихъ у насъ паровозодѣлательныхъ заводовъ, говорится въ журналѣ Комитета, если только произведенія его удовлетворяютъ своему назначенію, представляетъ собою составъ высшихъ и низшихъ дѣятелей и рабочихъ, обученныхъ дѣлу продолжительнымъ и упорнымъ трудомъ. Обращеніе такой рабочей силы, дошедшей до той сравнительно высокой степени техническаго развитія, которая требуется для столь сложнаго и труднаго дѣла, какъ производство локомотивовъ, къ труду менѣе производительному—всегда сопряжено съ немалымъ ущербомъ не только для самихъ работающихъ, но и для всего Государства. Въ сихъ видахъ и дабы ограничить указанныя потери возможно меньшими размѣрами, необходимо, по заключенію Комитета, при оказаніи поддержки Правительства тѣмъ изъ существующихъ заводовъ, которые ее заслуживаютъ, привести ихъ дѣятельность въ соотвѣтствіе съ требованіями рынка. Такимъ образомъ непремѣннымъ условіемъ оказанія извѣстнымъ заводамъ означенной поддержки должно быть поставлено, чтобы заводы эти уменьшили свое производство, распустивъ излишнее число наименѣе приспособленныхъ и искусныхъ рабочихъ» *).

Руководствуясь приведенными сужденіями, одобренными Государемъ 24 Іюня 1883 г., Правительство дало заказы паровозостроительнымъ заводамъ Невскому и Коломенскому (на 58 локомотивовъ каждому); выдача же ссудъ изъ Государственнаго Банка подъ паровозы, заготовляемые помимо правительственныхъ или частныхъ заказовъ, согласно съ мнѣніемъ Н. Х. Бунге, признана нежелательною и на будущее время прекращена.

Въ слѣдующемъ 1884 г., на основаніи Высочайше утвержденнаго 6 Іюля положенія Комитета Министровъ, полу-

*) См. Журн. Ком. Мин. 14 Іюня 1883 г. Тѣмъ же журналомъ было рѣшено пріобрѣсти въ казну 128 паровозовъ, изготовленныхъ Невскимъ заводомъ и заложенныхъ имъ въ Государственномъ Банкѣ.

чили правительственные заказы: тотъ же Коломенскій заводъ на 50 и Мальцевскій на 20 паровозовъ. При этомъ Правительство формально заявило всѣмъ этимъ заводамъ, что на дальнѣйшіе казенные заказы въ ближайшемъ будущемъ они не должны расчитывать.

Относительно же ежегоднаго выпуска на рынокъ извѣстной части правительственныхъ запасовъ рельсовъ и подвижнаго состава Комитетъ Министровъ не счелъ возможнымъ установить какую либо опредѣленную норму, но поставилъ размѣръ такого выпуска въ зависимость отъ могущаго обнаружиться въ каждомъ данномъ году спроса, причемъ оговорилъ, что вообще при опредѣленіи количества имѣющихъ быть поставляемыми на желѣзныя дороги рельсовъ и подвижнаго состава изъ казенныхъ запасовъ необходимо соблюдать умѣренность, дабы по возможности не стѣснять производства рельсопрокатныхъ и паровозостроительныхъ заводовъ.

1885—1902 г.г.

Усиленіе желѣзнодорожнаго строительства и поворотъ въ таможенной политикѣ нашего Правительства.

Перечисленными мѣрами Правительство старалось нормировать у насъ производство рельсовъ и подвижнаго состава и вмѣстѣ съ тѣмъ придти на помощь заводамъ въ тяжелое для нихъ время отсутствія частныхъ заказовъ. Поддержка могла быть, однако, оказана только въ весьма ограниченной степени, пока не удалось вновь создать спросъ на рельсы и другія принадлежности желѣзныхъ дорогъ путемъ возобновленія желѣзнодорожнаго строительства; это случилось, какъ извѣстно, въ 1882—1886 г.г., когда по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ была проектирована, а затѣмъ одобрена Высочайшею властью постройка цѣлаго ряда новыхъ рельсовыхъ путей, преимущественно казенныхъ (см. томъ III, гл. III настоящаго очерка). Указанное обстоятельство дало Правительству возможность утилизировать существенную часть прежде обременявшаго его запаса рельсовъ и подвижнаго состава, накопившагося отъ прошлыхъ казенныхъ заказовъ. Другая часть того же запаса, ежегодно выпускавшаяся умѣренными партіями, согласно намѣченному въ 1883—84 гг. плану, пошла на ремонтъ и возобновленіе уже существовавшихъ линій, а тѣмъ временемъ

стали сооружаться новыя желѣзныя дороги распоряженіемъ частныхъ обществъ (линія къ Новороссійску, Уманскія и Новоселицкія вѣтви и др.) и, заводы постепенно начали выходить изъ прежняго состоянія хронической безработицы. Видя растущую потребность въ рельсахъ и подвижномъ составѣ и увѣрившись въ возможности, при данныхъ условіяхъ, успѣшно размѣщать накопившіеся запасы, Правительство перестало избѣгать казенныхъ заказовъ, давая ихъ однако въ размѣрахъ, строго соображаемыхъ съ ожидаемымъ спросомъ на металлическія желѣзнодорожныя принадлежности. Согласно волѣ Государя, выраженной въ Высочайше утвержденномъ, 20 Декабря 1885 г., положеніи Комитета Министровъ, всѣ такого рода заказы должны были производиться внутри страны; этимъ положеніемъ Комитета, сообщеннымъ тогда же къ исполненію всѣмъ вѣдомствамъ, подтверждалось Высочайшее повѣленіе, преподанное еще въ Бозѣ почивающимъ Императоромъ Александромъ II въ 1866 г. и легшее въ основаніе послѣдовавшаго за нимъ развитія всѣхъ видовъ русской промышленности *).

Затѣмъ, въ 1891 г., Правительство, какъ извѣстно, приступило къ осуществленію міроваго предпріятія—сооруженію Великой Сибирской дороги и тѣмъ самымъ получило въ свои руки новое могущественное средство для поощренія отечественной желѣзодѣлательной промышленности. Благодаря началу, постановленному при самомъ приступѣ къ выполненію Сибирскаго пути и освященному волей усопшаго Царя-Миротворца, Сибирская дорога имѣла быть сооружена трудами русскихъ людей и изъ матеріаловъ русскаго происхожденія. Начало это строго было проведно на практикѣ, причемъ рѣдкія отступленія отъ него подвергались каждый разъ отдѣльному обсужденію; такимъ образомъ многомилліонныя затраты на Сибирскую дорогу почти всецѣло послужили къ подъему производительныхъ силъ нашего отечества. За ничтожными, сравнительно, исключеніями всѣ работы по сооруженію Сибирскаго пути, въ томъ числѣ изготовленіе рельсовъ и подвижнаго состава—дѣло рукъ русскихъ людей и всѣ матеріалы, употребленные на дорогу,—произведенія русской промышленности **).

*) См. Историческій Обзоръ дѣятельности Комитета Министровъ т. IV, гл. I.

**) См. Журналъ Комитета Сибирской дороги 2 Апрѣля 1897 г.—Согласно свѣдѣніямъ, относящимся къ 1900 г., въ числѣ подвижнаго состава Сибирской дороги, хотя и

Наконецъ, образованіе крупныхъ частныхъ компаній, которыми, начиная съ того же 1891 г., была предпринята отстройка цѣлыхъ рельсовыхъ сѣтей на востокѣ, сѣверѣ и въ центрѣ Россіи, съ условіемъ пріобрѣтенія рельсовъ и подвижнаго состава исключительно внутри страны, вполнѣ обезпечивало дальнѣйшую работу нашимъ заводамъ, изготовляющимъ желѣзнодорожныя принадлежности, и позволяло надѣяться на возникновеніе новыхъ заводовъ такого же рода.

Но это было не все. Главный и наиболѣе ощутительный результатъ политики Императора Александра III въ дѣлѣ поощренія изготовленія внутри Россіи рельсовъ и подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ заключался въ томъ, что въ началѣ девятидесятыхъ годовъ Правительству удалось наконецъ достигнуть въ этомъ отношеніи той цѣли, осуществленія которой оно добивалось уже столько лѣтъ, именно—*создать такія условія производства, при которыхъ русскіе заводы, изготовляющіе металлическія желѣзнодорожныя принадлежности, получили возможность работать преимущественно на отечественныхъ матеріалахъ.*

Такой результатъ былъ достигнутъ, главнымъ образомъ, благодаря рѣшительному вступленію Россіи на путь протекціонизма въ области общей таможенной политики. Новое направленіе выразилось въ систематическомъ повышеніи таможен-

---

значилось 79 паровозовъ иностраннаго изготовленія—изъ общаго количества имѣвшихся на линіи 515 паровозовъ—но эти паровозы принадлежали къ числу старыхъ локомотивовъ, заказанныхъ казною за границею до 1890 г., или переданныхъ на Сибирскую дорогу съ другихъ правительственныхъ линій (см. Вѣстникъ Фин., Пром. и Торг. 1901 г. № 30). Рельсы, уложенные на открытыхъ для движенія къ 1900 г. Средне—и Западно-Сибирской дорогахъ съ вѣтвями (протяженіемъ въ 3.137 верстъ), были всѣ русской выдѣлки; только на одномъ 17-ти верстномъ перегонѣ Минино-Красноярскъ были употребляемы рельсы англійскаго производства (см. Отчетъ по эксплоатаціи казенныхъ жел. дор. за 1900 г. Отчетъ управленія Сибирской жел. дороги, приложеніе II. Томскъ, 1902 г.). Вагоны и платформы—всѣ русскаго изготовленія: въ ежегодныхъ вѣдомостяхъ о заграничныхъ заказахъ представлявшихся въ теченіе 1893—1899 г.г. всѣми вѣдомствами въ Комитетъ Министровъ, на основаніи Выс. утв. 12 Декабря 1893 г. положенія того же Комитета (см. Обзоръ дѣят. К. М. томъ IV, гл. I) ни, о какихъ заказахъ упомянутыхъ предметовъ иностраннымъ заводамъ для Сибирской дороги не упоминается.

На начатой постройкой въ 1897 г. Китайской Восточной дорогѣ по мѣрѣ возможности проводилось то же начало, но особыя условія мѣстности и доставки не позволяли держаться его такъ же строго, какъ въ отношеніи къ Сибирскому пути. Тѣмъ не менѣе, на основаніи данныхъ, содержащихся въ подлинныхъ дѣлахъ Комитета Сибирской дороги, всѣ вагоны и платформы для Китайской Восточной линіи съ вѣтвями заказаны въ Россіи, изъ паровозовъ же 190 заказаны въ Россіи, а 210 за границею. Часть рельсовъ—6.362.385 пуд. изъ общаго потребовавшагося до послѣдняго времени (1 Апрѣля 1902 г.) количества 13.586.570—также пришлось заказать иностраннымъ заводамъ.

ныхъ пошлинъ на всѣ привозные продукты тѣхъ отраслей промышленности, которыя нуждались у насъ въ поощреніи или въ возбужденіи—и въ ряду ихъ промышленности желѣзодѣлательной во всѣхъ ея видахъ. При этомъ Правительство заранѣе рѣшило дѣлать повышенія пошлинъ въ извѣстной постепенности, по мѣрѣ тщательнаго изученія нуждъ промышленности и интересовъ потребителей, а главное—избѣгать всякихъ потрясеній въ той или иной области производства слишкомъ рѣзкими измѣненіями условій такого производства.

Слѣдуя этимъ руководящимъ началамъ, Правительство—въ той области производства, разсмотрѣнію которой посвящена настоящая глава—за время съ 1884 до 1891 г. *) постепенно довело таможенную пошлину на заграничный чугунъ съ 9 к. зол. до 35 к. зол. **); въ соотвѣтствіи съ этимъ была повышена и пошлина на желѣзо и сталь—въ размѣрѣ отъ 60 к. до 1 р. зол. съ пуда. Заботясь такимъ образомъ о покровительствѣ внутреннему производству металловъ, Правительство конечно не могло оставить безъ вниманія и минеральное топливо, безъ помощи котораго невозможно было ожидать надлежащаго роста чугуноплавильной и желѣзодѣлательной промышленности; поэтому съ 1892 г. иностранный каменный уголь былъ обложенъ пошлинами отъ 1 до 4 к. зол., а коксъ—отъ 1½ до 5 к. зол. съ пуда.

Подъемъ нашей желѣзодѣлательной и каменноугольной промышленности.

Благодѣтельныя послѣдствія такой таможенной политики не замедлили сказаться въ мощномъ подъемѣ всей нашей желѣзной промышленности, наиболѣе достовѣрнымъ показателемъ котораго явился необычайный ростъ внутренней добычи чугуна. Еще въ 1874 г., какъ было указано ранѣе, добыча эта не превышала во всей Россіи 23.000.000 пуд.; черезъ 10 лѣтъ, т. е. къ 1884 г., она возросла только до цифры 31.000.000 пуд., но послѣ 1887 г., когда новое охранительное направленіе нашей таможенной политики уже начало приносить свои плоды, отечественное чугуноплавильное производ-

---

*) Въ 1891 г., какъ извѣстно, былъ обнародованъ новый общій таможенный тарифъ.

**) Съ иностраннаго чугуна, привозимаго по морской границѣ, пошлина была опредѣлена всего въ 30 к. съ пуда, чтобы уравнять условія производства заводовъ Балтійскаго побережья съ заводами Привислинскаго края, которые по самому географическому положенію своему легче могли получать иностранное сырье.

ство пошло впередъ гигантскими шагами, и достигши въ 1889 г. цифры 45.560.000 пуд., за десятилѣтіе 1890—1899 г.г. увеличилось съ 56.560.074 пуд. до 165.369.309 пуд., т. е. приблизительно въ 3 раза *).

Такіе успѣхи были возможны только при соотвѣтственномъ усиленіи разработки нашихъ каменноугольныхъ богатствъ, которое дѣйствительно и наблюдалось за разсматриваемый періодъ времени: то же десятилѣтіе 1890—1899 г.г. ознаменовалось возрастаніемъ добычи минеральнаго топлива (каменнаго угля) въ Россіи съ 367.204.045 пуд. до 853.135.650 пуд. или увеличеніемъ цифры указанной добычи за это время на 130%.

Естественно, что при такомъ ростѣ добычи первообразнаго матеріала—чугуна—производство вырабатываемыхъ изъ него металловъ—желѣза и стали—также должно было сильно двинуться впередъ; объ этомъ свидѣтельствуютъ слѣдующія цифры.

Года.	Выдѣлано.	
	Желѣза.	Стали.
1890.	26.445.545 пуд.	23.102.797 пуд.
1899.	31.726.102 —	115.820.195 — **)

Вліяніе, которое должно было оказать на отечественное производство рельсовъ и подвижнаго состава появленіе внутри страны значительныхъ запасовъ туземныхъ металловъ и минеральнаго топлива, понятно само собою: оно кореннымъ образомъ мѣняло условія, при которыхъ до того времени работали

---

*) Общій чрезвычайный ростъ нашей чугуноплавильной промышленности слѣдуетъ приписать главнымъ образомъ производительности юга Россіи и отчасти привислинскихъ губерній. Доля участія юга Россіи въ общей производительности чугуна выразилась въ девятидесятыхъ годахъ въ цифрѣ около 42% всего количества выплавляемаго въ Россіи чугуна, на долю же польскихъ заводовъ упадаетъ 12%, а на долю уральской промышленности 29%. Отсталость Урала въ сравненіи съ югомъ объясняется какъ употребленіемъ тамъ до сихъ поръ почти исключительно древеснаго топлива, такъ и недостаточнымъ количествомъ усовершенствованныхъ путей сообщенія.

**) Въ основаніе всѣхъ приведенныхъ цифровыхъ выводовъ положены цифры, содержащіяся: въ отчетахъ Высочайше утвержденной конторы желѣзозаводчиковъ, въ книгѣ Г. Брандта: Иностранные капиталы и въ Сбор. Стат. Свѣд. о горнозаводской пром. Лоранскаго.—Въ послѣдней таблицѣ обращаетъ на себя особенное вниманіе увеличеніе производства стали (въ 5 разъ)—оно объясняется усилившимся до весьма крупныхъ размѣровъ спросомъ на стальные рельсы и стальныя части паровозовъ и вагоновъ для вновь разрѣшавшихся къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ.

рельсопрокатные, а также паровозо - и вагоностроительные заводы.

Перемѣна условій сказалась ранѣе всего на заводахъ рельсопрокатныхъ. По мѣрѣ возвышенія пошлинъ на чугунъ, передѣльнымъ заводамъ становилось все убыточнѣе выписывать этотъ металлъ изъ за границы, какъ они дѣлали прежде, и ихъ владѣльцы стали мало по малу употреблять въ дѣло чугунъ русской выдѣлки. Лучшимъ доказательствомъ тому, что дѣло дѣйствительно приняло подобный оборотъ, служитъ то обстоятельство, что заводы указаннаго типа, прежде, какъ извѣстно, не соглашавшіеся подчиниться контролю Правительства надъ сравнительнымъ количествомъ употребляемаго ими для выдѣлки стальныхъ рельсовъ заграничнаго и туземнаго матеріала и удовольствовавшіеся, соотвѣтственно съ такимъ отказомъ, полученіемъ преміи за рельсы въ уменьшенномъ размѣрѣ, уже въ 1884 г. обратились къ Министру Путей Сообщенія съ просьбою о производствѣ надъ ихъ издѣліями правительственной провѣрки на основаніи правилъ, которыя имѣли быть съ этою цѣлью выработаны *). Очевидно, что въ изготовляемые такими заводами рельсы стали входить въ значительной степени русскіе матеріалы, за которые заводы были въ правѣ получать преміи въ болѣе высокомъ размѣрѣ, чѣмъ тѣ, которыми они удовольствовались въ 1880 г.

Въ началѣ девятидесятыхъ годовъ замѣчается еще болѣе характерное явленіе: передѣльные заводы почти *совершенно прекращаютъ* свою дѣятельность на прежнихъ основаніяхъ, и въ замѣнъ ихъ основываются (часто владѣльцами прежнихъ передѣльныхъ заводовъ) новые рельсовые заводы, но на этотъ разъ работающіе на отечественныхъ рудѣ и топливѣ, для чего мѣняется и географическое положеніе заводовъ, учреждающихся съ тѣхъ поръ въ раіонахъ добычи металла и каменнаго угля. Такъ, закрылось сталерельсовое отдѣленіе завода: Лильпонъ и Рау въ Варшавѣ. въ замѣнъ котораго основанъ самостоятельный заводъ Южно-Днѣпровскій въ Екатеринославской губерніи; обществомъ Брянскаго завода, на которомъ рельсовое производство было сокращено до сравнительно незначительныхъ

*) См. предст. Министра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ отъ 24 Іюля 1884 г. за № 5554 о контрольныхъ правилахъ по выдачѣ попудной преміи за стальные рельсы. Правила эти были утверждены Комитетомъ по разсмотрѣніи имъ указаннаго представленія и одобрены Государемъ въ Августѣ 1884 г.

размѣровъ, открытъ въ той же Екатеринославской губерніи новый Александровскій заводъ. Затѣмъ на заводѣ бывшемъ Берда въ С.-Петербургѣ сталерельсовое производство совершенно прекратилось, а тѣмъ временемъ возникло два новыхъ самостоятельныхъ рельсопрокатныхъ завода: Надеждинскій, въ Богословскомъ округѣ на Уралѣ, и Донецкаго общества у ст. Дружковка, Курско-Харьково-Севастопольской желѣзной дороги.

Состояніе нашего рельсопрокатнаго, паровознаго и вагоностроительнаго производствъ за послѣднее десятилѣтіе XIX вѣка.

Такимъ образомъ, самою силою обстоятельствъ почти совершенно исчезъ тотъ типъ рельсовыхъ заводовъ, прежняя дѣятельность которыхъ шла въ разрѣзъ съ намѣреніемъ Правительства—прочно водворить въ Россіи производство желѣзнодорожныхъ принадлежностей изъ первообразнаго матеріала туземнаго происхожденія—типъ заводовъ передѣльныхъ, и къ 1898 г. у насъ дѣйствовало 13 сталерельсовыхъ заводовъ, которые всѣ, кромѣ Путиловскаго, продолжавшаго употреблять въ дѣло иностранный чугунъ, въ видѣ общаго правила работали на русской рудѣ и мѣстномъ топливѣ *). Общая цифра производительности этихъ заводовъ опредѣлялась въ цифрѣ около 32 мил. пудовъ стальныхъ рельсовъ въ годъ.

Паровозное и вагоностроительное производства, а также изготовленіе болѣе мелкихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей при данныхъ условіяхъ получили также возможность развиваться самостоятельно, почти не ощущая болѣе зависимости отъ иностранныхъ заводчиковъ. Въ послѣдніе года истекшаго вѣка сооруженіемъ паровозовъ занимались у насъ 9 заводовъ, общую производительность которыхъ можно было опредѣлить въ цифрѣ около 700 локомотивовъ въ годъ **). Вагоны же (пассажирскіе и товарные), а также платформы

*) Заводы эти были: 1) Нижнесалдинскій, Демидова, 2) Катавъ-Ивановскій, Князя Бѣлосельскаго-Бѣлозерскаго, 3) Новороссійскаго общества, 4) Путиловскій, 5) Брянскій, 6) Гута-Банкова въ Варшавѣ, 7) Александровскій въ Екатеринославской губерніи, 8) Южно-Русскій Днѣпровскій, 9) Дружковскій, Донецкаго общества, 10) Мальцевскій (почти совершенно впрочемъ прекратившій производство за учрежденіемъ надъ нимъ администраціи), 11) Надеждинскій и два возникшихъ въ теченіе 1897—1898 г.г. завода: 12) Петровскій, Русско-Бельгійскаго общества и 13) заводъ Таганрогскаго общества. Въ то же время было приступлено къ постройкѣ, обществомъ Восточно-Сибирскихъ заводовъ, завода для изготовленія стальныхъ рельсовъ въ Иркутскѣ.

**) Заводы: Коломенскій, Невскій, Брянскій, Путиловскій, Мальцевскій, общества механическихъ заводовъ Гартмана, Русскаго паровозостроительнаго и механическаго общества и казенные: Воткинскій и Александровскій механическій—Николаевской дороги (бывшій первымъ изъ нашихъ паровозодѣлательныхъ заводовъ, уступленный Главному Обществу Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ и затѣмъ снова вернувшійся въ собственность казны).

изготовлялись на 15 заводахъ *) и могли быть поставляемы въ количествѣ 19.500 штукъ ежегодно **).

Наконецъ, изготовленіемъ скрѣпленій къ рельсамъ и различныхъ частей паровозовъ и вагоновъ занимались въ 1890—1899 г.г., кромѣ тѣхъ же заводовъ, которые изготовляли самые рельсы, паровозы и вагоны, еще многія другія торгово-промышленныя заведенія, разбросанныя по всей Россіи, во главѣ которыхъ можно поставить Обуховскій заводъ въ С.-Петербургѣ; для постройки паровыхъ машинъ и машинъ-орудій для изготовленія разныхъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей были приспособлены прекрасные заводы Леснера въ С.-Петербургѣ, Доброва и Набгольца, Вейхельта и К°, Перенуда и братьевъ Бромлей въ Москвѣ и др. Издѣлія ихъ достойнымъ образомъ замѣняли станки и машины заграничной выдѣлки, которые въ прежніе годы наполняли наши желѣзнодорожныя мастерскія.

Статистическія свѣдѣнія, касающіяся послѣдняго десятилѣтія XIX вѣка, показываютъ, что, несмотря на чрезвычайный ростъ нашей желѣзной промышленности, потребности страны въ продуктахъ этой промышленности, а также въ каменномъ углѣ, все еще не покрывались, въ общей ихъ совокупности, нашимъ внутреннимъ производствомъ и ихъ приходилось удовлетворять привозомъ изъ за границы, который принялъ особенно крупные размѣры въ 1898—1899 г.г. ***).

---

*) Коломенскомъ, Брянскомъ, Путиловскомъ, Мальцевскомъ, Лильпопъ и Рау, Русско-Балтійскаго общества, общества «Феникъ», товарищества С.-Петербургскаго вагоностроительнаго завода, общества «Двигатель», Бельгійскаго общества Франко-Русскихъ мастерскихъ, Верхне-Волжскаго общества, общества Московскаго вагоностроительнаго завода, общества механическихъ заводовъ въ Николаевѣ, Южно-Уральскаго общества и Сормовскомъ (Сампсоніевскій заводъ къ тому времени ликвидировалъ свое предпріятіе).

**) Данныя о производительности нашихъ рельсопрокатныхъ, паровозостроительныхъ и вагонныхъ заводовъ взяты изъ сборника: Россія въ концѣ XIX вѣка (Изд. Деп. Торг.).

***) Разсмотрѣніе цифръ привоза металловъ за десятилѣтіе 1890—1899 г.г. показываетъ, что максимальный размѣръ этого привоза упадаетъ на слѣдующіе года:

Предметы привоза.	Года.	Размѣръ привоза въ тысячахъ пудовъ.
Чугунъ	1899	8.348
Желѣзо и сталь	1898	24.254
Чугунныя издѣлія	1899	958
Желѣзныя и стальныя издѣлія.	1899	1.786

(См. Вѣстникъ Финансовъ, Промышленности и Торговли за 1902 г. № 23, стр. 452).

Привозъ каменнаго угля достигъ наивысшаго размѣра также въ 1899 г., когда его было привезено 237.900.000 пуд. (См. Сб. стат. св. по горнозав. пром. Россіи за 1899 г.).

Эти года характеризуются сильнѣйшимъ развитіемъ спроса на металлы и машины, вслѣдствіе усиленной постройки новыхъ металлургическихъ заводовъ и другихъ промышленныхъ заведеній, а также въ виду чрезвычайнаго оживленія желѣзнодорожнаго строительства (см. ниже). Потребность въ металлахъ росла, говоря объ абсолютныхъ цифрахъ, быстрѣе, чѣмъ возростало внутреннее производство, которое само получило ростъ, совершенно необычайный для прежняго порядка теченія русской жизни.

Но если таково было положеніе нашей желѣзодѣлательной промышленности во всемъ ея объемѣ, то, въ частности, на той отрасли указанной промышленности, которая имѣетъ отношеніе къ желѣзнодорожному дѣлу, т. е. на внутреннемъ производствѣ рельсовъ, подвижного состава и другихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, отмѣченное выше явленіе отразилось лишь въ сравнительно слабой степени.

Въ этой отрасли обложеніе охранительными пошлинами не только матеріаловъ производства (чугуна, желѣза и стали), но и готовыхъ механическихъ издѣлій или частей ихъ *), въ связи съ облегченіемъ условій перевозки металла и минеральнаго топлива изъ раіоновъ ихъ добычи къ мѣстамъ потребленія и выдѣлки (благодаря проведенію новыхъ желѣзнодорожныхъ линій и введенію льготныхъ тарифовъ на руду и каменный уголь), уравновѣсили между собою спросъ и предложеніе на желѣзнодорожные предметы отечественной выдѣлки и въ началѣ девятидесятыхъ годовъ создали положеніе, которое Министръ Финансовъ, Статсъ-Секретарь Витте, характеризовалъ въ одномъ изъ засѣданій Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи 1893 г. слѣдующими словами:

---

*) Пошлина *на рельсы* въ 1881 г. была повышена съ 45 к. зол. до 49½ к. зол. съ пуда. Затѣмъ послѣдовало дальнѣйшее повышеніе: 1882 г.—до 50 к. зол., а въ 1891 г.—до 60 к. зол. съ пуда.

Пошлины на *паровозы* и *тендеры* были повышены въ слѣдующихъ размѣрахъ:

	1881 г.	1882 г.	1885 г.	1887 г.	1891 г.	
Паровозы	1 р. 37 к. зол.	1 р. 40 к.	— р. — к.	2 р. — к.	— р. — к.	съ пуда.
Тендеры	— » 88 »	» — » 90 »	1 » 20 »	1 » 40 »	1 » 70 »	

Съ платформъ и товарныхъ вагоновъ взималось, какъ извѣстно, съ 1867 г. по 1877 г. съ первыхъ по 75 р. кред., а со вторыхъ по 100 р. кред. со штуки. Въ 1877 г. ту же пошлину было повелѣно взимать въ золотой валютѣ. Затѣмъ въ 1881 г. положено взимать *съ оси* платформъ 82 р. 50 к. зол., и съ оси же товарныхъ вагоновъ 121 р. зол. Наконецъ въ 1889 г. эти пошлины были повышены до 160 р. и 240 р. съ оси.

*

«Говоря о производствѣ рельсовъ и подвижнаго состава въ Россіи, Министръ Финансовъ прежде всего считаетъ необходимымъ отмѣтить успѣхи, достигнутые нашими заводами, изготовляющими эти предметы. Выдѣланные въ первые года по открытіи заводовъ паровозы простѣйшей конструкціи въ чрезвычайно слабой степени удовлетворяли своему назначенію; вагоны подвергались весьма частой порчѣ, рельсы лопались и быстро стирались. Нынѣ же, черезъ 20 съ небольшимъ лѣтъ послѣ водворенія у насъ внутренняго производства желѣзнодорожныхъ принадлежностей, отечественные заводы вырабатываютъ превосходные паровозы сложнаго типа «компаундъ», выдѣлываютъ вагоны не только товарные, но и пассажирскіе, а также прокатываютъ рельсы, не уступающіе по своимъ качествамъ иностраннымъ. При всемъ томъ, отечественное производство развилось не только въ качественномъ, но и въ количественномъ отношеніи. При такомъ положеніи дѣла нѣтъ повода для опасеній, чтобы изготовленіе на отечественныхъ заводахъ паровозовъ, рельсовъ и вагоновъ въ полной мѣрѣ ихъ потребности, при правильномъ веденіи дѣла, могло встрѣтить какія-либо серьезныя препятствія» *).

Единственною стороною дѣла надъ усовершенствованіемъ которой въ то время еще предстояло работать, являлась разница въ цѣнахъ на продукты отечественнаго производства и подобные же предметы, выдѣлываемые заграничными заводами; цѣны этихъ послѣднихъ были значительно ниже нашихъ. Но и въ этомъ отношеніи замѣчались успѣхи, обѣщавшіе въ будущемъ ощутительное ослабленіе, если не полное устраненіе подобнаго неудобства. Такъ, еще въ 1877 г., Правительство оплачивало русскимъ заводамъ изготовленіе паровозовъ по 925 р. за тонну, въ 1892 же году цѣна тонны не превышала 762 р. Товарные вагоны поставлялись въ 1877 г. по 1.500 р. за штуку, тогда какъ въ 1892 г. цѣна ихъ упала до 1.300 р.; соотвѣтственное пониженіе замѣчалось и въ стоимости пассажирскихъ вагоновъ. Наконецъ, стальные рельсы были заказаны заводу Путилова въ концѣ 1874 г. по 2 р. 37 к. за пудъ, казенные же подряды 1892 г. давались уже по цѣнѣ 1 р. 58 к. съ пуда, а въ послѣднее время Правительство установило на трехлѣтіе 1900—1902 г.г. цѣны для казенныхъ заказовъ: на рельсы—

*) См. Журн. Соед. Присут. 12, 19 и 26 Января 1893 г.

по 1 р. 25 к. за пудъ и на крытые товарные вагоны—по 1.150 р. за штуку.

Вслѣдъ за восшествіемъ на престолъ нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора Николая Александровича дѣло нашего желѣзнодорожнаго строительства, получившее новый толчекъ еще съ 1891 г. вслѣдствіе принятаго Правительствомъ рѣшенія строить Сибирскую дорогу и образованія нѣсколькихъ крупныхъ частныхъ компаній для сооруженія рельсовыхъ путей въ Европейской Россіи, достигло кульминаціоннаго пункта своего развитія. За все время существованія русскихъ желѣзныхъ дорогъ не наблюдалось столь быстраго и послѣдовательнаго роста нашей рельсовой сѣти, какъ за пятилѣтіе 1895—1899 г.г.: въ теченіе этого періода времени разрѣшено и обезпечено постройкою 14.836 верстъ желѣзныхъ дорогъ, не считая Великаго Сибирскаго пути, протяженіемъ свыше 7,000 верстъ. При такомъ напряженномъ расширеніи системы желѣзнодорожныхъ сообщеній и при неуклонно проводимомъ началѣ снабженія вновь строящихся линій рельсами и подвижнымъ составомъ отечественнаго изготовленія, русскимъ заводамъ предстояло значительно усилить свое производство для выполненія предъявленной имъ задачи. Наши заводы съ честью вышли изъ этого испытанія: оказалось, что характеристика ихъ работоспособности, данная Министромъ Финансовъ въ 1893 г. (см. выше), осталась вѣрною и для ряда послѣдовавшихъ за 1893 г. лѣтъ. Несмотря на сильно возросшую противъ начала девятидесятыхъ годовъ потребность въ рельсахъ и подвижномъ составѣ, потребность эта почти цѣликомъ была удовлетворена внутренними заказами; случаи поставки желѣзнодорожныхъ принадлежностей изъ за границы являлись исключеніемъ изъ общаго правила, допускавшимся отъ времени до времени въ силу особыхъ обстоятельствъ—преимущественно въ виду невозможности для нѣкоторыхъ заводовъ, уже снабженныхъ срочною работою, принимать новые краткосрочные заказы; въ общемъ количествѣ предметовъ, заказанныхъ для обустройства новыхъ линій, издѣлія иностранныхъ заводовъ составляли лишь весьма незначительный процентъ. Такъ, оффиціальныя статистическія свѣдѣнія за десятилѣтіе 1890—1899 г.г. показываютъ, что максимальная цифра привоза къ намъ изъ за границы стальныхъ рельсовъ падаетъ на 1895 г. и составляетъ

1.157.000 пуд.; между тѣмъ, отечественными сталерельсовыми заводами въ томъ же году выработано 18.448.122 пуда такихъ же рельсовъ. Въ послѣдніе два года разсматриваемаго десятилѣтія производительность нашихъ сталерельсовыхъ заводовъ возросла до 32 мил. пуд., ввозъ же стальныхъ рельсовъ сократился: въ 1898 г. до 731.000, а въ 1899 г.—до 507.000 пуд. *), т. е. равнялся всего 2,3 — 1,7 % выдѣланнаго внутри страны количества рельсовъ.

Дѣятельность русскихъ паровозостроительныхъ заводовъ можно также считать успѣшною: изъ 5.196 локомотивовъ, поставленныхъ на русскія желѣзныя дороги (какъ казенныя, такъ и частныя) въ теченіе девятидесятыхъ годовъ истекшаго столѣтія, только 826 штукъ, или около 16%, были заказаны за границею, прочіе же 4,370 паровозовъ сооружены на нашихъ заводахъ **).

Наконецъ изготовленіе вагоновъ и платформъ, которое уже значительно ранѣе получило у насъ весьма замѣтное развитіе, продолжало держаться на должномъ уровнѣ и при усилившемся требованіи на подвижной составъ: это подтверждается цифровыми данными о привозѣ къ намъ вагоновъ изъ за границы за то же десятилѣтіе 1890—1899 г.г. По свѣдѣніямъ Департамента таможенныхъ сборовъ средняя цифра такого привоза не превышала 235 штукъ ежегодно; сравнительно со среднею производительностью отечественныхъ вагонныхъ мастерскихъ и заводовъ (19,500 штукъ, см. выше), такая цифра представляется ничтожною ***).

Кризисъ 1900—1902 г. г.

Приблизительно съ конца 1899 г. не только Россія, но и западная Европа пережили торговый и промышленный кризисъ, вызванный взаимодѣйствіемъ цѣлаго ряда неблагопріятно сложившихся причинъ, которыя едва ли

---

*) См. Обзоръ внѣшней торговли Россіи за 1899 г. (Изд. Деп. Там. Сб.) и Сборникъ стат. свѣд. о горнозаводской промышленности Россіи за тотъ же годъ (Изд. Горнаго Деп.).

**) См. Вѣстникъ Фин. пром. и торг. за 1901 г., № 30 (статья: Наши паровозы).

***) Приведенными цифрами отношеніе между внутреннимъ производствомъ и привозомъ желѣзнодорожныхъ вагоновъ опредѣляется лишь приблизительно: въ цифру 19,500 штукъ входитъ и количество выдѣлываемыхъ въ Россіи товарныхъ платформъ, которыя заказывались обыкновенно исключительно русскимъ заводамъ; данныхъ относительно средней производительности собственно вагоновъ за все разсматриваемое десятилѣтіе не имѣется. Цифра же привоза вагоновъ изъ за границы заключаетъ въ себѣ и количество вагоновъ для конножелѣзныхъ дорогъ.

даже и въ настоящее время могутъ считаться уже изслѣдованными и уясненными во всей ихъ полнотѣ. Что же касается до послѣдствій этого кризиса, то говорить о нихъ теперь же въ сколько нибудь положительной формѣ безусловно не представляется возможнымъ, такъ какъ результаты кризиса въ послѣднее время только начинаютъ еще обрисовываться. Вѣрное и безпристрастное сужденіе объ этой переходной эпохѣ будетъ возможно составить только тогда, когда изслѣдователь этой эпохи будетъ имѣть въ своемъ распоряженіи данныя за цѣлый рядъ не только предшествовавшихъ кризису, но и послѣдовавшихъ за нимъ лѣтъ. Регистрація же отдѣльныхъ событій, почерпнутыхъ изъ экономической хроники 1900—1902 г.г., не могла бы дать достаточнаго матеріала для какихъ-либо выводовъ или обобщеній, и поэтому, съ точки зрѣнія задачи, преслѣдуемой настоящимъ трудомъ, не имѣла бы дѣйствительной цѣны. Въ виду этого казалось бы достаточнымъ ограничиться въ данномъ случаѣ приведеніемъ тѣхъ общихъ соображеній, которыя посвятилъ упомянутому промышленному кризису Статсъ-Секретарь Витте во всеподданнѣйшемъ докладѣ своемъ о государственной росписи на 1902 г.

Упомянувъ о главнѣйшей цѣли покровительственной таможенной политики — современемъ вызвать, путемъ развитія внутренняго производства, удешевленіе продуктовъ этого производства—и отмѣтивъ крупный ростъ нашей желѣзодѣлательной промышленности вплоть до 1900 г., Министръ Финансовъ пишетъ:

«Къ правильному росту производительности, который путемъ развитія конкурренціи неизбѣжно долженъ былъ повести къ постепенному пониженію цѣнъ на издѣлія, присоединилась и сильная спекуляція, несмотря на то, что Министерство Финансовъ неоднократно предупреждало о неизбѣжныхъ печальныхъ ея послѣдствіяхъ. По нѣкоторымъ отраслямъ промышленности расчеты на дальнѣйшее возрастаніе требованій рынка опередили дѣйствительный ростъ спроса. Въ отдѣльныхъ предпріятіяхъ допущены были неправильности при ихъ учрежденіи, нехозяйственное веденіе дѣлъ, иногда злоупотребленія. Невѣрно расчитанныя, слабыя при самомъ возникновеніи или дурно управлявшіяся дѣла, конечно, въ силу естественнаго хода вещей, должны были постепенно придти къ упадку. Но денежныя стѣсненія ускорили развязку и обострили ее, а

затрудненія слабыхъ предпріятій не остались безъ вліянія и на положеніе крѣпкихъ и жизнеспособныхъ дѣлъ. Вмѣсто постепеннаго пониженія, цѣны на нѣкоторыя издѣлія упали быстро и рѣзко. Крутой переломъ цѣнъ и стѣсненія нѣкоторыхъ предпріятій крайне тяжело отзываются на имущественномъ положеніи многихъ частныхъ лицъ. На народное хозяйство эти затрудненія также производятъ теперь неблагопріятное воздѣйствіе, главнымъ образомъ вслѣдствіе рѣзкости своего проявленія. Но воздѣйствіе это временное, а по существу своему удешевленіе издѣлій выгодно для массы населенія и служитъ залогомъ дальнѣйшаго развитія производительныхъ силъ страны. Къ понизившимся цѣнамъ промышленныя предпріятія постепенно приспособятся, а усилившійся спросъ на болѣе дешевые продукты вызоветъ новый промышленный подъемъ. Наша покровительственная политика была направлена къ удешевленію предметовъ производства и потому было бы непослѣдовательно принимать какія-либо общія мѣры для искусственнаго повышенія цѣнъ на издѣлія тѣхъ отраслей промышленности, которыя вызываютъ временныя затрудненія. Въ этихъ затрудненіяхъ, какъ бы тяжелы они ни были для отдѣльныхъ предпріятій, нельзя во всякомъ случаѣ усматривать какой-либо опасности для всей русской промышленности и даже для тѣхъ группъ производствъ, которыя наиболѣе испытываютъ стѣсненія. Спросъ на продукты добывающей и обрабатывающей промышленности у насъ увеличивается и будетъ увеличиваться. Избытки же продуктовъ далеко не столь крупны, чтобы они могли въ теченіе продолжительнаго времени угнетать рынокъ. Весьма вѣроятно, что замѣтная нынѣ пріостановка недавняго, столь быстраго роста промышленности продолжится на нѣкоторый срокъ и что въ отдѣльныхъ производствахъ произойдетъ временное сокращеніе. Несомнѣнно, однако, что общихъ, достигнутыхъ нами за послѣдніе года, промышленныхъ успѣховъ заминка не коснется, и по истеченіи нѣкотораго промежутка времени вѣроятно наступитъ новый періодъ промышленнаго оживленія».

ГЛАВА ПЯТАЯ.

Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на состояніе главнѣйшихъ отраслей народнаго хозяйства въ Россіи *).

Общее значеніе желѣзныхъ дорогъ

Непосредственнымъ результатомъ примѣненія паровыхъ двигателей на рельсовыхъ путяхъ сообщенія явилось всюду ускореніе и удешевленіе сухопутныхъ перевозокъ; такое измѣненіе въ условіяхъ передвиженія въ свою очередь имѣло прямымъ послѣдствіемъ расширеніе прежнихъ раіоновъ сбыта всѣхъ безъ исключенія продуктовъ и товаровъ и обусловленное указаннымъ явленіемъ сближеніе между пунктами производства и рынками потребленія. Облегченіе въ товарообмѣнѣ, получившееся отъ введенія въ дѣйствіе новаго перевозочнаго средства, не могло не послужить могучимъ стимуломъ къ усиленію всѣхъ родовъ производства; развитіе же производства естественно влечетъ за собою оживленіе торговыхъ и промыш-

---

*) Для составленія этой главы источниками послужили, кромѣ изданій, упомянутыхъ въ предшествовавшей главѣ, главнѣйшимъ образомъ еще слѣдующіе труды:

Тернеръ. Движеніе внѣшней торговли Россіи (изъ Сборника Статистическихъ свѣдѣній о Россіи. СПБ. 1858 г.).

Сельскохозяйственныя статистическія свѣдѣнія по матеріаламъ, полученнымъ отъ хозяевъ (Изд. Деп. Земл. и Сельской промышленности).

Гулишамбаровъ. Итоги торговли и промышленности Россіи въ царствованіе Императора Николая I. СПБ. 1896 г.

Краткій историческій очеркъ развитія водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній и торг. портовъ въ Россіи (Изд. М. П. С. СПБ. 1900 г.).

Статистическіе Сборники Министерства Путей Сообщенія. Изд. 1900 и 1902 г.г.

Сборникъ свѣдѣній по исторіи и статистикѣ внѣшней торговли Россіи; подъ редакціею В. И. Покровскаго. Томъ I. Изд. Деп. Там. Сб. СПБ. 1902 г.

Tengoborsky. Etudes sur les forces productives de la Russie. Paris. 1858.

Jacqmin. De l'exploitation des chemins de fer. Paris. 1868.

A. de Foville. La transformation des moyens de transport. Paris. 1880.

Haxthausen (Freiherr von). Studien über die inneren Zustände Russlands. Hannover. 1847.

E. Sax. Die Verkehrsmittel in Volks-und Staatswirtschaft.

ленныхъ оборотовъ и тѣмъ самымъ способствуетъ умноженію экономическихъ силъ отдѣльныхъ государствъ. Независимо отъ этихъ главныхъ послѣдствій осуществленія желѣзнодорожныхъ сообщеній, самое сооруженіе послѣднихъ, давая милліонные заработки множеству лицъ, непосредственно участвующихъ въ дѣлѣ такого сооруженія, способствуетъ насыщенію народныхъ массъ денежными средствами, которыя идутъ потомъ на удовлетвореніе разнообразныхъ потребностей этихъ людей, удовлетворяемыхъ добывающею и обрабатывающею промышленностью,—отсюда новый толчекъ, даваемый народной производительности. Если ко всему сказанному прибавить, что желѣзныя дороги составляютъ одно изъ надежнѣйшихъ средствъ для поддержанія на должной высотѣ боевой готовности каждой страны, въ мирное же время облегчаютъ духовное общеніе между отдѣльными лицами и цѣлыми народами, то станетъ понятнымъ, насколько всеобъемлющъ былъ тотъ переворотъ, который произошелъ въ условіяхъ экономической и соціальной жизни всего цивилизованнаго міра послѣ того, какъ паровозныя сообщенія получили повсемѣстное распространеніе.

Дѣйствительно, изученіе бытовой и политической исторіи культурныхъ народовъ за послѣдніе 40—50 лѣтъ не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что народное и государственное хозяйство большинства западно-европейскихъ и нѣкоторыхъ заатлантическихъ странъ не стояло бы на томъ высокомъ уровнѣ, до котораго оно доведено въ настоящее время, если бы эти страны не обладали обширною и правильно развитою сѣтью усовершенствованныхъ средствъ сообщенія (главнымъ образомъ желѣзными дорогами, но сверхъ того еще шоссейными путями и искусственными водными системами). Безъ пособія всей совокупности этихъ послѣднихъ, ни народный геній, ни созидательная энергія населенія, въ какой бы интенсивной степени она не проявлялась, ни обиліе денежныхъ капиталовъ, ни поощрительныя мѣры правительствъ не были бы въ силахъ осуществить тѣхъ разительныхъ успѣховъ въ сельскомъ хозяйствѣ, промышленности и торговлѣ, свидѣтелемъ которыхъ является современное поколѣніе и которые оказались достижимыми только при указанныхъ выше новыхъ условіяхъ народнаго труда, созданныхъ появленіемъ желѣзныхъ дорогъ, какъ орудія экономическаго и культурнаго прогресса.

Особенности, присущія русскимъ желѣзнымъ дорогамъ, и ихъ вліяніе на результаты работы нашихъ рельсовыхъ путей.

Въ качествѣ такого орудія, желѣзныя дороги, гдѣ бы онѣ ни прокладывались, всегда вліяютъ на жизненный обиходъ народа въ извѣстномъ направленіи, основныя черты котораго, перечисленныя выше, остаются неизмѣнными для всѣхъ странъ. Однако степень такого вліянія, иногда же и самый характеръ его, въ различныхъ государствахъ бываютъ различны, въ зависимости отъ взаимодѣйствія мѣстныхъ условій, при которыхъ строятся и впослѣдствіи работаютъ желѣзныя дороги. Это какъ нельзя лучше подтверждается примѣромъ Россіи, гдѣ, по сравненію съ западною Европою, желѣзныя дороги отличаются нѣкоторыми спеціально свойственными имъ особенностями, вылившимися въ извѣстныя формы подъ вліяніемъ мѣстныхъ и частью временныхъ причинъ и отразившимися какъ на самомъ ходѣ постройки у насъ рельсовыхъ путей, такъ и на послѣдствіяхъ созданія въ предѣлахъ Россіи сѣти желѣзнодорожныхъ сообщеній.

Особенности эти обусловливались главнымъ образомъ: а) географическими условіями мѣстности, б) состояніемъ нашихъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и в) условіями реализаціи денежныхъ капиталовъ.

Для Россіи, при безпредѣльной шири ея территоріальныхъ владѣній, желѣзныя дороги, какъ средство для сокращенія географическихъ разстояній, составляли и продолжаютъ составлять необходимость, еще болѣе насущную, чѣмъ для другихъ, менѣе обширныхъ странъ. Вся исторія нашего желѣзнодорожнаго дѣла доказываетъ, что русское Правительство, съ того времени, какъ ему Императоромъ Николаемъ Павловичемъ былъ указанъ путь, по которому предстояло слѣдовать въ дѣлѣ развитія внѣшнихъ и внутреннихъ сообщеній, ясно сознало эту истину и не щадило ни силъ, ни средствъ, чтобы по мѣрѣ возможности удовлетворять насущной потребности нашего отечества въ усовершенствованныхъ путяхъ передвиженія. Не только въ концѣ пятидесятыхъ годовъ, когда протяженіе всѣхъ отстроенныхъ у насъ желѣзнодорожныхъ линій едва достигало 1.000 верстъ—цифры, ничтожной для Россіи,—но въ значительно позднѣйшую эпоху, когда наша рельсовая сѣть уже измѣрялась десятками тысячъ верстъ, руководители заинтересованныхъ въ разсматриваемомъ дѣлѣ правительственныхъ вѣдомствъ не переставали—и теперь не перестаютъ—настаивать на неотложности дальнѣйшаго развитія

системы нашихъ желѣзнодорожныхъ сообщеній. Такъ, въ началѣ 1882 г., когда у насъ уже было открыто для движенія свыше 22.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ, тогдашній Министръ Путей Сообщенія, Ген.-Ад. Посьетъ, мотивировалъ свои предположенія о необходимости возобновленія усиленнаго желѣзнодорожнаго строительства тѣми соображеніями, что «по пространству европейская часть нашего отечества въ $1^1/_2$ раза больше всѣхъ государствъ остального европейскаго материка, при населеніи, составляющемъ почти $^1/_3$ населенія этихъ государствъ; желѣзныхъ же дорогъ въ ней въ 5 разъ меньше чѣмъ въ этихъ государствахъ, а число шоссейныхъ нельзя и сравнивать, потому что ихъ у насъ едва 10.000 верстъ, тогда какъ остальная Европа искрещена сѣтью въ нѣсколько сотъ тысячъ верстъ такихъ дорогъ» *). Съ тѣхъ поръ прошло два десятилѣтія, въ теченіе которыхъ—особенно послѣдняго—наша сѣть съ небывалою до того быстротою и послѣдовательностью обогащалась все новыми и новыми рельсовыми путями (см. гл. II настоящаго тома); тѣмъ не менѣе до послѣдняго времени наша потребность въ желѣзнодорожныхъ сообщеніяхъ не можетъ считаться удовлетворенною въ полномъ ея объемѣ и сравненіе интенсивности желѣзнодорожной сѣти въ западной Европѣ и Европейской Россіи показываетъ, что мы все еще не можемъ сравняться въ этомъ отношеніи съ большинствомъ западныхъ государствъ. По опубликованнымъ въ послѣднее время оффиціальнымъ свѣдѣніямъ за 1900—1901 г.г. въ Европейской Россіи (включая привислинскія губерніи, Кавказъ и Финляндію), на каждыя 1.000 кв. верстъ пространства приходится всего 9,3 верстъ желѣзныхъ дорогъ, а на каждый милліонъ жителей обоего пола 414,25 верстъ, тогда какъ въ государствахъ западной Европы отношеніе длины желѣзныхъ дорогъ къ пространству, занимаемому страною, и къ количеству народонаселенія выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

НАЗВАНІЕ ГОСУДАРСТВЪ:	Приходится желѣзныхъ дорогъ: На каждыя 1.000 кв. верстъ пространства.	На каждый 1.000.000 жителей.
	В е р с т ъ.	
Австро-Венгрія (съ Босніею и Герцеговиною)	58,05	734,51
Бельгія	166,55	631,26

*) См. представл. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 8 Апрѣля 1882 г. за № 3080, о сооруженіи новыхъ желѣзныхъ дорогъ.

НАЗВАНІЕ ГОСУДАРСТВЪ:	Приходится желѣзныхъ дорогъ: На каждыя 1.000 кв. верстъ пространства.	На каждый 1.000.000 жителей.
	В е р с т ъ.	
Великобританія и Ирландія (съ Гибралтаромъ и Мальтою)	119,41	788,39
Германія	102,52	852,85
Голландія	78,25	507,1
Греція	16,03	374,8
Данія (съ Исландіею)	21,49	1.074,18
Испанія	28,11	682,79
Италія	59,01	456,69
Португалія	27,58	440,66
Румынія	27,05	525,94
Сербія	12,72	214,48
Турція (Европейская, съ Болгаріею, Восточною Румеліею и Критомъ).	14	333,38
Франція	85,84	1.035,29
Швейцарія	98,45	1.074,93
Швеція и Норвегія	17,85	1.548,65 *)

Эта таблица показываетъ, что только въ Греціи, Сербіи и Турціи на каждый 1.000.000 душъ населенія приходится менѣе верстъ желѣзныхъ дорогъ, чѣмъ въ Россіи, что же касается отношенія длины желѣзнодорожной сѣти къ общей площади страны, то для всѣхъ главнѣйшихъ государствъ западной Европы это отношеніе выражается въ цифрѣ, болѣе крупной, чѣмъ та, которою характеризуется при такомъ расчетѣ степень развитія желѣзнодорожной сѣти въ Европейской Россіи. Помимо сравнительно слабаго развитія рельсовой сѣти, самыя условія пользованія ею до послѣдняго времени складывались въ Россіи менѣе благопріятно, чѣмъ на западѣ. Извѣстно, что когда первоначальное, весьма замѣтно выразившееся, недовѣріе къ будущности желѣзныхъ дорогъ смѣнилось сознаніемъ ихъ универсальнаго значенія для интересовъ міровой торговли, всюду началась постройка новыхъ рельсовыхъ путей сообщенія, причемъ во всѣхъ государствахъ прилагались заботы къ скорѣйшему соединенію между собою крупныхъ торговыхъ и промышленныхъ пунктовъ и этихъ послѣднихъ съ морскими портами. То же самое наблюдалось и въ Россіи.

*) Цифры эти взяты изъ Стат. Сб. Мин. Пут. Сообщ. Изд. 1902 г. (Свѣдѣнія о жел. дорогахъ за 1900 г.), при чемъ километры переведены на версты по расчету 1 километръ=0,937 версты.

Но въ Западной Европѣ постройка желѣзныхъ дорогъ началась въ такое время, когда тамъ уже успѣла въ значительной мѣрѣ развиться торговля, вызвавшая, гораздо ранѣе появленія желѣзныхъ дорогъ, сооруженіе обширной сѣти шоссейныхъ путей и искусственныхъ водяныхъ сообщеній, которые и послужили подъѣздными вѣтвями для новыхъ, болѣе совершенныхъ путей—желѣзнодорожныхъ. У насъ такой постепенности въ совершенствованіи средствъ сообщенія вовсе не было: рельсовые пути застали Россію при полномъ почти бездорожьѣ. Грунтовыя дороги весной и осенью тогда—какъ во многихъ мѣстахъ еще и теперь—были едва ли не совершенно безпроѣздными, дѣло же шоссированія дорожныхъ трактовъ, хотя и было предпринято еще при Императорѣ Александрѣ I, подвигалось впередъ очень медленно. Въ 1855 г. общее протяженіе шоссейныхъ дорогъ въ Европейской Россіи немногимъ превышало 9.000 верстъ, причемъ большинство ихъ приходилось на западную и юго-западную окраины *); центральныя же и южныя губерніи, не говоря уже о всей обширной восточной полосѣ, оставались лишенными какихъ-либо усовершенствованныхъ сухопутныхъ средствъ сообщенія **). Съ шестидесятыхъ годовъ, когда вниманіе Правительства стало сосредоточиваться на постройкѣ исключительно рельсовыхъ путей, дальнѣйшее сооруженіе шоссейныхъ дорогъ почти совершенно прекратилось и возобновилось въ сколько нибудь ощутительныхъ размѣрахъ только въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ, по Личной иниціативѣ въ Бозѣ почившаго Императора Александра III, удостоившаго Своего вниманія жалобы нѣкоторыхъ губернаторовъ на бѣдственныя послѣдствія бездорожья во ввѣренныхъ имъ губерніяхъ. По новѣйшимъ даннымъ ***), въ Россіи въ настоящее время насчитывается шоссированныхъ и замощенныхъ камнемъ дорогъ 24.395 верстъ.

---

*) Помимо шоссе между Москвою и С.-Петербургомъ и Москвою и Нижнимъ-Новгородомъ главнѣйшія шоссейныя дороги были проведены: отъ Варшавы черезъ Ковно до Двинска, отъ Москвы до Бреста Литовскаго, отъ Проскурова до Броваръ, отъ Каменца Подольскаго до Харькова и отъ Риги до Таурогена (см. Гулишамбаровъ. Указ. сочиненіе).

**) Яркою иллюстраціею состоянія нашихъ средствъ сообщенія въ пятидесятыхъ годахъ можетъ служить тотъ фактъ, что во время Крымской кампаніи артиллерійскіе снаряды подвозились къ театру военныхъ дѣйствій на почтовыхъ тройкахъ по грунтовымъ дорогамъ.

***) См. Россія въ дорожномъ отношеніи. Составилъ В. Ф. Мейенъ. Изд. Хоз. Деп. Мин. Вн. Дѣлъ. СПБ. 1902 г. Томъ I, стр. 35.

Слѣдовательно, съ пятидесятыхъ годовъ протяженіе такихъ дорогъ увеличилось болѣе, чѣмъ вдвое. Тѣмъ не менѣе и эту послѣднюю цифру, для такого Государства, какъ Россія, нельзя не признать крайне недостаточною.

Такимъ образомъ, до самаго послѣдняго времени наши магистрали работали почти безъ помощи подвозныхъ сухопутныхъ путей: питательныхъ рельсовыхъ вѣтвей существовало весьма незначительное количество, шоссейныя же дороги, устроенныя въ прежнее время, въ качествѣ транзитныхъ сообщеній, оказались въ большинствѣ случаевъ параллельными желѣзнымъ дорогамъ и не могли поэтому исполнять назначенія подъѣздныхъ путей; подвозъ же грузовъ по грунтовымъ дорогамъ производился съ нѣкоторымъ удобствомъ только въ зимнее время.

Всѣ эти неблагопріятныя условія естественно съуживали раіонъ вліянія желѣзныхъ дорогъ и ограничивали число поступавшихъ на нихъ мѣстныхъ грузовъ, принуждая линіи ограничиваться преимущественно грузами передаточными *).

Недостатокъ въ сухопутныхъ питательныхъ вѣтвяхъ до нѣкоторой степени восполняли водные пути, доставлявшіе желѣзнымъ дорогамъ значительное количество грузовъ посредствомъ передачи ихъ съ пристаней; съ другой стороны, нѣкоторыя желѣзныя дороги сами подвозили грузы къ пристанямъ, откуда грузы эти слѣдовали далѣе воднымъ путемъ. Такимъ образомъ, внутреннія судоходныя рѣки являлись естественнымъ и необходимымъ дополненіемъ къ желѣзнымъ дорогамъ, обмѣниваясь съ ними грузами и раздѣляя ихъ работу **). Но не слѣдуетъ забывать, что наши климатическія условія дѣлаютъ такой обмѣнъ возможнымъ лишь во время навигаціи, т. е. въ теченіе всего пяти-шести мѣсяцевъ въ году—стѣсненіе, котораго не испытываетъ большинство западно-европейскихъ странъ. Помимо этого въ Россіи передача грузовъ съ желѣзныхъ дорогъ на рѣчныя суда и обратно можетъ производиться только въ пунктахъ, которые

*) За послѣдніе года Правительство энергически приступило къ сооруженію обширной системы рельсовыхъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ (см. гл. II настоящаго тома), такъ что прежнія условія подвоза мѣстныхъ грузовъ къ магистралямъ должны вскорѣ существенно измѣниться.

**) Конкурренція внутреннихъ водныхъ путей съ желѣзными дорогами относительно перевозки товаровъ, проявляющаяся въ сильной степени въ нѣкоторыхъ другихъ государствахъ, имѣетъ для Россіи весьма ограниченное значеніе.

составляютъ естественные узлы пересѣченія желѣзнодорожныхъ линій съ судоходными или сплавными рѣками: искусственныхъ водныхъ путей (каналовъ, шлюзованныхъ участковъ рѣкъ) у насъ до сихъ поръ имѣется самое незначительное количество и они не играютъ роли подъѣздныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ *).

Еще одно важное условіе для вполнѣ успѣшной работы желѣзныхъ дорогъ по перевозкѣ грузовъ **)—особенно дорогъ, сооруженныхъ для развитія вывозной торговли, какими и были всѣ первоначально отстроенныя у насъ магистрали,—представляетъ собою состояніе и техническое обустройство морскихъ отпускныхъ портовъ: рельсовые пути, способствуя упраздненію прежнихъ временныхъ внутреннихъ складочныхъ центровъ торговли—ярмарокъ,—въ то же время увеличиваютъ роль портовъ, какъ передаточныхъ и отчасти складочныхъ мѣстъ. Одновременно съ развитіемъ въ старомъ и новомъ свѣтѣ желѣзныхъ дорогъ, приняло значительные размѣры паровое судоходство на моряхъ и, при постоянномъ стремленіи увеличить протяженіе линій прямаго, безперегрузочнаго, движенія, значеніе точекъ соприкосновенія двухъ движеній, морскаго и береговаго—морскихъ портовъ,—съ каждымъ годомъ увеличивалось. Какъ въ западной Европѣ, такъ и въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки усиленными работами, сопряженными съ крупными расходами, всѣ главные порты, приблизительно къ началу восьмидесятыхъ годовъ истекшаго вѣка, могли считаться приведенными въ состояніе, удовлетворявшее требованіямъ все развивавшейся торговли; съ обезпеченіемъ храненія грузовъ и стоянки большемѣрныхъ судовъ, грузка и перегрузка товаровъ въ этихъ портахъ доведена была до возможной дешевизны и скорости. Между тѣмъ у насъ, еще въ 1882 г., подобнымъ условіямъ, какъ сознавался самъ Министръ Путей Сообщенія, удовлетворяли—да и то лишь отчасти—

---

*) Въ Россіи протяженіе искусственныхъ водныхъ путей, по свѣдѣніямъ 1900 г., составляетъ лишь 2½% общей длины всѣхъ водныхъ сообщеній, тогда какъ въ Германіи эта цифра достигаетъ 17%, а во Франціи 56%.

**) Русскія желѣзныя дороги имѣютъ по большей части характеръ транзитныхъ товарныхъ путей и пассажирское движеніе проявляется на нихъ въ сравнительно весьма слабой степени, о чемъ уже упоминалось на страницахъ настоящаго очерка (см. томъ III, гл. I). Поэтому и здѣсь рѣчь будетъ идти, главнымъ образомъ, о движеніи товарномъ.

только два порта: Одесскій и Рижскій *). Съ тѣхъ поръ волею почившаго Царя Миротворца, а также нынѣ благополучно Царствующаго Государя Императора, былъ предпринятъ рядъ капитальныхъ работъ по расширенію уже ранѣе существовавшихъ портовъ и по созданію новыхъ (Батумскаго, Ѳеодосійскаго, Новороссійскаго, Виндавскаго, Императора Александра III и портовъ на Дальнемъ Востокѣ), такъ что въ настоящее время указанныя Ген. Ад. Посьетомъ неудобства могутъ быть признаны устраненными; тѣмъ не менѣе, положенія этого вопроса въ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ нельзя упускать изъ вниманія при оцѣнкѣ дѣятельности нашихъ желѣзныхъ дорогъ за указанный періодъ времени **).

Такой же временный недостатокъ, теперь въ значительной мѣрѣ смягченный, если еще и не всюду вполнѣ сглаженный, наблюдался и въ отношеніи нѣкоторыхъ частностей самаго способа сооруженія русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Стремленіе къ уменьшенію начальныхъ расходовъ на постройку рельсовыхъ путей, какъ слѣдствіе недостатка въ Россіи дешевыхъ капиталовъ и затрудненій, нерѣдко встрѣчавшихся въ дѣлѣ пріисканія денегъ за границею, во многихъ случаяхъ мѣшало использовать въ полной мѣрѣ условія мѣстности при проведеніи той или иной желѣзнодорожной линіи. Изъ желанія достигнуть возможно большихъ сбереженій на начальныхъ затратахъ, нерѣдко допускались слишкомъ крутые подъемы, обходы затруднительныхъ мѣстъ посредствомъ удлиненія линіи и т. п. Большое вліяніе на устройство русской сѣти имѣлъ также родъ строительныхъ матеріаловъ. Обиліе, дешевизна и хорошія качества лѣса въ разныхъ мѣстностяхъ Россіи, при слабомъ развитіи металлическаго производства (см. предшествующую главу), были причиной устройства пути русскихъ желѣзныхъ дорогъ исключительно на деревянныхъ шпалахъ. Богатство лѣсомъ, при отсутствіи другихъ удобныхъ строительныхъ матеріаловъ, обусловливало обширное примѣненіе дерева для станціонныхъ сооруженій, линейныхъ зданій, а также мостовъ малыхъ пролетовъ; въ первый же періодъ на-

*) См. упомянутое ранѣе предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 8 Апрѣля 1882 г. за № 3080.

**) Подробности о работахъ по расширенію старыхъ и устройству новыхъ портовъ до 1898 г. можно найти въ изданіи М. П. С.: Кр. Очеркъ развитія водныхъ и сухопутныхъ сообщеній.

шего желѣзнодорожнаго строительства, при сооруженіи Николаевской желѣзной дороги, изъ дерева были построены даже большіе мосты американской системы *). Эти отступленія отъ принятыхъ на западѣ способовъ обустройства желѣзныхъ дорогъ ограничивали пропускную способность нашихъ рельсовыхъ путей, удорожали ихъ эксплоатацію и нерѣдко вызывали впослѣдствіи крупные расходы на необходимыя переустройства.

Наконецъ, та же причина—недостатокъ свободныхъ и достаточно подвижныхъ капиталовъ внутри страны—иногда парализовала правильный поступательный ходъ развитія нашей рельсовой сѣти. Наши желѣзныя дороги, какъ показываетъ все предшествующее изложеніе, строились почти исключительно на иностранные капиталы; но бывали времена, когда, вслѣдствіе стѣсненнаго финансоваго положенія Россіи и колебаній нашего кредита, заграничные желѣзнодорожные займы, какъ частные, такъ и государственные, оказывались трудно реализуемыми, а подчасъ и совершенно невозможными. Таковы были эпохи, слѣдовавшія за Крымской и Турецкой кампаніями, а также начало шестидесятыхъ годовъ. Въ эти періоды, какъ извѣстно (см. томъ I настоящаго очерка, гл. II и III и томъ II, гл. V и VI), постройка рельсовыхъ путей у насъ пріостанавливалась и возобновлялась только спустя нѣкоторый промежутокъ времени, по наступленіи болѣе благопріятнаго настроенія денежныхъ рынковъ.

Итакъ, возникновеніе и развитіе желѣзныхъ дорогъ въ Россіи было обставлено условіями, въ общемъ несравненно менѣе благопріятными, чѣмъ въ западной Европѣ, что не могло не отразиться и на плодахъ дѣятельности нашей рельсовой сѣти: во многихъ случаяхъ вліяніе желѣзныхъ дорогъ на успѣхи народнаго хозяйства въ той или иной мѣстности оказывалось менѣе рѣшительнымъ или сказывалось менѣе быстро, чѣмъ того можно было ожидать, если руководствоваться прецедентами изъ желѣзнодорожной практики иностранныхъ государствъ. Тѣмъ не менѣе, передъ общимъ результатомъ работы русскихъ желѣзныхъ дорогъ за послѣдніе пятьдесятъ лѣтъ, всѣ подобные недочеты стушевываются и даже бѣглый обзоръ данныхъ объ экономическомъ поло-

*) См. изд. Импер. русск. техническаго общества: Очеркъ сѣти русскихъ жел. дорогъ, томъ I, гл. I-я.

женіи нашего отечества прежде и теперь убѣждаетъ въ томъ, насколько неоцѣненныя услуги оказали желѣзныя дороги Россіи въ дѣлѣ развитія ея производительныхъ силъ.

Послѣдующее изложеніе представляетъ попытку охарактеризовать въ главнѣйшихъ чертахъ степень и свойства такихъ услугъ, поскольку онѣ отразились на ходѣ экономической жизни нашего отечества. При этомъ необходимо оговориться, что самые размѣры предлагаемаго труда не позволяютъ останавливаться на многихъ, хотя бы и весьма любопытныхъ или поучительныхъ, подробностяхъ и прослѣдить вліяніе желѣзныхъ дорогъ на *всѣ* области примѣненія народнаго труда. Что созданныя желѣзными дорогами новыя условія товарообмѣна не могли не отразиться прямо или косвенно на всѣхъ факторахъ, изъ которыхъ слагается сумма торгово-промышленной производительности страны—едва ли нужно доказывать; поэтому для цѣли, преслѣдуемой настоящимъ очеркомъ, казалось бы достаточнымъ ограничиться лишь указаніями на тѣ коренныя перемѣны, которыя произошли въ главнѣйшихъ отправленіяхъ экономическаго организма Россіи вслѣдствіе проложенія въ ея предѣлахъ системы желѣзнодорожныхъ путей и дальнѣйшаго ихъ развитія.

Кромѣ того, едва ли представляется возможнымъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ опредѣлить, какая степень вліянія на состояніе той или другой отрасли народнаго хозяйства приходится на долю собственно желѣзныхъ дорогъ и въ какой мѣрѣ подобное вліяніе слѣдуетъ приписать совмѣстному дѣйствію другихъ причинъ. Нельзя забывать, что время приступа къ систематическому развитію русской рельсовой сѣти близко соприкасается съ эпохою великихъ преобразованій Императора Александра II, изъ которыхъ каждое, въ особенности основное—освобожденіе крестьянъ—знаменовало собою наступленіе новой эры въ исторіи государственной, общественной и экономической жизни Россіи. Съ этимъ фактомъ необходимо считаться, въ особенности при обозрѣніи результатовъ дѣятельности нашихъ желѣзныхъ дорогъ за тридцатилѣтіе 1850—1880 г.г. Затѣмъ остается еще цѣлый рядъ другихъ условій, подъ взаимодѣйствіемъ которыхъ вырабатывался хозяйственный бытъ страны; таковы: географическое положеніе отдѣльныхъ мѣстностей, естественный приростъ народонаселенія, развитіе потребностей послѣдняго не только

*

въ количественномъ, но и въ качественномъ отношеніи подъ вліяніемъ постепеннаго культурнаго совершентвованія и т. п. Безспорно, однако, что желѣзныя дороги являются какъ бы регуляторомъ этихъ многообразныхъ вліяній, усиливая дѣйствіе благопріятныхъ для экономическаго прогресса условій и смягчая, а иногда и прямо парализуя, послѣдствія причинъ, препятствующихъ хозяйственному преуспѣянію народа.

Съ этой точки зрѣнія и будетъ разсмотрѣна въ настоящей главѣ дѣятельность желѣзныхъ дорогъ; а такъ какъ Россія искони была страною, по преимуществу земледѣльческою, то естественнѣе всего начать изложеніе съ оцѣнки той роли, которую рельсовые пути играли у насъ въ дѣлѣ развитія сельскаго хозяйства и хлѣбной торговли.

Сельское хозяйство и хлѣбная торговля.

Сельское хозяйство стало развиваться у насъ на правильныхъ экономическихъ началахъ лишь послѣ освобожденія крестьянъ. Въ дореформенное время основаніе хозяйства составляла эксплоатація дароваго труда; въ виду этого, а также вслѣдствіе незначительной плотности населенія въ большинствѣ даже производительныхъ губерній тогдашней Россіи *), у насъ существовала совершенно отличная отъ другихъ странъ расцѣнка стоимости земельныхъ угодій и труда. Тогда какъ всюду земля цѣнилась выше труда, у насъ наблюдалось обратное: богатство измѣрялось количествомъ труда (числомъ душъ крестьянъ), которымъ располагалъ помѣщикъ, а не пространствомъ производительной земли, къ которой этотъ трудъ былъ примѣняемъ. Поэтому цѣны собственно на землю, когда она продавалась безъ крестьянъ, были, въ сравненіи съ нынѣшними, совершенно ничтожными **). Тенгоборскій, авторъ извѣстнаго въ свое время изслѣдованія о производительныхъ силахъ Россіи, удостовѣряетъ ***), что еще въ двадцатыхъ годахъ истекшаго столѣтія во многихъ плодородныхъ губерніяхъ

*) По расчету Тенгоборскаго (I,iv) въ Россіи (Европейской) на одну квадратную милю приходилось (въ сороковыхъ годахъ) 647 жителей; между тѣмъ на томъ же пространствѣ помѣщались: въ Великобританіи 4,839 чел., во Франціи 3,789 чел., въ Пруссіи 3,313 чел. и въ Австріи 3,203 чел.

**) Степень плодородія почвы все же принималась до нѣкоторой степени въ расчетъ при покупкѣ имѣній, что доказываетъ разница въ цѣнахъ, платимыхъ за крестьянъ той или иной губерніи (имѣніе покупалось тогда, какъ извѣстно, по числу душъ); тѣмъ не менѣе это былъ лишь второстепенный факторъ для опредѣленія продажной цѣны.

***) Томъ I, часть II, гл. I.

цѣна на землю не превышала 5 р. ассигнаціями (1 р. 43 к. сер.) за десятину и что хотя, по мѣрѣ увеличенія народонаселенія, земельныя цѣны постепенно клонились къ повышенію, тѣмъ не менѣе въ концѣ сороковыхъ годовъ легко можно было пріобрѣсти землю въ южной черноземной полосѣ по 10 р. сер. за десятину.

При такихъ условіяхъ главная задача хозяина-помѣщика сводилась не къ извлеченію возможно бо̀льшихъ выгодъ изъ земли—путемъ улучшенія ея производительности, а къ утилизаціи даровыхъ рабочихъ рукъ, которыми онъ располагалъ; распредѣленіе принудительнаго труда на возможно бо̀льшее пространство дешевой земли, для полученія возможно бо̀льшей массы продуктовъ,—такова была цѣль, къ которой стремилось большинство помѣщиковъ. При ничтожности издержекъ производства, валовой доходъ почти цѣликомъ поступалъ въ пользу хозяина и доходность предпріятія измѣрялась, такимъ образомъ, абсолютнымъ количествомъ продуктовъ, которое помѣщикъ могъ поставить на рынокъ. Самыя же цѣны продуктовъ земледѣлія были до крайности неустойчивы и всецѣло подчинялись вліянію мѣстныхъ и случайныхъ причинъ—явленіе, которое обнаруживалось, впрочемъ, не только въ Россіи, но и во всѣхъ другихъ странахъ, пока въ нихъ не были введены усовершенствованныя средства сообщенія: затруднительность и высокая стоимость перевозокъ имѣли естественнымъ послѣдствіемъ ограниченіе рынковъ сбыта предѣлами даннаго, болѣе или менѣе тѣснаго, раіона. Поэтому, когда въ такомъ раіонѣ, вслѣдствіе обильнаго урожая, появлялось количество хлѣба, превышавшее потребности населенія, то цѣны падали до весьма низкаго уровня, въ года же неурожаевъ хлѣбъ непомѣрно дорожалъ. Но на западѣ, даже при колебаніяхъ цѣнъ, эти послѣднія удерживались въ извѣстныхъ предѣлахъ, такъ какъ тамъ онѣ слагались изъ опредѣленныхъ элементовъ, ихъ регулировавшихъ: суммы затраченнаго производителемъ капитала—размѣра заработной платы и высоты поземельной ренты. Въ дореформенной же Россіи всѣ эти понятія не имѣли практическаго значенія и уровень цѣнъ опредѣлялся исключительно спросомъ и предложеніемъ. Русскій помѣщикъ никогда не могъ сказать: «въ такомъ то году я продалъ мой хлѣбъ съ выгодою для себя, а въ такомъ то—съ убыткомъ»: для него слова «выгода» и «убытокъ» не имѣли реальнаго смысла. Онъ

могъ только сказать: «въ такомъ то году я получилъ за проданный мною хлѣбъ крупную сумму, а въ такомъ то—мой доходъ былъ незначителенъ». Какъ бы ни понижались цѣны, землевладѣльцу приходилось всетаки продавать свой хлѣбъ; оборотнымъ капиталомъ, при помощи котораго можно было бы переждать неблагопріятное настроеніе рынка, не обладалъ почти никто. Нѣкоторое содѣйствіе въ этомъ отношеніи пыталось оказывать Правительство, закупая хлѣбъ въ продовольственные магазины, но это дѣло не было надлежащимъ образомъ организовано и приносило мало пользы.

Понятно, что такія условія были несовмѣстимы съ веденіемъ раціональнаго хозяйства; кромѣ того, указанныя выше колебанія въ цѣнахъ на хлѣбъ до крайности затрудняли не только расчеты сельскихъ хозяевъ, но и обезпеченіе народнаго продовольствія.

О размѣрахъ такихъ колебаній даетъ наглядное представленіе одинъ оффиціальный актъ сороковыхъ годовъ—записка Министра Государственныхъ Имуществъ, Графа Киселева: «О причинахъ, препятствующихъ распространенію улучшеннаго сельскаго хозяйства» *). Согласно даннымъ, содержащимся въ этой запискѣ, въ 1843 г., при неурожаѣ въ Эстляндской губерніи, рожь возвысилась въ цѣнѣ до 7 р. за четверть и необходимо было разрѣшить привозъ ея изъ за границы; между тѣмъ въ губерніяхъ Черниговской, Кіевской, Полтавской и Харьковской куль муки продавался въ то же время по 1 р. 20 к. Въ 1845 г., когда, вслѣдствіе неурожая въ Псковской губерніи, четверть ржи въ Опочецкомъ уѣздѣ доходила до 10 р. сер., въ Орлѣ и Мценскѣ—за 600 верстъ отъ Опочки—хлѣбъ продавался по 1 р. 40 к. и 1 р. 50 к. за четверть.

Далѣе Графъ Киселевъ приводитъ нижеслѣдующую таблицу, показывающую отношеніе низкихъ цѣнъ къ высокимъ въ однѣхъ и тѣхъ же губерніяхъ во время урожая и во время недорода:

Губерніи.	Цѣны на рожь. Во время урожая.	Во время неурожая.
Симбирская	1 р. 28 к.	6 р. 14½ к.
Воронежская	1 — 46 —	7 — 31 —

*) Хранится въ Архивѣ Министерства Финансовъ (дѣло № 47, 1847 г.). Выдержки изъ нея приведены въ изданіи Импер. русскаго техническаго общества: Очеркъ сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Губерніи.	Цѣны на рожь. Во время урожая.	Во время неурожая.
Пензенская.	1 р. 11 к.	6 р. 26½ к.
Екатеринославская.	1 — 74½ —	8 — 74½ —
Рязанская.	1 — 48½ —	9 — 74 —
Тамбовская.	1 — 14½ —	7 — 70 —
Саратовская.	» — 91½ —	6 — 13 —
Курская	1 — 7 —	8 — 36 —
Тульская	1 — 43 —	14 — 28 —
Ставропольская.	1 — 57 —	17 — 28 —

Примѣры подобныхъ же колебаній хлѣбныхъ цѣнъ приводитъ въ своей книгѣ и Тенгоборскій, который при этомъ замѣчаетъ, что такой измѣнчивости въ цѣнахъ не существуетъ ни въ одной странѣ, кромѣ Россіи.

Иного, впрочемъ, трудно было и ожидать при нашихъ необозримыхъ разстояніяхъ, неустройствѣ внутреннихъ путей сообщенія и дороговизнѣ перевозокъ. Не надо забывать, что въ западной Европѣ обмѣнъ продуктами земледѣлія между различными мѣстностями, даже и до введенія желѣзныхъ дорогъ, значительно облегчался, независимо отъ наличности болѣе усовершенствованныхъ сухопутныхъ и водяныхъ средствъ сообщенія, еще существованіемъ достаточнаго количества небольшихъ городовъ, разбросанныхъ по территоріи каждаго государства. Такіе города, служившіе складочными мѣстами или рынками сбыта для окрестнаго хлѣба, представляли собою рядъ торговыхъ центровъ, отстоявшихъ сравнительно недалеко другъ отъ друга, и способствовали, въ виду этого, возможному уравненію цѣнъ на привозные хлѣба. Наша внутренняя торговля хлѣбомъ не знала такихъ удобствъ; тогда какъ въ Австріи одинъ городъ приходился на 3 $^{3}/_{4}$ кв. мили общей площади страны, въ Пруссіи — на 5$^{1}/_{2}$ кв. миль, а во Франціи — на 7 кв. миль, въ Россіи это отношеніе измѣрялось цифрою: 1 городъ на 130 кв. миль *). Относительно же стоимости перевозокъ по нашимъ тогдашнимъ грунтовымъ дорогамъ имѣются свѣдѣнія въ той же, приведенной выше, запискѣ Графа Киселева.

«Въ 1846 г., значится въ ней, надлежало перевести часть

*) Тенгоборскій, томъ I, ч. I, гл. IV.

хлѣба изъ Орловской губерніи въ Псковскую для продовольствія государственныхъ крестьянъ; цѣна за перевозку на протяженіи 600 вер. простиралась свыше 4 р. съ четверти. За доставку хлѣба въ Одессу изъ Балты брали, за 188 вер., по 1 р. 75 к. съ четверти, а изъ Березовки, за 80 вер.,—по 1 р. Изъ Никополя, на разстояніи 320 вер., нельзя было найти извозчиковъ за 3 р. 50 к. съ четверти».

Согласно другимъ, также вполнѣ надежнымъ, источникамъ, цѣны на гужевую перевозку и помимо экстренныхъ обстоятельствъ, въ обыкновенное время, стояли очень высокія и кромѣ того назначались болѣе или менѣе произвольно, смотря по состоянію дорогъ. За перевозку тяжестей изъ Москвы въ Петербургъ брали, въ зависимости отъ времени года, отъ 1 р. 20 к. до 2 р. 40 к. съ пуда *); гужевое сообщеніе между Владиміромъ и Суздалемъ, на разстояніи всего 35 вер., стоило не менѣе 15 к. съ пуда, тогда какъ за провозъ той же тяжести до Москвы по Нижегородскому шоссе платили всего по 10 к. съ пуда **).

Приведенныя обстоятельства не только затрудняли до крайней степени передвиженіе хлѣбныхъ грузовъ между внутренними торговыми центрами, но и тормозили нашу внѣшнюю торговлю хлѣбомъ, которая, при болѣе благопріятныхъ условіяхъ, имѣла бы всѣ данныя для гораздо болѣе широкаго развитія, чѣмъ то, котораго она, не смотря на всѣ препятствія, достигла къ концу сороковыхъ годовъ.

За Россіею издавна установилось названіе житницы Европы, названіе, вполнѣ отвѣчавшее дѣйствительности. Однако, до конца первой половины прошлаго столѣтія мы могли снабжать европейскія государства нашимъ хлѣбомъ лишь въ сравнительно незначительномъ количествѣ. Причиной тому была, главнымъ образомъ, таможенная политика нѣкоторыхъ европейскихъ державъ, въ особенности Англіи; державы эти стремились къ упроченію у себя внутренняго сельскохозяйственнаго производства и, налагая съ этой цѣлью пошлины на ввозимые въ ихъ предѣлы хлѣба, не давали доступа нашему

---

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

**) Краткій очеркъ развитія вод. и сухоп. сообщ. и торгов. портовъ въ Россіи. Часть III, гл. I.

экспорту. Но въ сороковыхъ годахъ продовольственный вопросъ въ западной Европѣ настолько обострился, что запретительную систему пришлось оставить; Англія, по почину Сера Роберта Пиля, подала въ этомъ отношеніи примѣръ, которому вскорѣ послѣдовали Голландія, Франція и Бельгія. Съ тѣхъ поръ начинается рѣзкое повышеніе хлѣбнаго отпуска изъ Россіи и наша внѣшняя торговля хлѣбомъ вступаетъ въ періодъ быстраго и послѣдовательнаго развитія, лишь временно прерваннаго Крымской кампаніею, въ общемъ же продолжавшагося, хотя и не всегда равномѣрно, вплоть до настоящаго времени. За первыя пять лѣтъ отмѣченнаго періода (1846—1850 г.г.) средній ежегодный отпускъ нашихъ главныхъ хлѣбовъ (пшеницы, ржи, овса и ячменя) возросъ въ сравненіи съ предшествовавшимъ пятилѣтіемъ, почти вдвое (съ 27.205.000 пуд. до 51.210.000 пуд. *). Несмотря на такіе успѣхи, указанныя цифры отнюдь не могли служить мѣриломъ хлѣбной производительности Россіи: для пробужденія лежавшихъ подъ спудомъ естественныхъ силъ ея, надо было ожидать прежде всего преобразованія условій примѣненія къ почвѣ народнаго труда, а затѣмъ улучшенія подвозныхъ средствъ къ портамъ, изъ которыхъ нашъ хлѣбъ отправлялся заграницу. До тѣхъ поръ самый ростъ хлѣбнаго отпуска не могъ имѣть послѣдствіемъ устраненіе неблагопріятныхъ обстоятельствъ, препятствовавшихъ извлекать изъ занятія сельскимъ хозяйствомъ тѣ выгоды, которыя оно могло дать. Для иллюстраціи даннаго положенія достаточно будетъ привести слѣдующіе факты **):

Когда, вслѣдствіе неурожая въ Ирландіи, Шотландіи, Франціи, Бельгіи, Голландіи и нѣкоторыхъ частяхъ Германіи (въ 1846 и 1847 г.г.—слѣдовательно, когда уже начался ростъ

---

*) См. Сб. свѣд. по исторіи и статистикѣ внѣшней торговли Россіи, томъ I, Отд. I, стр. 4—5. Въ настоящей главѣ, при разсмотрѣніи различныхъ фазисовъ нашей внѣшней хлѣбной торговли, будетъ идти рѣчь преимущественно объ этихъ четырехъ главныхъ хлѣбахъ. Прочія вывозныя зерна—напр. греча, кукуруза, а также зерна бобовыя (фасоль, горохъ, бобы и чечевица) хотя и имѣютъ свое опредѣленное мѣсто въ общей экономіи сельскохозяйственнаго производства, однако принимаютъ лишь малое участіе въ нашемъ экспортѣ и не имѣютъ на него сколько-нибудь замѣтнаго вліянія. То же можно сказать о мукѣ и крупѣ. О сельскохозяйственныхъ же продуктахъ, воздѣлываемыхъ съ промышленными цѣлями (ленъ, конопля), будетъ говорено при обозрѣніи развитія нашего мануфактурнаго производства.

**) См. ту же записку Графа Киселева, на которую уже были сдѣланы ссылки.

нашего отпуска) цѣны на привозную пшеницу сильно повысились въ Лондонѣ и другихъ мѣстахъ, наличные запасы пшеницы продавались въ С.-Петербургѣ отъ 9 до 12 р., рожь—отъ 6 до 8 р., овесъ—отъ 4 р. 50 к. до 5 р. за четверть. Это повышеніе коснулось также и мѣстныхъ жителей столицы, между тѣмъ, какъ въ то же время существовали справочныя цѣны въ губерніяхъ:

	На пшеницу.	На овесъ.	На рожь.
Саратовской . . . . Симбирской	2 р. 40 к.	1 р. 28 к.	1 р. 20 к.
Оренбургской . . .	2 » 40 »	1 » 18 »	— » 86 »
Курской.	—	1 » 45 »	— » 75 »
Казанской	3 » — »	1 » 80 »	1 » 23 »

Слѣдовательно, справочныя цѣны во внутреннихъ губерніяхъ были ниже портовыхъ въ 5 разъ; но если взять дѣйствительныя продажныя цѣны, которыя обыкновенно бывали въ то время ниже справочныхъ до 20%, то окажется, что первоначальные производители продавали свой хлѣбъ по цѣнамъ, въ 7 разъ ниже портовыхъ.

Возвышеніе цѣнъ въ Одесскомъ порту также, несмотря на близость Одессы къ внутреннимъ рынкамъ, не отразилось на цѣнахъ внутреннихъ. Когда осенью 1846 г. цѣна на пшеницу въ Одессѣ возвысилась до 11 р. 50 к. и болѣе, то въ Екатеринославской губерніи, въ трехъ стахъ верстахъ отъ Одессы, было продано небольшое лишь количество запасовъ пшеницы изъ урожаевъ 1844 и 1845 г.г. по цѣнамъ отъ 3 р. 50 к. до 4 р. за четверть, а урожай 1846 г. остался неиспользованнымъ по затруднительности гужевой перевозки.

Уничтоженіе крѣпостного права и послѣдовавшее за нимъ систематическое развитіе нашей рельсовой сѣти въ корнѣ измѣнили какъ условія веденія сельскаго хозяйства, такъ и постановку дѣла нашей внутренней и внѣшней торговли хлѣбомъ. Съ освобожденіемъ крестьянъ и съ присвоеніемъ ихъ труду права на оплату, центръ тяжести сельскохозяйственнаго производства передвинулся на сторону эксплоатаціи естественныхъ силъ природы, плодородія почвы. Переходная эпоха отъ старыхъ порядковъ къ новымъ была временемъ тяжелаго аграрно-экономическаго кризиса, улегшагося лишь мало по малу, по мѣрѣ того, какъ помѣщики и крестьяне постепенно

освоивались съ новою обстановкою экономическаго быта, созданнаго реформою. Особенно трудное время пережили землевладѣльцы: они не были приготовлены къ реформѣ; у большинства хозяевъ не имѣлось сбереженій въ формѣ оборотныхъ денежныхъ капиталовъ; кромѣ того помѣщики не обладали надлежащимъ запасомъ свѣдѣній, который требовался для организаціи хозяйства на новыхъ началахъ. Реализація выкупныхъ бумагъ въ срединѣ шестидесятыхъ годовъ была значительно затруднена, вслѣдствіе паденія цѣнъ всѣхъ вообще государственныхъ фондовъ (см. томъ I, гл. IV настоящаго очерка), ссуды же изъ опекунскихъ совѣтовъ подъ залогъ имѣній были пріостановлены передъ самымъ совершеніемъ реформъ *). Никакого другаго поземельнаго кредита тогда не существовало. Прежніе займы, совершенные на долгіе сроки, съ постепеннымъ погашеніемъ, взыскивались разомъ при совершеніи выкупной операціи и вслѣдствіе этого значительно уменьшали капиталы, которыми могли обладать землевладѣльцы для переустройства своихъ хозяйствъ. Выкупившіе же свои надѣлы крестьяне трудно соглашались на какія-нибудь сдѣлки съ помѣщиками относительно обработки ихъ полей, или заявляли чрезмѣрныя требованія. Пришлось прибѣгнуть къ компромиссамъ и, по крайней мѣрѣ на первое время, остановиться на испольномъ или же издѣльномъ способахъ обработки земли,—способахъ, несомнѣнно несовершенныхъ, такъ какъ они почти не допускаютъ, при ихъ примѣненіи, какихъ-либо улучшеній въ общемъ строѣ хозяйства **).

Крестьянское хозяйство было поставлено въ разсматриваемое переходное время въ болѣе благопріятныя условія, чѣмъ помѣщичье; оно не только не подверглось потрясенію—по крайней мѣрѣ на первое время—но, вслѣдствіе реформы и уничтоженія барщины, стало располагать двойными рабочими силами противъ прежней

*) Высочайшимъ Указомъ 31 Мая 1860 г. былъ учрежденъ Государственный Банкъ, причемъ упразднены всѣ прежнія кредитныя установленія, въ томъ числѣ заемный банкъ и сохранныя казны (выдававшія ссуды подъ недвижимыя имѣнія). Дѣятельность послѣднихъ временно была допущена исключительно для расчетовъ съ прежними заемщиками. Частныя же учрежденія поземельнаго кредита стали возникать только съ 1863 года.

**) При *испольномъ* способѣ крестьяне, за обработку помѣщичьихъ полей своимъ инвентаремъ, получали долю урожая и равнымъ образомъ *исполу* убирали луга. *Издѣльный* же способъ состоялъ въ томъ, что крестьяне, также своимъ инвентаремъ обрабатывая владѣльческія земли, получали плату въ опредѣленномъ размѣрѣ, большею частью, однако, не деньгами, а отводомъ разныхъ угодій въ ихъ пользованіе.

эпохи. Нельзя однако сказать, чтобы самый способъ веденія крестьянскаго хозяйства при новыхъ порядкахъ улучшился; въ большинствѣ губерній онъ остался прежній, благодаря привязанности крестьянъ къ старымъ рутиннымъ формамъ. Но у крестьянъ явились заработки, прежде ими невиданные; между прочимъ пріобрѣтенію ими такихъ заработковъ въ значительной мѣрѣ способствовала начавшаяся въ шестидесятыхъ годахъ усиленная постройка желѣзныхъ дорогъ. Это послѣднее обстоятельство явилось даже причиною нѣкоторыхъ временныхъ затрудненій въ сельскомъ хозяйствѣ отдѣльныхъ раіоновъ, такъ какъ участіе въ сооруженіи рельсовыхъ путей порой отвлекало многихъ крестьянъ отъ полевыхъ работъ *). Но эта преходящая заминка съ лихвою окупалась тѣмъ напряженнымъ подъемомъ сельскохозяйственной производительности, который не замедлилъ сказаться въ первое же десятилѣтіе эксплоатаціи нашихъ главнѣйшихъ магистралей.

Однимъ изъ первыхъ послѣдствій проведенія рельсовыхъ путей явилось, какъ говорилъ въ одной изъ своихъ рѣчей въ Комитетѣ Министровъ покойный Н. Х. Бунге, «созданіе новыхъ цѣнностей» **). Въ виду доставленнаго желѣзными дорогами облегченія въ дѣлѣ сбыта земледѣльческихъ продуктовъ—сбыта, обѣщавшаго увеличеніе доходовъ производителямъ хлѣба,—и при наличности у насъ въ то время еще значительнаго количества невоздѣланныхъ земель, началась усиленная распашка цѣлины, луговъ, лѣсныхъ пространствъ, залежей и неудобной земли. Такое явленіе было особенно замѣтно въ губерніяхъ черноземныхъ, а также южныхъ, юго-западныхъ и нижневолжскихъ (отчасти и заволжскихъ), т. е. преимущественно въ тѣхъ именно мѣстностяхъ, которыя тяготѣли къ отстроеннымъ въ теченіе шестидесятыхъ и семидесятыхъ годовъ желѣзнодорожнымъ линіямъ. Первоначально (въ шестидесятыхъ годахъ) мѣстами обнаруживалось нѣкоторое сокращеніе запашекъ у помѣщиковъ, при одновременномъ увеличеніи ихъ у крестьянъ, которые стали распахивать не только всю землю, полученную ими въ надѣлъ, но и снимать участки, оставленные землевладѣльцами. Затѣмъ въ теченіе

*) См. Истор. Стат. обзоръ промышленности Россіи, томъ I, гл. I.

**) См. Журн. Ком. Мин. 19 Марта и 2 Апрѣля 1885 г., о желѣзныхъ дорогахъ, подлежащихъ осуществленію въ 1885 г.

послѣдующаго десятилѣтія увеличеніе запашекъ замѣчалось уже какъ у крестьянъ, такъ и у помѣщиковъ; многія земли, покинутыя послѣ реформы, какъ не приносящія дохода, опять поступили въ обработку.

Сельскохозяйственное производство увеличивалось, такимъ образомъ, преимущественно путемъ экстенсивной культуры; но наряду съ этимъ во многихъ мѣстностяхъ землевладѣльцы пришли къ убѣжденію въ необходимости, для обезпеченія доходности своихъ имѣній при новыхъ условіяхъ денежнаго хозяйства, усовершенствовать самые способы обработки земли. Проникновеніе такого сознанія въ помѣщичью среду повлекло за собою многочисленныя попытки къ улучшенію общаго строя нашихъ частновладѣльческихъ хозяйствъ. Попытки эти сказывались въ значительномъ распространеніи травосѣянія, какъ съ цѣлью полученія кормовыхъ средствъ, такъ и для производства сѣмянъ дорогихъ травъ, имѣвшихъ сбытъ за границу; въ примѣненіи улучшенныхъ системъ полеводства, въ видѣ многопольныхъ, плодосмѣнныхъ сѣвооборотовъ, замѣнившихъ у нѣкоторыхъ землевладѣльцевъ старое несовершенное трехполье, съ соотвѣтственнымъ распространеніемъ культуры корнеплодовъ, картофеля и свекловицы; въ улучшеніи качества труда путемъ обращенія къ усовершенствованнымъ орудіямъ обработки земли; въ развитіи и усовершенствованіи нѣкоторыхъ сельскохозяйственныхъ техническихъ производствъ, какъ: свеклосахарнаго, маслобойнаго, крахмальнаго и т. п.; въ увеличеніи производительности скотоводства посредствомъ улучшенія породъ разводнаго скота и болѣе раціональныхъ пріемовъ его содержанія, чѣмъ достигалось увеличеніе численности скота, а чрезъ это полученіе бо́льшаго количества необходимаго для удобренія полей навоза; наконецъ въ примѣненіи мѣстами (въ прибалтійскихъ и нѣкоторыхъ западныхъ губерніяхъ) даже ввозныхъ искусственныхъ удобреній.

Съ теченіемъ времени нѣкоторыя изъ такихъ улучшеній — преимущественно травосѣяніе, культура картофеля и свекловицы—стали проникать и въ крестьянское хозяйство.

Приведенныя обстоятельства знаменовали собою извѣстный прогрессъ въ области полеводства — въ особенности частновладѣльческаго. Тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе недостаточнаго притока капиталовъ къ земледѣлію и слабаго распростра-

ненія среди населенія сельскохозяйственныхъ знаній, техника русскаго сельскаго хозяйства оставалась весьма далекою отъ того совершенства, котораго она достигла уже въ то время за границею. По свидѣтельству оффиціальнаго документа—объяснительной записки къ проекту Положенія о ссудахъ на сельскохозяйственныя улучшенія—сравненіе сборовъ главнѣйшихъ хлѣбовъ съ единицы площади въ Россіи съ такими же сборами въ западной Европѣ приводитъ къ заключенію, что во многихъ иностранныхъ государствахъ урожаи вдвое и втрое превышаютъ существующіе у насъ и что въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки, несмотря на господство тамъ такой же экстенсивной системы хозяйства, какъ и въ Россіи, урожаи всетаки представляются значительно обильнѣе нашихъ.

Выше было указано, что, по мѣрѣ проведенія новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, призывались къ экономической жизни новыя земельныя пространства; потребность въ землѣ для новыхъ распашекъ естественно должна была увеличить цѣну поземельной собственности. И дѣйствительно, какъ видно изъ данныхъ, собранныхъ Министерствомъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, цѣны на землю въ промежутокъ времени между 1860 и 1883 г.г.—промежутокъ, почти совпадающій съ эпохою царствованія Императора Александра II,—возрастали весьма быстро и достаточно равномѣрно, причемъ, однако, въ черноземныхъ губерніяхъ возрастаніе цѣнъ шло скорѣе, чѣмъ въ нечерноземныхъ: въ общемъ среднемъ выводѣ, въ предѣлахъ черноземной полосы цѣны на землю повысились къ 1883 г., въ сравненіи съ началомъ шестидесятыхъ годовъ, на 157% своей прежней стоимости, въ губерніяхъ же нечерноземныхъ всего на 117%. Менѣе значительное повышеніе цѣнъ въ губерніяхъ нечерноземныхъ объясняется тѣмъ, что общее развитіе земледѣльческой промышленности, выразившееся преимущественно въ расширеніи запашекъ, равно какъ и ростъ населенія (имѣющій рѣшительное вліяніе на уровень земельныхъ цѣнъ) были въ разсматриваемый промежутокъ времени гораздо значительнѣе въ предѣлахъ черноземной полосы, чѣмъ внѣ ея *). Наконецъ и сѣть желѣзныхъ

*) См. Сельскохозяйственныя и статистическія свѣдѣнія по матеріаламъ, полученнымъ отъ хозяевъ. Выпускъ IV.

дорогъ—этотъ главный и крупнѣйшій факторъ улучшенія средствъ сбыта земледѣльческихъ продуктовъ—получила наибольшее развитіе преимущественно въ черноземныхъ губерніяхъ.

Постепенное проникновеніе вглубь Россіи желѣзныхъ дорогъ не могло остаться безъ вліянія и на обороты нашей хлѣбной торговли, какъ внутренней, такъ и внѣшней. Максимальный размѣръ тарифа на перевозку всякаго рода хлѣбовъ въ уставѣ Главнаго Общества россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, съ которымъ, какъ извѣстно, впослѣдствіи сообразовывались тарифныя постановленія всѣхъ желѣзнодорожнихъ компаній, разрѣшенныхъ до конца семидесятыхъ годовъ, не превышалъ $^1/_{24}$ к. съ пуда и версты, съ соотвѣтственнымъ, притомъ, пониженіемъ по мѣрѣ увеличенія пробѣга грузовъ. Если сравнить эту цѣну перевозки съ приведенными выше примѣрами платъ, взимавшихся прежде на грунтовыхъ дорогахъ, то станетъ понятнымъ, что съ проведеніемъ рельсовыхъ путей хлѣбъ получилъ возможность передвигаться на какія угодно разстоянія, не будучи обремененнымъ стоимостью перевозки, и подвозъ его въ нужномъ количествѣ на внутренніе рынки и къ отпускнымъ портамъ могъ считаться обезпеченнымъ. Этимъ былъ положенъ конецъ тѣмъ чрезмѣрнымъ колебаніямъ хлѣбныхъ цѣнъ на разныхъ рынкахъ, отъ которыхъ страдали прежде наша внутренняя хлѣбная торговля и дѣло обезпеченія народнаго продовольствія. Теперь различные раіоны Россіи могли обслуживаться привознымъ даже изъ отдаленныхъ губерній хлѣбомъ, безъ чрезмѣрнаго повышенія его цѣны въ сравненіи съ уровнемъ ея на мѣстахъ производства.

Къ сожалѣнію, отсутствіе точныхъ и полныхъ свѣдѣній относительно среднихъ хлѣбныхъ цѣнъ въ различныхъ раіонахъ Имперіи за шестидесятые и семидесятые года, не позволяетъ опредѣлить, насколько разнились колебанія въ хлѣбныхъ цѣнахъ на внутреннихъ рынкахъ за время царствованія Императора Александра II отъ такихъ же колебаній въ сороковыхъ годахъ. Что такія колебанія, съ проведеніемъ каждой новой магистральной линіи, должны были, въ сферѣ вліянія этой линіи и примыкающихъ къ ней дорогъ, сразу ограничиваться въ размѣрахъ—въ этомъ не можетъ быть сомнѣнія: желѣзныя дороги, облегчая передвиженіе товаровъ и сокращая издержки на перевозку, при содѣйствіи дифференціальныхъ тарифовъ, ставятъ продукты, подвозимые къ потре-

бительнымъ рынкамъ изъ различныхъ мѣстностей, приблизительно въ одинаковыя условія относительно назначенія продажной цѣны на нихъ и слѣдовательно имѣютъ на рыночныя цѣны уравнивающее вліяніе. Это—явленіе обще-признанное, но закрѣпить его въ цифрахъ для разсматриваемаго времени по отношенію къ хлѣбнымъ цѣнамъ не представляется возможнымъ по причинѣ, указанной выше. Нужныя свѣдѣнія имѣются лишь для сравненія внутреннихъ цѣнъ на хлѣбъ въ сороковыхъ годахъ съ такими же цѣнами въ эпоху царствованія Императора Александра III, причемъ изъ многочисленныхъ данныхъ, которыя можно было бы привести по этому вопросу, достаточно выбрать одинъ, весьма рельефный, примѣръ.

Согласно свѣдѣніямъ, относящимся къ Декабрю 1891 г. и Январю 1892 г.—т. е. ко времени, когда давно небывалый неурожай постигъ 17 губерній Европейской Россіи—среднія цѣны за четверть ржи и пшеницы на различныхъ внутреннихъ рынкахъ въ Россіи достигли слѣдующихъ размѣровъ:

ГОРОДА:	Цѣна одной четверти. Ржи.					Пшеницы.				
С.-Петербургъ . . .	12	р.	64	к.		12	р.	68	к.	
Ревель	12	—	16	—		»	—	»	—	
Орелъ	11	—	97	—		12	—	29	—	
Симбирскъ	13	—	11	—		»	—	»	—	
Воронежъ	12	—	45	—		12	—	58	—	
Таганрогъ	10	—	64	—		11	—	41	—	
Пенза	12	—	35	—		»	—	»	—	
Ростовъ на Дону .	10	—	45	—		11	—	31	—	
Рязань	12	—	90	—		»	—	»	—	
Тамбовъ	12	—	07	—		12	—	87	—	
Саратовъ	12	—	64	—		13	—	75	—	
Царицынъ	12	—	07	—		12	—	58	—	
Курскъ	11	—	59	—		11	—	90	—	
Оренбургъ	»	—	»	—		15	—	70	—	
Одесса	»	—	»	—		11	—	31	—	*).

Отсюда видно, что разница въ цѣнѣ ржи, наиболѣе дешевой и наиболѣе дорогой, составляла всего 25% низшей цѣны

*) Таблица эта взята изъ Очерка сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ. Изд. Императорскаго русскаго техническаго общества. Томъ II, Отд. V, гл. II.

(13 р. 11 к.—10 р. 45 к.=2 р. 66 к.); для пшеницы же 36% такой же цѣны (15 р. 70 к.—11 р. 31 к.=4 р. 39 к.).

Если сравнить приведенныя цифры съ тѣми цѣнами, которыя существовали на различныхъ внутреннихъ рынкахъ въ концѣ сороковыхъ годовъ и колебанія въ которыхъ выражались нерѣдко отношеніемъ 1:5, или даже 1:7 (см. выше), то благодѣтельное вліяніе желѣзныхъ дорогъ на благосостояніе народныхъ массъ, при существованіи раціональной тарифной системы, обнаруживается съ особенною яркостью *).

Столь же важная роль выпала на долю желѣзныхъ дорогъ и въ дѣлѣ оживленія нашей экспортной торговли хлѣбомъ. Какъ извѣстно, съ конца сороковыхъ годовъ нашъ хлѣбный отпускъ, подъ вліяніемъ усилившагося спроса со стороны западной Европы, сталъ быстро развиваться. Послѣ нѣкоторой остановки поступательнаго движенія вывоза во время Крымской кампаніи, ростъ нашей внѣшней торговли хлѣбомъ снова возобновился, и на этотъ разъ въ гораздо болѣе значительной прогрессіи (см. выше). Съ увеличеніемъ численности народонаселенія въ западной Европѣ и съ постепеннымъ возрастаніемъ значенія, которое пріобрѣтала тамъ фабрично-заводская промышленность въ ущербъ сельскому хозяйству, европейскіе потребительные рынки, съ англійскимъ во главѣ, все поднимали свой спросъ на русскій хлѣбъ, который, въ виду высокихъ природныхъ качествъ нашего зерна и отсутствія серьезной конкурренціи со стороны другихъ поставщиковъ, игралъ первенствующую роль въ дѣлѣ снабженія продовольствіемъ нуждавшихся въ привозномъ хлѣбѣ европейскихъ государствъ. Тѣ же причины позволяли и цѣнамъ на нашъ хлѣбъ держаться въ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ на высокомъ уровнѣ. Періодъ времени съ 1860 по 1880 г. отличался постояннымъ ростомъ нашего хлѣбнаго вывоза, который къ концу указаннаго періода, въ сравненіи съ вывозомъ первой половины сороковыхъ годовъ, увеличился въ 10 разъ (принимая за единицу сравненія цифру средняго вывоза за каждое пятилѣтіе), а въ сравненіи съ отпускомъ 1846—1850 г.г. возросъ въ $5^1/_2$ разъ **). Среднія же цѣны (за четверть), существовавшія

*) Слѣдуетъ имѣть въ виду, что такіе отрадные результаты по уравненію цѣнъ на продукты земледѣлія въ различныхъ раіонахъ едва ли были бы достигнуты, если бы до того времени не была завершена тарифная реформа 1889 г. (см. томъ III, гл. I настоящаго очерка).

**) См. Сборн. Свѣд. по исторіи и статистикѣ внѣшней торг. Россіи. Томъ I, Отд. II, 5.

въ русскихъ портовыхъ городахъ за тѣ же два десятилѣтія, видны изъ слѣдующей таблицы *).

Года.	Портовые города.	Сорта хлѣбовъ: Пшеница.	Рожь.	Ячмень.	Овесъ.
1860—1869	С.-Петербургъ .	11 р. 08 к.	7 р. 15 к.	» р. » к.	4 р. 31
	Рига	» — » —	6 — 42 —	5 — 99 —	3 — 80
	Одесса	9 — 15 —	5 — 60 —	4 — 25 —	3 — 95
	Таганрогъ . .	8 — 73 —	5 — 36 —	4 — 15 —	3 — 80
1870—1879	С.-Петербургъ .	13 — 06 —	7 — 53 —	» — » —	4 — 69
	Рига	» — » —	7 — 51 —	7 — 11 —	4 — 53
	Одесса	11 — 01 —	6 — 32 —	5 — 13 —	4 — 39
	Таганрогъ . . .	10 — 04 —	6 — 07 —	5 — 26 —	3 — 93

Несомнѣнно, что при прежнихъ путяхъ сообщенія такое возрастаніе оборотовъ хлѣбной торговли было бы практически недостижимо. Насколько размѣры этой торговли находились въ зависимости отъ имѣвшагося въ ея распоряженіи количества рельсовыхъ путей—ясно изъ приведенныхъ ниже цифръ, показывающихъ, что ростъ хлѣбнаго отпуска нашихъ главныхъ хлѣбовъ шелъ параллельно съ развитіемъ русской рельсовой сѣти.

Пятилѣтія.	Ежегодный вывозъ четырехъ главныхъ хлѣбовъ въ среднемъ выводѣ за каждое пятилѣтіе. Тысячи пудовъ.	Протяженіе желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ къ началу каждаго пятилѣтія. Версты.
1856—1860	69.254	979
1861—1865	74.904	1.488
1866—1870	120.000	3.543
1871—1875	181.250	10.202
1876—1880	257.143	17.626 **)

Это быстрое повышеніе хлѣбнаго отпуска, при одновременно повышающихся цѣнахъ, составляетъ наиболѣе характерную черту нашей экспортной хлѣбной торговли за время царствованія Императора Александра II.

---

*) Таблица эта составлена на основаніи цифръ, содержащихся въ Свѣдѣніяхъ о международной хлѣбной торговлѣ И. Кауфмана (Временникъ Центр. Стат. Комитета 1889 г., № 5).

**) Цифры, показывающія количество отпущенныхъ хлѣбовъ, взяты изъ Сборн. свѣд. по истор. и статист. вн. торг. Россіи; цифры же протяженія желѣзнодорожныхъ линій—изъ Стат. Сборн. жел. дорогъ и водн. путей Россіи изд. 1900 г.

Съ начала восьмидесятыхъ годовъ земледѣльческой Россіи пришлось считаться съ явленіемъ, имѣвшимъ рѣшающее значеніе не только для спеціально русской, но и для міровой хлѣбной торговли. Явленіе это заключалось въ общемъ пониженіи цѣнъ на продукты сельскохозяйственнаго промысла и, какъ подтвердили дальнѣйшія наблюденія надъ нимъ, оказалось не преходящимъ, зависѣвшимъ отъ какихъ либо временныхъ причинъ, но органическимъ, вызваннымъ эволюціею экономическаго быта западно-европейскихъ государствъ. Постоянный ростъ населенія въ западной Европѣ постепенно увеличивалъ спросъ на хлѣбъ, а слѣдовательно и спросъ на землю; въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ населеніе оказывалось гуще, тамъ земля цѣнилась выше,—тамъ выше были и цѣны на хлѣбъ. По этой формулѣ слагались на западѣ всѣ сельскохозяйственныя отношенія; ею же объяснялось первоначальное соотношеніе европейскихъ хлѣбныхъ цѣнъ. Страны съ рѣдкимъ населеніемъ, какъ Россія, всегда находили въ бо̀льшей дороговизнѣ западно-европейской земли источникъ не только для покрытія издержекъ доставки туда продуктовъ своей дешевой земли, но и для реализаціи значительной прибыли. Въ то же время привозный хлѣбъ, въ виду сравнительно мало развитой техники торговли, не приходилъ на западно-европейскій рынокъ съ такою регулярностью, чтобы понижать мѣстныя цѣны, а потому соперничество въ хлѣбной торговлѣ обнаруживалось съ гораздо бо̀льшею силою на сторонѣ покупателей хлѣба, нежели между продавцами, и земля являлась монопольнымъ богатствомъ, значеніе котораго все росло по мѣрѣ увеличенія народонаселенія и развитія обрабатывающей промышленности. Промышленная Европа, въ которой ежегодно возрастало количество неземледѣльческаго населенія, покупающаго хлѣбъ, не могла не искать выхода изъ своего положенія—полной зависимости отъ монопольнаго земледѣльческаго производства, державшаго въ своихъ рукахъ цѣну главнаго предмета потребленія.

Такой выходъ съ теченіемъ времени былъ найденъ. Быстрое распространеніе усовершенствованныхъ путей сообщенія на всемъ земномъ шарѣ и успѣхи, достигнутые въ техникѣ транспортнаго дѣла, приблизили къ европейскимъ потребительнымъ рынкамъ обширныя пространства новыхъ плодоносныхъ земель: Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты, Южную

Америку, Британскую Индію, Египетъ и Австралійскія колоніи *). Въ этихъ странахъ земля была большею частью нетронутая, первобытная; трудъ, особенно въ мѣстностяхъ подтропическихъ, нерѣдко оплачивался вполнѣ ничтожною платою и развивающееся сельское хозяйство не было угнетено, какъ въ западной Европѣ, высокимъ уровнемъ земельныхъ цѣнъ.

У исконныхъ поставщиковъ хлѣба, въ которомъ нуждалась западная Европа, т. е. главнымъ образомъ у Россіи, явились, такимъ образомъ, серьезные, энергическіе соперники, въ ряду которыхъ на первомъ мѣстѣ стояли Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты. Ранѣе всего слѣды заокеанской конкурренціи стали замѣтны въ Англіи, главномъ хлѣбномъ рынкѣ Европы: цѣны на пшеницу (хлѣбъ, дающій самые крупные обороты) понизились уже въ теченіе 1879—1883 г.г. на 12% въ сравненіи съ предшествовавшимъ пятилѣтіемъ. Земельный кризисъ, вызванный такимъ явленіемъ, выразился въ Соединенномъ Королевствѣ значительнымъ сокращеніемъ площади пахотной земли и паденіемъ земельный ренты. Другія западноевропейскія страны, испытывавшія подобный же кризисъ (Германія, Франція, Италія, Греція), сочли нужнымъ для огражденія интересовъ своихъ внутреннихъ производителей хлѣба при новой конфигураціи всемірнаго хлѣбнаго рынка—установить у себя таможенныя пошлины на привозные хлѣба.

Угнетающее вліяніе перечисленныхъ событій очень тяжело отразилось на общихъ экономическихъ условіяхъ веденія сельскаго хозяйства въ Россіи.

Съ 1883 г. стало замѣчаться повсемѣстное прогрессивное пониженіе цѣнъ на хлѣбъ; согласно даннымъ Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ, въ продолженіе періода времени съ 1883 по 1889 г. (включительно) среднія цѣны упали: для ржи—на 34,9%, для овса—на 25,7%, для

*) См. докладъ Предсѣдателя Высочайше учрежденной въ 1888 г. Коммисіи по поводу паденія цѣнъ на сельскохозяйственные продукты. СПБ. 1892 г.—Въ Соединенныхъ Штатахъ Сѣверной Америки протяженіе желѣзныхъ дорогъ въ 1867 г. не превышало 39.250 англ. миль; затѣмъ, за десятилѣтіе 1867—1877 г.г. выстроено новыхъ дорогъ еще 39.838 миль, а въ слѣдующіе десять лѣтъ—71.514 миль. Такое же быстрое развитіе рельсовой сѣти замѣчалось и въ другихъ перечисленныхъ выше странахъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ послѣдовало общее пониженіе провозныхъ платъ по рельсовымъ путямъ (въ Сѣв. Америкѣ, напримѣръ, провозная плата за десятилѣтіе 1878—1888 г.г. понизилась вдвое, а мѣстами и втрое). Еще болѣе удешевилась и усовершенствовалась морская перевозка: открытіе Суэзскаго канала, замѣна деревянныхъ судовъ желѣзными, увеличеніе вмѣстимости ихъ и силы машинъ—все это способствовало успѣхамъ международной торговли.

ячменя—на 16% и для пшеницы на 15,2% *). Это понижательное движеніе тотчасъ же отозвалось на земельныхъ цѣнахъ; тогда какъ съ 1860 по 1883 г. стоимость земли, какъ въ черноземныхъ, такъ и въ нечерноземныхъ губерніяхъ Россіи, систематически возрастала, и притомъ въ весьма значительной степени (см. выше), въ промежутокъ времени между 1883 и 1889 г.г. въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ такое возрастаніе прекратилось, а въ другихъ прямо смѣнилось пониженіемъ цѣнъ **).

При такихъ обстоятельствахъ намъ пришлось вступить въ состязаніе на всемірномъ хлѣбномъ рынкѣ съ Соединенными Штатами и другими новыми конкуррентами. Въ отношеніи обилія плодородныхъ земель, которыя еще ожидали обработки, Россія не только не уступала Сѣверной Америкѣ, но имѣла надъ нею преимущество; то же можно сказать и о заработной платѣ, которая у насъ, въ силу исторически сложившихся условій жизни нашего сельскаго населенія, была въ общемъ ниже сѣверо-американской ***). Но, не говоря уже о предпріимчивомъ духѣ американцевъ, конкурренція затруднялась главнымъ образомъ тѣмъ, что въ Америкѣ всегда имѣлись въ предложеніи крупные капиталы, тогда какъ наше сельское хозяйство постоянно нуждалось въ денежныхъ средствахъ.

При отсутствіи у насъ дешеваго кредита и при нуждѣ въ оборотныхъ средствахъ, испытывавшейся большинствомъ помѣщиковъ, наше частновладѣльческое хозяйство, развитіе котораго стоитъ въ прямой зависимости именно отъ имѣющагося въ его распоряженіи оборотнаго капитала, вынуждено было обременять себя многочисленными долгами по высокимъ процентамъ, уплата которыхъ поглощала значительную часть доходовъ съ имѣній. Поэтому недостатокъ въ деньгахъ принялъ характеръ хроническаго недуга помѣщичьяго быта.

Крестьянское хозяйство, поставленное въ границы опредѣленнаго земельнаго надѣла и предоставленное собственнымъ

---

*) Цифры эти выведены на основаніи данныхъ, содержащихся въ выпускѣ IV Сельскохоз. и стат. свѣд., получ. отъ сельскихъ хозяевъ.

**) По свѣдѣніямъ того же изданія Министерства Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ изъ 23 губерній черноземной полосы пониженіе цѣнъ на землю наблюдалось въ 10 губерніяхъ, а изъ 20 нечерноземныхъ губерній—въ 8. Если въ иныхъ губерніяхъ замѣчалось, тѣмъ не менѣе, повышеніе земельныхъ цѣнъ, то оно высказывалось въ степени гораздо болѣе слабой, чѣмъ въ 1860—1883 г.г.

***) Въ Сѣверной Америкѣ, въ отличіе отъ при-экваторіальныхъ странъ, заработная плата держалась на сравнительно высокомъ уровнѣ, который, впрочемъ, постепенно понижался подъ вліяніемъ въ особенности эмиграціи изъ Европы.

силамъ, хотя и увеличило свои заработки въ сравненіи съ дореформеннымъ временемъ, однако, вмѣстѣ съ тѣмъ, оказалось принужденнымъ за свой счетъ, безъ помощи помѣщичьей усадьбы, уплачивать государственные, земскіе и мірскіе сборы и удовлетворять всѣ свои житейскія потребности. А такъ какъ размѣры крестьянскихъ хозяйствъ дореформенной эпохи не допускали разнообразія производствъ, благодаря которому въ прежнее время всѣ предметы крестьянскаго обихода изготовлялись домашними способами, то крестьяне очутились передъ необходимостью пріобрѣтать такіе предметы покупкою. Естественно, что и у крестьянъ стала ощущаться нужда въ деньгахъ.

Подъ давленіемъ сложившихся такимъ образомъ условій, наши хозяйства, какъ крупныя, такъ и мелкія, ежегодно бывали вынуждаемы продавать свои продукты при самомъ началѣ каждой хлѣбной кампаніи и въ возможно бо̀льшихъ размѣрахъ, не руководствуясь ни состояніемъ цѣнъ, ни уровнемъ собственной потребности въ хлѣбѣ, лишь бы скорѣе выручить нужныя имъ денежныя средства. Предсѣдатель Высочайше учрежденной въ 1888 г. Коммисіи, изслѣдовавшей вопросъ о паденіи хлѣбныхъ цѣнъ,—нынѣ Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, Статсъ-Секретарь Плеве—въ слѣдующихъ словахъ резюмировалъ послѣдствія такого положенія вещей:

«Особенно рѣзко проявляется наша бѣдность сбереженіями въ условіяхъ хлѣбной торговли. Ежегодно осенью замѣчается усиленный наплывъ зерна на рынокъ въ виду того, что значительная часть сельскихъ хозяевъ, несмотря на обычное въ это время года пониженіе цѣнъ, оказывается не въ состояніи продержать у себя свои произведенія до болѣе удобнаго времени и своимъ предложеніемъ понижаетъ цѣны еще сильнѣе. При хорошемъ урожаѣ неспособность сельскаго хозяйства выдержать у себя запасы выражается въ болѣе значительномъ паденіи мѣстныхъ цѣнъ въ сравненіи съ заграничными; въ неурожайные же года народное продовольствіе оказывается необезпеченнымъ средствами населенія, такъ какъ внутренній рынокъ не въ силахъ отвлечь хлѣбъ отъ вывоза, и даже при предстоящемъ зимою повышеніи цѣнъ страна вынуждена поспѣшать вывозомъ хлѣба за границу».

Напряженность нашего хлѣбнаго вывоза, о которой говорится въ приведенномъ заключеніи Статсъ-Секретаря Плеве,

явственно отразилась на ходѣ нашей хлѣбной торговли восьмидесятыхъ годовъ: статистическими данными установлено, что за этотъ періодъ времени на хлѣбный рынокъ выпускались не только излишки сельскохозяйственнаго производства, но и запасы хлѣбовъ, которые при нормальныхъ условіяхъ должны были бы оставаться въ странѣ, для удовлетворенія собственныхъ потребностей населенія. Уже относительно нашего хлѣбнаго отпуска предшествовавшаго десятилѣтія (1870—1880 г.г.) въ свое время раздавались голоса, утверждавшіе, что нашъ хлѣбный вывозъ происходитъ на счетъ продовольственныхъ нуждъ народа, такъ какъ количество хлѣба, остававшееся (въ среднемъ выводѣ) на душу населенія изъ ежегоднаго сбора хлѣбовъ,—за вычетомъ хлѣба, отправленнаго за границу и употребленнаго на винокуреніе—оказывалось ниже нормы, которую принято считать за minimum для надлежащаго прокормленія населенія *). Въ восьмидесятыхъ же годахъ, и въ началѣ девятидесятыхъ, согласно свѣдѣніямъ Министерства Финансовъ, остатокъ хлѣбовъ на душу населенія понизился на 14% противъ той цифры, которою онъ измѣрялся въ 1870—1880 г.г. **).

При такомъ положеніи вещей нельзя было медлить принятіемъ энергическихъ мѣръ, чтобы такъ или иначе приспособить нашу хлѣбную торговлю къ измѣнившимся условіямъ спроса и предложенія хлѣба въ западной Европѣ. Хотя нашъ хлѣбный отпускъ количественно продолжалъ возрастать и въ теченіе восьмидесятыхъ годовъ ***), тѣмъ не менѣе стало очевиднымъ, что Россія, при указанныхъ выше условіяхъ внутренняго сельскохозяйственнаго производства, не въ состояніи

---

*) Мнѣніе это было высказано при оцѣнкѣ состоянія нашего сельскаго хозяйства, какимъ оно представилось на Московской Всероссійской выставкѣ 1882 г. См. статью И. Левитскаго: «Хлѣбная производительность» въ Историко-Статистическомъ Обзорѣ промышленности Россіи, т. I. За minimum было принято: 1,75 четверти хлѣба въ переводѣ на рожь, не считая овса, который долженъ составлять въ общей сложности 0,6 четверти на душу.

**) См. Сборн. Свѣд. по истор. и стат. внѣшней торговли Россіи, томъ I, II, 7.

***) Ежегодный вывозъ четырехъ главныхъ хлѣбовъ (въ среднемъ выводѣ по пятилѣтіямъ) выражался за это время въ слѣд. цифрахъ:

ГОДА.	Тысячи пудовъ.
1881—1885	269.129
1886—1890	367.908
1891—1895	377.492

(см. тамъ же).

успѣшно приспособляться къ теченію цѣнъ на всемірномъ рынкѣ.

Съ цѣлью упорядоченія нашего хлѣбнаго экспорта обширныя земельныя площади—заволжскія степи, сѣверный Кавказъ, наконецъ плодородныя равнины Сибири—были привлечены къ участію въ международномъ хлѣбномъ оборотѣ; для надлежащаго распредѣленія всей массы новаго хлѣба необходимо было дать ему исходъ къ рынкамъ сбыта. Съ этой цѣлью Правительство вновь прибѣгло къ надежнѣйшему и уже испытанному средству: усиленной постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Великій Сибирскій путь—главнѣйшая артерія притока въ Европейскую Россію земледѣльческихъ продуктовъ изъ нашихъ сѣверныхъ азіатскихъ владѣній; обширная, созданная въ 1891—1895 г.г., сѣть рельсовыхъ сообщеній въ приволжскихъ губерніяхъ, съ ея вновь разрѣшенными за послѣдніе года развѣтвленіями, обезпечивающими истокъ хлѣбныхъ грузовъ къ отпускнымъ портамъ и снабженіе ими внутреннихъ рынковъ; наконецъ, постройка цѣлаго ряда подъѣздныхъ путей къ ранѣе открытымъ желѣзнодорожнымъ линіямъ—всѣ эти новыя сооруженія являются могущественными орудіями для состязанія съ нашими соперниками въ хлѣбной торговлѣ. Значеніе желѣзныхъ дорогъ въ этомъ дѣлѣ усиливается въ настоящее время еще тѣмъ, что всѣ вновь отстроенныя линіи начинаютъ снабжаться складочными помѣщеніями, элеваторами съ механическими двигателями и различными аппаратами для очистки и сортировки зерна; кромѣ того въ нашихъ главнѣйшихъ отпускныхъ портахъ теперь также имѣются элеваторы. Далѣе, пониженіе тарифовъ на перевозку хлѣбныхъ грузовъ и непрерывно продолжающаяся работа правительственныхъ органовъ по приспособленію тарифныхъ ставокъ къ торговымъ потребностямъ даннаго времени *) создали сельскому хозяйству вполнѣ благопріятную почву для болѣе выгоднаго, чѣмъ прежде, сбыта зерна. Наконецъ, самыя условія желѣзнодорожной перевозки были по возможности сообразованы съ потребностями хлѣбной торговли: учреждены завозные склады, позволяющіе пре-

*) Непрерывно продолжавшаяся дифференціація по вывозному тарифу ограничена при пересмотрѣ 1900—1901 г.г. минимальными ставками въ 1/80 к. съ пуда и версты для хлѣбныхъ грузовъ; пониженіе ставокъ внутренняго тарифа, особенно для короткихъ разстояній, въ общей сложности еще больше, чѣмъ по тарифу вывозному.

рывать путь, для выжиданія, безъ потери тарифныхъ выгодъ; организована перевозка хлѣба въ ссыпную, благодаря чему накладные расходы сократились; при желѣзныхъ дорогахъ устроены особыя коммерческія агентства, выполняющія различныя коммисіонныя порученія отправителей по продажѣ, залогу и храненію хлѣба и т. д.

Такимъ образомъ, желѣзнымъ дорогамъ, какъ и въ шестидесятыхъ годахъ, суждено было придти на помощь нашимъ экономическимъ нуждамъ. Правительство рѣшило бороться съ Сѣверною Америкою ея же оружіемъ—въ основаніе же американской системы организаціи хлѣбной торговли было положено убѣжденіе въ необходимости всемѣрнаго развитія средствъ сообщенія и улучшенія условій перевозки.

Но возможно широкое развитіе системы рельсовыхъ сообщеній представляется лишь однимъ изъ звеньевъ въ цѣпи условій, необходимыхъ для поддержанія на должномъ уровнѣ оборотовъ хлѣбной торговли; главнымъ же нервомъ всякой торгово-промышленной дѣятельности является капиталъ. Поэтому наше Правительство приложило всѣ старанія, чтобы облегчить и удешевить пользованіе краткосрочнымъ кредитомъ для хлѣбныхъ производителей и торговцевъ *): была организована выдача ссудъ подъ хлѣбъ—Государственнымъ банкомъ, желѣзными дорогами и частными кредитными учрежденіями. Благодаря этой мѣрѣ крупныя денежныя суммы стали притекать къ хлѣбной торговлѣ и она получила извѣстную долю устойчивости, отсутствіе которой ранѣе парализовало ея нормальный ходъ.

Для того же, чтобы регулировать цѣны на внутреннихъ рынкахъ, Правительство само явилось покупателемъ хлѣба на мѣстахъ, утилизируя затѣмъ этотъ хлѣбъ для потребностей войскъ и для продовольствія населенія. Накопленіе хлѣбныхъ запасовъ въ распоряженіи Правительства дало послѣднему возможность справиться съ возникавшими въ послѣдніе неурожайные года продовольственными затрудненіями, не прибѣгая къ экстреннымъ мѣрамъ, напр. къ запрещенію вывоза хлѣбовъ, оказавшемуся необходимымъ въ 1891 г.

---

*) Ранѣе того, какъ извѣстно, нашему первенствующему землевладѣльческому сословію, посредствомъ учрежденія Государственнаго Дворянскаго земельнаго банка, были облегчены условія пользованія долгосрочнымъ кредитомъ.

Наконецъ, на одномъ изъ самыхъ видныхъ мѣстъ въ ряду правительственныхъ мѣропріятій, облегчившихъ хлѣбной торговлѣ лучшее достиженіе ея сложныхъ задачъ, должна быть поставлена проведенная въ послѣднее время монетная реформа. Съ урегулированіемъ денежнаго обращенія въ странѣ создана прочная основа расцѣнки товаровъ, безъ которой немыслимо правильное развитіе международнаго обмѣна.

Путемъ такой усиленной совмѣстной работы Правительства и общественныхъ учрежденій, мы съумѣли, несмотря на все возраставшую конкурренцію Соединенныхъ Штатовъ, а въ послѣднее время еще Аргентинской республики, удержать за собою прочное положеніе на европейскомъ хлѣбномъ рынкѣ: по опубликованнымъ Министерствомъ Финансовъ свѣдѣніямъ Россія въ теченіе десятилѣтія 1887—1897 г.г. удовлетворяла въ среднемъ выводѣ 46% всего спроса на міровомъ хлѣбномъ рынкѣ *).

Весьма отраднымъ можно также считать тотъ фактъ, что къ концу девятидесятыхъ годовъ, какъ показываютъ тѣ же оффиціальныя данныя, наряду съ возрастаніемъ (въ среднемъ выводѣ по пятилѣтіямъ) абсолютной цифры нашего ежегоднаго хлѣбнаго отпуска, увеличивается размѣръ того остатка, который очищается, за отправкою хлѣба за границу, на нужды народнаго продовольствія,—иными словами, увеличивается размѣръ средняго душевого потребленія хлѣба, какъ извѣстно, ненормально понизившагося въ теченіе восьмидесятыхъ годовъ**).

Итакъ, за послѣднее время—особенно за истекшее десятилѣтіе (1892—1902 г.г.)—существенно подвинулось впередъ дѣло урегулированія условій нашей хлѣбной торговли; улучшается фундаментъ, на которомъ можетъ создаваться и постепенно совершенствоваться необходимая въ наше время торговая техника. Тѣмъ не менѣе, въ этомъ отношеніи еще многое остается сдѣлать.

При современной постановкѣ дѣла міровой хлѣбной торговли, безъ точнаго и своевременнаго знанія видовъ на уро-

---

*) См. Сборн. свѣд. по истор. и стат. внѣш. торг. Россіи. Томъ I, II, стр. 8.

**) Средній ежегодный отпускъ главнѣйшихъ хлѣбовъ за пятилѣтіе 1896—1900 г.г. на основаніи цифръ, приведенныхъ въ Обзорѣ внѣшней торговли за 1900 г. и въ Сборн. свѣд. по ист. и стат. внѣшней торг. Россіи, составлялъ 421.492.000 пуд. (противъ 377.492.000 пуд. за предшествовавшее пятилѣтіе; см. выше).—Средній же душевой остатокъ на продовольствіе населенія по даннымъ 1893—1897 г.г. исчислялся въ 2,2 четверти, противъ 1,9 четв. въ восьмидесятыхъ годахъ.

жай, результатовъ сбора, количества запасовъ и т. п. какъ въ самой странѣ, и притомъ во всѣхъ ея раіонахъ, такъ и во всѣхъ другихъ государствахъ—импортирующихъ хлѣбъ или конкуррирующихъ съ нами по экспорту—не можетъ быть рѣчи о цѣлесообразномъ распредѣленіи товара и умѣломъ извлеченіи возможныхъ выгодъ изъ постоянно измѣняющихся конъюнктуръ хлѣбныхъ рынковъ. Отсюда—необходимость, для надлежащей организаціи хлѣбной торговли, озаботиться созданіемъ быстро функціонирующихъ: почты, телеграфовъ, телефоновъ, торговой статистики и спеціальной прессы.

Далѣе идетъ срочность и обезпеченность доставки товара. Недостаточно знать, что въ такомъ то раіонѣ страны или въ такомъ то изъ иностранныхъ государствъ, подъ вліяніемъ климатическихъ условій, предвидится меньшій сборъ или наблюдается недостатокъ запасовъ и въ соотношеніи цѣнъ начинается или предстоитъ нарушеніе равновѣсія; надо быть увѣреннымъ, что, по приказу, къ опредѣленному сроку, туда можетъ быть доставлено потребное количество недостающаго зерна и притомъ съ наименьшими, необходимыми для такого передвиженія, затратами. Отсюда—первостепенное значеніе срочности и приспособленности для хлѣбнаго передвиженія всѣхъ транспортныхъ средствъ страны, дешевизны транспорта и связанныхъ съ нимъ накладныхъ расходовъ, а также полной сохранности груза въ пути. Въ тѣхъ же цѣляхъ быстрой мобилизаціи и распредѣленія зерноваго товара чрезвычайно важной является и правильная постановка дѣла его храненія.

Другимъ весьма существеннымъ условіемъ организованной хлѣбной торговли, какъ внутренней, такъ и международной, представляется наличность законодательства и обязательныхъ для сторонъ торговыхъ обычаевъ, обезпечивающихъ весь дѣловой оборотъ: сдѣлку, поставку товара въ опредѣленный срокъ, опредѣленнаго качества и т. п. Эта цѣль можетъ быть достигнута лишь при условіи сознательныхъ и объединенныхъ усилій Правительства съ одной стороны и самихъ хлѣботорговцевъ—съ другой.

Но для полной обезпеченности правильнаго теченія международныхъ сдѣлокъ весьма важнымъ условіемъ является еще наличность надлежащей организаціи представительства, агентуры хлѣбныхъ торговцевъ экспортирующей страны на главнѣйшихъ рынкахъ импорта. Сдача товара, опредѣленіе, въ слу-

чаѣ спора, качества и натурнаго вѣса хлѣба, представительство въ арбитражныхъ судахъ—все это требуетъ надежныхъ и заинтересованныхъ въ торговыхъ успѣхахъ страны представителей послѣдней на иностранныхъ рынкахъ.

Перечисленныя главнѣйшія требованія, которымъ должна удовлетворять правильно организованная хлѣбная торговля, въ послѣднее время оффиціально формулированы Министерствомъ Финансовъ *), и теперь ближайшую задачу Правительства составляетъ обсужденіе мѣръ, съ помощью которыхъ условія нашей отечественной торговли хлѣбомъ могли бы быть приведены къ возможно полному соотвѣтствію съ такими требованіями.

Что же касается общаго положенія частновладѣльческаго и крестьянскаго хозяйствъ во внутреннихъ губерніяхъ Россіи, которыя, какъ признаетъ и Правительство, переживаютъ, подъ вліяніемъ цѣлаго ряда неблагопріятно сложившихся обстоятельствъ, безусловно тяжелое время, то, по великодушному почину нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора, вопросъ о мѣрахъ къ поднятію экономическаго благосостоянія этихъ мѣстностей также поставленъ теперь на первую очередь и если судить по той энергіи, съ которою принялись за подготовительныя работы по обсужденію этого вопроса центральныя и мѣстныя учрежденія, призванныя Высочайшею волею къ такимъ работамъ, то можно съ твердою вѣрою въ будущее ожидать удовлетворительнаго разрѣшенія предстоящей Правительству трудной и сложной задачи.

Обрабатывающая промышленность и горное дѣло.

Наряду съ земледѣліемъ—основнымъ народнымъ промысломъ Россіи—значительная часть преобладающаго у насъ класса населенія—крестьянскаго—съ давнихъ поръ искала себѣ вспомогательнаго заработка въ занятіи различными отраслями обрабатывающей промышленности. Такое явленіе наблюдалось главнымъ образомъ въ наиболѣе густо населенныхъ мѣстностяхъ, гдѣ площадь производительной почвы оказывалась недостаточною для прокормленія населенія (какъ напр.,

*) См. записку названнаго Министерства: Значеніе правильной организаціи хлѣбной торговли, условія, которымъ она должна удовлетворять, и мѣры къ постепенному введенію въ Россіи организованной хлѣбной торговли.

въ губерніяхъ Московской и Владимірской), или же въ такихъ раіонахъ, гдѣ, несмотря на изобиліе пахотныхъ земель, сбытъ произведеній почвы былъ затрудненъ несовершенствомъ путей сообщенія. Развитію такого рода мелкой промышленности въ Россіи много способствовала продолжительность нашихъ зимъ, дающая крестьянамъ 6—7 мѣсяцевъ въ году свободнаго времени, которое они, за прекращеніемъ полевыхъ работъ, могли посвящать ремесламъ; избытокъ у насъ сырья, годнаго для обработки, въ связи съ природною смышленостью русскаго народа, сдѣлали остальное, и взаимодѣйствіе перечисленныхъ условій вызвало къ жизни сельскую промышленность, которая въ Россіи, въ противуположность другимъ странамъ, предшествовала городской—ремесленной и фабричной—и быстро развилась сама собою, безъ помощи всякихъ таможенныхъ или иныхъ искусственныхъ мѣръ.

Издавна у насъ существовали нѣкоторыя плотно населенныя деревни, въ которыхъ всѣ крестьяне были или ткачами, или кожевниками, или слесарями, или ножевщиками и т. п. Эта промышленность получила совершенно народный характеръ, такъ какъ, не отрывая крестьянина отъ земли и отъ семейной жизни, вполнѣ соотвѣтствовала правамъ и патріархальному устройству нашихъ сельскихъ общинъ; она пустила настолько глубокіе корни, что пережила экономическій переворотъ 19 Февраля 1861 г. и, приспособившись къ новымъ порядкамъ, созданнымъ крестьянскою реформою, продолжаетъ процвѣтать до нашего времени въ видѣ такъ называемаго кустарнаго промысла.

Пока Россія находилась на первыхъ стадіяхъ развитія своихъ производительныхъ силъ, сельская промышленность всецѣло могла удовлетворять неприхотливымъ потребностямъ главной массы населенія. Лишь со времени Царя Алексѣя Михаиловича и въ особенности по восшествіи на престолъ Великаго Преобразователя Россіи, Петра I, введшаго наше отечество въ кругъ культурныхъ народовъ западной Европы, у насъ были положены зачатки фабрично-заводской промышленности, о развитіи которой—количественномъ и качественномъ, подъ руководствомъ выписываемыхъ изъ за границы спеціалистовъ,—непрестанно заботился первый Русскій Императоръ и Его Преемники, въ особенности Императрица Екатерина II. Благодаря такимъ заботамъ у насъ стали появляться свои фабрики и заводы, производительность которыхъ, перво-

начально разсчитанная преимущественно на удовлетвореніе государственныхъ нуждъ—потребностей арміи и флота,—вскорѣ стала доставлять матеріалъ и для оживленія нашего заграничнаго вывоза. Прежде, въ замѣнъ привозимыхъ къ намъ колоніальныхъ товаровъ, винъ, тонкихъ тканей и другихъ предметовъ роскоши, мы отпускали за границу почти исключительно произведенія нашей почвы (зерновые хлѣба, строевой лѣсъ), нѣкоторые продукты животноводства (напр. сало) и необработанные товары (кожи, мѣха); съ первой же четверти XVIII столѣтія нашъ отпускъ обогащается парусными и фламскими полотнами фабричной выдѣлки, а также выдѣланными кожами—преимущественно юфтью *). Тѣмъ не менѣе, подобный успѣхъ нельзя назвать иначе, какъ частичнымъ: если отдѣльныя отрасли мануфактурной промышленности и получили нѣкоторое развитіе, то, съ другой стороны, прочія производства прогрессировали весьма слабо, главнымъ образомъ, вслѣдствіе недостатка техническихъ приспособленій, а также дороговизны и рѣдкости денежныхъ капиталовъ; кромѣ того, частыя войны мѣшали странѣ сосредоточиться на фабрично-заводской дѣятельности.

Начало XIX столѣтія имѣло тотъ же характеръ военнаго времени, неблагопріятнаго для нормальнаго хода народнаго хозяйства; лишь по окончаніи Наполеоновскихъ войнъ Россія могла посвятить себя мирному труду, и дѣйствительно въ 1814—1825 г.г. замѣчается значительное увеличеніе количества существовавшихъ у насъ фабрикъ и заводовъ **). Вмѣстѣ съ тѣмъ, однако, одновременный необычайный подъемъ торгово-промышленной дѣятельности, наблюдавшійся въ западной Европѣ по наступленіи мирнаго времени, появленіе на международномъ мануфактурномъ рынкѣ американскаго хлопка (см. ниже) и запретительная таможенная политика Франціи и Англіи весьма неблагопріятно отразились на дальнѣйшемъ ходѣ нашей внѣшней торговли продуктами обрабатывающей промышленности;

---

*) Къ исходу XVIII столѣтія ежегодный отпускъ за границу полотна равнялся приблизительно 180.000 кускамъ, стоимостью въ 1.500.000 р. сер., холста же вывозилось до 5.000.000 аршинъ, на 500.000 р. сер. См. статистическія свѣдѣнія о мануфактурной промышленности въ Россіи А. Семенова. СПБ. 1857 г. Цѣнность же вывозимыхъ въ то же время выдѣланныхъ кожъ доходила до 2.865.000 р. (см. Сб. св. по истор. и стат. вн. торг. Россіи. I, II, 183).

**) За этотъ періодъ времени число фабрикъ и заводовъ возросло съ 3.731 до 5.261 (см. тамъ же).

эта послѣдняя, не вооруженная тѣми средствами техники и знанія, которыя чуть ли не ежегодно пріумножались въ западной Европѣ, оказалась не въ силахъ конкуррировать съ успѣхами иностраннаго производства. При этомъ, начиная съ 1819 г., когда Правительствомъ былъ сдѣланъ опытъ нѣкотораго ослабленія охранительнаго таможеннаго тарифа; къ намъ стали усиленно ввозиться многія заграничныя издѣлія, которыя, благодаря своимъ высокимъ качествамъ и сравнительной дешевизнѣ (вслѣдствіе низкаго таможеннаго обложенія), грозили отбить у нашей отечественной промышленности даже тѣ немногочисленные внутренніе рынки, которые она уже успѣла себѣ завоевать.

Подъ вліяніемъ этихъ обстоятельствъ въ 1822 г. была возобновлена строго охранительная таможенная система, которая держалась почти до конца царствованія Императора Николая Павловича, поощряемая Гр. Канкринымъ—убѣжденнымъ протекціонистомъ. Благодаря этой системѣ наше внутреннее фабрично-заводское производство до извѣстной степени окрѣпло и нѣкоторыя отрасли его стали на твердую почву, обезпечившую имъ возможность позднѣйшаго преуспѣянія.

На первое мѣсто въ этомъ отношеніи слѣдуетъ поставить *мануфактурную промышленность*, главнымъ образомъ хлопчатобумажное, пеньковое, шерстяное и шелковое производства. Въ нѣсколько обособленномъ положеніи стояло у насъ въ то время производство льняныхъ тканей, несмотря на благопріятствовавшія, повидимому, его развитію условія нашего хозяйственнаго быта.

Изготовленіе *льняныхъ*—а также *пеньковыхъ*—издѣлій съ давнихъ поръ составляло одну изъ главныхъ статей народной промышленности въ Россіи; средоточіемъ ткачества и дѣланія холстовъ служили еще въ старину: подмосковный раіонъ, Ярославская область, Новгородская земля, мѣстности по Сѣверной Двинѣ и Суздальская область (около Шуи), причемъ производство велось преимущественно кустарнымъ способомъ. Крестьяне льноводныхъ мѣстностей всегда удерживали часть урожаевъ льна для собственныхъ нуждъ: въ крестьянскихъ дворахъ прялась пряжа, вырабатывался на станкахъ простѣйшаго устройства холстъ и изъ него изготовлялось прочное бѣлье. Помимо удовлетворенія домашнихъ нуждъ ленъ и издѣлія изъ него еще въ древней Руси составляли предметъ

сбыта какъ внутрь страны, такъ и за границу; въ позднѣйшее время, съ Петра Великаго, отпускъ нашихъ полотенъ за границу, какъ указано выше, развился до весьма ощутительныхъ размѣровъ. Русская пенька также появилась на иностранныхъ рынкахъ, но значительно позднѣе льна, главнымъ образомъ въ виду отдаленности пеньководныхъ раіоновъ отъ вывозныхъ портовъ *). Внутреннее же производство пеньковыхъ канатовъ особенно поощрялось Петромъ Великимъ при созданіи имъ русскаго флота.

Если не принимать въ расчетъ первоначальныхъ, мало успѣшныхъ попытокъ ввести у насъ обработку льна механическимъ способомъ **), то первою по времени основанія механической льнопрядильней слѣдуетъ признать одну изъ лучшихъ (до настоящаго времени) отечественныхъ мануфактуръ—Жирардовскую, устроенную въ 1830 г. близъ Варшавы по указаніямъ самого изобрѣтателя механическаго льнопряденія—Жирарда,—и переведенную во время польскаго мятежа въ ея теперешнее мѣстонахожденіе: Жирардовъ. Вначалѣ, однако, и ея дѣла не могли идти удачно: она должна была, за невозможностью выписать льнопрядильныя машины изъ Англіи, гдѣ изготовлялись наиболѣе совершенные образцы ихъ ***), довольствоваться малопригодными станками мѣстнаго производства. Въ томъ же положеніи находились и другіе, болѣе мелкіе, заводы для обработки льна, которыхъ уже въ концѣ XVIII вѣка насчитывалось у насъ болѣе 100, при чемъ, при тогдашнемъ положеніи льноткацкой техники за границею, они могли не безъ успѣха конкуррировать съ иностранными фабрикатами на западноевропейскихъ рынкахъ. Но во второй четверти истекшаго столѣтія обстоятельства измѣ-

*) Культура конопли, изъ которой приготовляется пенька, сосредоточивалась, главнымъ образомъ, въ центральномъ черноземномъ раіонѣ. Для народнаго хозяйства она всегда имѣла важное значеніе: конопляное масло составляетъ предметъ постояннаго потребленія крестьянъ, затѣмъ приготовляемые изъ пеньки пряжа, холсты и веревки составляютъ предметы, необходимые въ каждомъ частномъ хозяйствѣ.

**) Къ числу такихъ попытокъ слѣдуетъ отнести и учрежденіе Императорской Александровской Мануфактуры, основанной въ 1799 г., но не обставленной въ то время достаточными техническими средствами. Она получила значеніе только съ 1845 г., когда ея администраціею стали выставляться для всеобщаго осмотра выписываемые изъ за границы усовершенствованные ткацкіе станки.

***) Вывозъ прядильныхъ машинъ изъ Англіи въ то время былъ запрещенъ подъ страхомъ смертной казни. Запрещеніе это было снято лишь въ 1843 г., когда англійское правительство убѣдилось, что при достигнутомъ Англіею совершенствѣ въ обработкѣ волокнистыхъ веществъ никакая конкурренція не могла быть ей страшна.

нились: Англія, неустанно работавшая надъ усовершенствованіемъ льнопрядильнаго и льноткацкаго производствъ, достигла въ этомъ отношеніи блестящихъ результатовъ. Не говоря уже о тонкихъ тканяхъ, тамъ значительно возросла выдѣлка и грубыхъ сортовъ и мало по малу англійскіе фабрикаты—а вскорѣ потомъ и нѣмецкія издѣлія—стали вытѣснять съ заграничныхъ рынковъ наши полотна. Ко всему этому присоединились успѣхи хлопчатобумажной промышленности (см. ниже), произведенія которой быстро распространялись и у насъ, замѣняя почти исключительно употреблявшіяся до того льняныя издѣлія. Результатомъ такого стеченія неблагопріятныхъ для льняной промышленности обстоятельствъ явились: усиленіе вывоза льнянаго волокна на счетъ отпуска полотенъ, значительное пониженіе рыночной цѣнности послѣднихъ, упавшей въ сороковыхъ годахъ до 50% ихъ прежней стоимости, и, какъ результатъ такого положенія вещей, постепенное сокращеніе фабричнаго льнянаго производства *). Затруднительное положеніе льняной промышленности обратило на себя вниманіе Правительства, которое предприняло рядъ мѣръ къ ея поднятію: Министерствомъ Государственныхъ Имуществъ устроено образцовое льноводное хозяйство; всѣмъ желающимъ заняться изученіемъ механическаго пряденія льна и выдѣлки льняныхъ тканей открытъ былъ свободный доступъ въ Александровскую мануфактуру; особой правительственной коммисіей, засѣдавшей въ 1844—1846 г.г., было обращено вниманіе на распространеніе среди крестьянъ металлическихъ гребней для чесанія льна, самопрялокъ и металлическихъ бердъ; обѣщаны разнаго рода привилегіи устроителямъ новыхъ механическихъ льнопрядиленъ и фабрикъ для выдѣлки лучшихъ сортовъ полотенъ и т. п. Эти мѣры, въ особенности послѣдняя, привели было

*) Усиленный спросъ на льняное волокно объясняется все возраставшею потребностью заграничныхъ заводовъ въ сырьѣ, по мѣрѣ увеличенія фабричнаго производства льняныхъ тканей (вывозъ льна къ 1850 г. достигъ 3½ мил. пуд., тогда какъ въ 1830—1835 г.г. онъ колебался между 1,9 и 2 мил. пуд. См. Сборн. Свѣд. по истор. и стат. внѣшней торговли, т. I, II, 281—282). Паденіе вывоза льняныхъ тканей выражается въ слѣдующихъ цифрахъ:

Вывезено среднимъ числомъ:	1824—1828 г.г.	1839—1843 г.г.
Парусныхъ полотенъ	64.415 куск.	57.159 куск.
Равендука	72.400 —	65.887 —
Фламскаго полотна	73.727 —	55.253 —

См. Истор. стат. обзоръ пром. Россіи II, 15.

къ основанію въ началѣ пятидесятыхъ годовъ нѣсколькихъ заведеній для механическаго пряденія, тканья, бѣленія и аппретуры полотенъ, но въ то же время былъ введенъ новый таможенный тарифъ (1850 г.), понизившій прежнія пошлины на всѣ льняные фабрикаты; онъ значительно усилилъ приливъ къ намъ иностранныхъ льняныхъ издѣлій (цѣнность ввоза дошла до небывалой цифры 1.000.904 р.) и поставилъ новыя фабричныя заведенія въ весьма критическое положеніе, окончившееся для нѣкоторыхъ изъ нихъ полною ликвидаціею дѣла *).

Что касается пеньки, то въ Россіи кустарная обработка ея издавна была также распространена, какъ обработка льна; въ фабричной же обработкѣ пеньки главную роль играетъ приготовленіе канатовъ и пряжи. Эта отрасль мануфактурной промышленности не подвергалась кризису; напротивъ того, она постепенно, хотя и медленно, развивалась **).

Ранѣе было говорено объ успѣхахъ хлопчатобумажной промышленности, нанесшихъ чувствительный ущербъ нашему льняному промыслу. *Хлопчатобумажное производство* на правильныхъ коммерческихъ началахъ водворилось въ западной Европѣ въ концѣ XVIII вѣка ***) и сразу стало распространяться съ небывалой быстротой, причемъ первенствующее положеніе въ фабрикаціи хлопчатобумажныхъ издѣлій на первыхъ же порахъ заняла Англія, гдѣ въ началѣ истекшаго столѣтія были изобрѣтены механическіе ткацкіе станки и вообще быстро совершенствовалась техника дѣла; въ производствѣ же сырья первое мѣсто принадлежало—и до сихъ поръ принадлежитъ—Соединеннымъ Штатамъ Сѣверной Америки.

У насъ хлопчатобумажныя ткани были извѣстны уже въ Московской Руси; онѣ привозились съ востока и пользовались хорошимъ спросомъ, который и породилъ у тогдашнихъ Пра-

---

*) См. Фабрично-заводская промышл. и торговля Россіи, изд. Мин. Фин. (статья: Очеркъ мануфактурной промышленности).

**) Въ 1850 г. фабрикъ пенькопрядильнаго и канатнаго производствъ насчитывалось 160 съ производствомъ на сумму 2.219.865 р. (въ 1830 г. такихъ фабрикъ было всего 108). Вывозъ канатовъ и веревокъ продолжалъ составлять статью заграничнаго отпуска и постепенно возрасталъ: въ 1824—1828 г.г. вывезено ихъ среднимъ числомъ въ годъ 256.848 пуд., а въ 1849—1853 г.г.—448.297 пуд. (см. Истор. стат. обзоръ II, 65).

***) Собственно со свойствами хлопка европейскія страны познакомились значительно ранѣе (еще въ XVI вѣкѣ); сначала онъ доставлялся изъ Индіи, центральной Азіи и малоазіатскаго побережья, но неудобства тогдашнихъ средствъ сообщенія дѣлали этотъ товаръ дорогимъ и мало доступнымъ; поэтому считалось болѣе выгоднымъ перерабатывать его въ пряжу и ткани на мѣстахъ производства.

вителей стремленіе водворить хлопчатобумажное производство внутри страны. Зарожденіе такого производства въ сколько нибудь значительныхъ размѣрахъ относится, однако, только къ XVIII вѣку, когда у насъ началась переработка привозной пряжи въ ткани. Первоначально пряжа раздавалась по деревнямъ крестьянамъ для изготовленія на ручныхъ ткацкихъ станкахъ простѣйшихъ общеупотребительныхъ тканей (миткаля, китайки, холстинки и т. п.). Въ скоромъ времени стали учреждаться небольшія ткацкія фабрики въ видѣ просторныхъ избъ или «свѣтлицъ», гдѣ устанавливали 20—30 станковъ и вырабатывали на нихъ наемнымъ или издѣльнымъ трудомъ хлопчатобумажныя ткани (вмѣстѣ съ льняными). Въ половинѣ XVIII столѣтія въ Московской и Владимірской губерніяхъ имѣлось уже достаточное количество такихъ кустарныхъ заведеній и производство бумажныхъ издѣлій быстро стало распространяться по деревнямъ, мало по малу вытѣсняя тканье льняныхъ полотенъ. Къ этому же времени относится и появленіе у насъ красильно-набивнаго ситцеваго производства, основаніе которому было положено въ с. Ивановѣ, Владимірской губерніи, гдѣ въ исходѣ разсматриваемаго столѣтія имѣлось уже нѣсколько ситценабивныхъ фабрикъ; одновременно съ ситцевымъ возникло и кумачевое производство. Съ начала XIX вѣка выработка миткаля изъ привозной (большею частью англійской) пряжи стала распространяться изъ Московской и Владимірской губерній въ другія сосѣднія мѣстности, хотя преимущество оставалось за подмосковными селами, въ виду близости ихъ отъ обширнаго рынка, какимъ служила Москва. Первая русская бумагопрядильня—съ машинами отечественнаго изготовленія—была устроена въ Москвѣ въ 1808 г.; въ томъ же году были пущены механическіе самоткацкіе станки на Александровской мануфактурѣ въ С.-Петербургѣ.

Военныя событія 1812 г., вообще тяжело отразившіяся на нашей, молодой еще, фабрично-заводской промышленности, на нѣкоторое время замедлили, въ частности, и поступательный ходъ отечественнаго хлопчатобумажнаго дѣла, но съ двадцатыхъ годовъ ростъ разсматриваемой отрасли мануфактурной промышленности снова возобновился. Весьма важнымъ моментомъ въ этомъ отношеніи явилось изданіе таможеннаго тарифа 1822 г. Среди большаго числа предметовъ, на которые были тогда наложены высокія пошлины, одно изъ первыхъ мѣстъ

*

занимали хлопчатобумажныя фабрикаты, причемъ, на ряду съ такими запретительными пошлинами, ввозъ хлопка-сырца былъ допущенъ безъ оплаты пошлиною. Въ такой политикѣ Правительства явно обнаруживалось стремленіе поощрить у насъ производство хлопчатобумажныхъ тканей; и дѣйствительно съ 1823—1825 г.г. привозъ хлопка начинаетъ сильно возрастать. Затѣмъ, хотя по тарифу 1841 г. хлопокъ-сырецъ и былъ обложенъ пошлиною въ 25 к. съ пуда, но къ тому времени спросъ на него настолько уже окрѣпъ, что такое повышеніе не отразилось на размѣрахъ дальнѣйшаго его ввоза, и послѣдній, сравнительно съ двадцатыми годами, возросъ почти въ 16 разъ (съ 70.000 до 1.115.000 пуд.*). Наибольшее увеличеніе цифры ввоза падаетъ на сороковые года, что объясняется послѣдовавшимъ со стороны англійскаго правительства разрѣшеніемъ вывозить изъ Англіи прядильныя машины (см. выше). До того времени русское бумагопрядильное производство принуждено было довольствоваться весьма несовершенными прядильными станками, и потому фабриканты предпочитали выписывать уже готовую пряжу изъ за границы. Когда же появилась возможность пользоваться образцовыми англійскими машинами, то у насъ быстро развилось собственное механическое бумагопряденіе, въ виду чего спросъ на первоначальный матеріалъ (хлопокъ-сырецъ) сильно возросъ, ввозъ же бумажной пряжи стремительно упалъ (почти на 40%), чему безспорно способствовали и повышенныя пошлины, введенныя на такую пряжу въ 1841 г.**). По свидѣтельству Тенгоборскаго ***), въ періодъ времени 1848—1850 г.г. русскія бумагопрядильни доставляли уже болѣе 82% всего количества бумажной пряжи, потребляемой нашими мануфактурами.

Параллельно съ бумагопряденіемъ развивались также бумаго-ткацкое и красильно-набивное производства ****), при чемъ наряду съ фабричнымъ промысломъ продолжала процвѣтать и кустарная обработка хлопка.

---

*) См. Сборн. Свѣд. по истор. и стат. внѣшней торг. Россіи I, II, 274.

**) Пошлины эти, уже по тарифу 1822 г. установленныя отъ 5 до 6 р. съ пуда, были увеличены въ 1841 г. до 6 р. 50 к.—15 р. 20 к. съ пуда, смотря по сортамъ пряжи.

***) Часть вторая, отд. II, стр. 319 (по русскому изданію).

****) Число бумаготкацкихъ фабрикъ возросло съ 224 (въ 1840 г.) до 480 (въ 1850 г.). См. Сборн. Свѣд. по исторіи и стат. вн. торг. Россіи I, II, 275—276; число же красильныхъ и набивныхъ заведеній увеличилось въ теченіе 1825—1850 г.г. съ 66 до 321, т. е. почти въ 5 разъ (См. Семеновъ. Статист. свѣд. о мануф. промышлен. въ Россіи, стр. 21).

Бумагопрядильное дѣло установилось у насъ настолько прочно, что даже переходъ отъ запретительнаго таможеннаго обложенія бумажной пряжи къ умѣренно-охранительной пошлинѣ на нее (при изданіи тарифа 1850 г.) не вызвалъ паденія внутренняго производства бумажной пряжи, которое продолжало возрастать и при новыхъ условіяхъ *).

То обстоятельство, что льняная промышленность у насъ должна была уступить первенствующее мѣсто хлопчатобумажному производству, можетъ на первый взглядъ показаться нѣсколько страннымъ, особенно если принять во вниманіе, что Россія всегда обладала обильными запасами дешеваго льняного волокна, тогда какъ сырой матеріалъ для выдѣлки бумажныхъ тканей приходилось выписывать изъ за границы. Но такое кажущееся несоотвѣтствіе объясняется весьма просто: несомнѣнно, что льняныя ткани имѣютъ на своей сторонѣ нѣкоторыя очень цѣнныя преимущества передъ хлопчатобумажными (такъ, напримѣръ, ленъ превосходитъ хлопокъ по прочности, даетъ болѣе гладкую пряжу, а слѣдовательно и ткань); но зато, вслѣдствіе относительной легкости приготовленія тканей изъ хлопка, послѣднія въ значительной мѣрѣ дешевле льняныхъ. Такимъ образомъ, если русское фабричное производство льняныхъ издѣлій и представлялось въ концѣ царствованія Императора Николая Павловича—и въ позднѣйшее время — гораздо менѣе развитымъ, чѣмъ хлопчатобумажное производство, то явленіе это обусловливается, главнымъ образомъ, сравнительно меньшимъ спросомъ на льняныя ткани, доступныя по цѣнѣ только болѣе или менѣе состоятельнымъ классамъ населенія.

Вывозъ льняныхъ тканей изъ Россіи въ разсматриваемое время былъ ничтоженъ и направлялся исключительно черезъ азіатскую границу.

Изъ другихъ отраслей нашей мануфактурной промышленности заслуживаетъ вниманія *производство шерстяныхъ издѣлій*. Выдѣлка грубыхъ шерстяныхъ тканей, идущихъ на удовлетвореніе нуждъ бѣднѣйшей части населенія, съ древнихъ временъ, на подобіе льнопряденія, составляла у насъ народный

*) Пошлины на пряжу были понижены до 5—11 р. (вмѣсто прежнихъ 6 р. 50 к. —15 р. 20 к.) съ пуда; между тѣмъ, въ теченіе 1846—1850 г.г. на русскихъ фабрикахъ вырабатывалось ежегодно среднимъ числомъ 11.648.000 пуд. бумажной пряжи, а въ 1851—1855 г.г.—15.449.000 пуд. (См. Сборн. Свѣд. по истор. и стат., тамъ же, стр. 277).

промыселъ. Крестьяне пряли шерсть ручнымъ способомъ, а затѣмъ, переработавши на примитивныхъ станкахъ пряжу въ ткань и свалявши ее въ сермягу, пользовались ею для изготовленія теплой одежды; кромѣ того шерсть шла въ крестьянскомъ хозяйствѣ на выдѣлку войлокъ, обуви и варежекъ. Фабричный характеръ обработка шерсти приняла у насъ сравнительно поздно, несмотря на поощренія, оказывавшіяся этой отрасли производства уже Петромъ Великимъ. Еще къ началу царствованія Императора Николая I не только фабричная обработка шерсти, но и овцеводство, дающее для нея сырой матеріалъ, находились въ зачаточномъ состояніи; между тѣмъ страна нуждалась въ шерстяныхъ издѣліяхъ, главнымъ образомъ, въ сукнахъ. Одно обмундированіе войскъ требовало столько суконъ, что внутреннее производство не могло удовлетворять этой потребности и Правительство часто бывало вынуждаемо выписывать для этой цѣли сукна изъ Англіи. Въ началѣ второй четверти истекшаго столѣтія было обращено вниманіе на необходимость усовершенствовать наше овцеводство установленіемъ сортировки шерсти, мытья ея, введеніемъ порядка въ торговлю ею и проч. Для этого были выписаны изъ Саксоніи опытные овцеводы, которые стали разводить у насъ мериносовую породу овецъ; благодаря счастливымъ условіямъ нашего юга, тонкорунное овцеводство прочно привилось въ этомъ раіонѣ и въ половинѣ столѣтія у насъ насчитывалось уже около 10 милліоновъ головъ мериносовъ, которые могли ежегодно давать до 1.000.000 пудовъ немытой шерсти. Одновременно въ наиболѣе крупныхъ центрахъ торговли шерстью были учреждены ярмарки—Троицкая и Успенская въ Харьковской губерніи, Волынская—въ Ромнахъ, Петропавловская—въ Екатеринославѣ. На всѣ эти начинанія Правительство поощряло предпринимателей денежными ссудами и льготами по отбыванію различныхъ повинностей. Въ связи съ этимъ и таможенно-тарифная политика того времени стремилась охранять, какъ и въ другихъ отрасляхъ промышленности, интересы отечественнаго производства *). Благодаря этимъ мѣрамъ, дѣло обработки

*) По тарифу 1822 г. пошлина на ввозимую овечью шерсть составляла 50 к. съ пуда; въ 1827 г. она, ради поощренія русскаго овцеводства, а также увеличенія таможеннаго дохода, увеличена была втрое, а въ тарифѣ 1841 г. встрѣчаются уже слѣдующіе оклады: на шерсть овечью некрашеную—1 р. 90 к., а на шерсть крашеную—6 р. 50 к. съ пуда.

шерсти мало по малу упорядочивалось и фабрикаты стали получаться болѣе высокаго качества *): прежде у насъ изготовлялись только низкіе сорта суконъ; а въ концѣ первой четверти XIX столѣтія внутреннее производство могло уже начать конкурренцію на внутреннихъ рынкахъ съ иностранцами своими средними сортами. Въ позднѣйшіе годы успѣхи шерстообрабатывающей промышленности въ Россіи стали сказываться еще рѣзче, вызвавъ сокращеніе привоза шерстяныхъ издѣлій изъ за границы **). Ближайшею причиною такого оживленія являлась таможенно-тарифная политика Правительства, но не малую роль въ дѣлѣ усовершенствованія нашей шерстяной промышленности играли и послѣдствія польскаго мятежа 1830 г., во время котораго нѣсколько крупныхъ суконныхъ фабрикъ, славившихся своими издѣліями, были перенесены изъ предѣловъ Царства Польскаго въ черту Имперіи, при чемъ одновременно переселились въ Россію оттуда же и многіе опытные мастера ***). Это обстоятельство подняло качественный уровень русскихъ фабрикатовъ и хотя высшіе сорта тонкихъ суконъ и по усмиреніи возстанія продолжали получаться изъ Польши, но зато приготовленіе среднихъ и низкихъ сортовъ осталось преимущественно въ рукахъ русскихъ производителей, снабжавшихъ этими фабрикатами обширные прилегающіе къ Россіи рынки Китая и Средней Азіи ****).

Къ тридцатымъ же годамъ слѣдуетъ отнести и устройство у насъ самостоятельныхъ шерстопрядиленъ, а также возникновеніе особой отрасли шерстяной промышленности—

---

*) Уже въ 1828 г. шерстяныхъ фабрикъ насчитывалось у насъ до 400 съ производствомъ около 4 мил. аршинъ тонкихъ и 5 мил. аршинъ грубыхъ суконъ (см. Гулишамбаровъ. Итоги торговли и промышл. Россіи въ 1825—1850 г.г.).

**) Ввозъ постепенно и правильно понижался: за пятилѣтіе 1826—1830 г.г. шерстяныхъ издѣлій ввозилось ежегодно въ среднемъ выводѣ на 4.766.000 р. сер. (16.683.000 р. асс.), а за пятилѣтіе 1846—1850 г.г. на 2.549.000 р. сер. (См. Сборн. свѣд. по истор. и стат. I, II, 297).

***) Въ двадцатыхъ годахъ Правительствомъ была выписана и водворена въ мѣстечкѣ Лодзи партія суконщиковъ изъ Саксоніи и Пруссіи. Возникшій такимъ образомъ фабричный нѣмецкій поселокъ вскорѣ обратился въ большое селеніе, посвятившее себя преимущественно выдѣлкѣ шерстяныхъ издѣлій, въ изготовленіи которыхъ оно достигло высокаго совершенства.

****) Вывозъ по обѣимъ границамъ въ среднемъ выводѣ: за пятилѣтіе 1836—1840 г.г. на 1.021.000 р. сер. (3.576.000 р. асс.); за слѣдующіе же года (до 1855 г.) стоимость отпуска колебалась между 3.106.000 р. сер. и 2.636.000 р. сер. Почти весь вывозъ шелъ по азіатской границѣ (см. тамъ же, стр. 296).

изготовленія гладкихъ, безворсныхъ тканей. Съ этого времени не прекращалось послѣдовательное развитіе нашего шерстообрабатывающаго производства, на размѣры котораго, такъ же какъ и на хлопчатобумажную промышленность, не повліялъ въ неблагопріятномъ смыслѣ тарифъ 1850 г., что доказывается, между прочимъ, тѣмъ, что отечественныя суконныя фабрики во время Крымской кампаніи свободно могли выставить 13 мил. аршинъ сукна для обмундированія арміи *).

Послѣднее мѣсто въ ряду нашихъ мануфактурныхъ производствъ принадлежало *обработкѣ шелка;* въ то время какъ бо́льшая часть льняныхъ, пеньковыхъ, хлопчатобумажныхъ и шерстяныхъ издѣлій служитъ для удовлетворенія насущныхъ житейскихъ потребностей населенія, шелковыя ткани должны быть причислены къ предметамъ роскоши, доступнымъ лишь зажиточнымъ классамъ. При всемъ томъ спросъ на шелковыя издѣлія—для праздничныхъ одеждъ, церковныхъ облаченій и т. д.—съ давнихъ поръ существовалъ въ Россіи и первоначально удовлетворялся заграничнымъ привозомъ, преимущественно изъ восточныхъ странъ—а позднѣе и по европейской границѣ, пока принимавшее все бо́льшіе размѣры распространеніе шелковыхъ тканей не вызвало со стороны Государства заботъ о водвореніи производства ихъ внутри страны. Дальнѣйшій ходъ нашего шелковаго промысла въ общихъ чертахъ сходенъ съ исторіею развитія въ Россіи другихъ мануфактурныхъ производствъ. Возникшій по иниціативѣ Петра Великаго, онъ долгое время составлялъ предметъ кустарнаго производства крестьянъ Московской, Владимірской и Ярославской губерній; позднѣе обработка шелка приняла фабричный характеръ, но до введенія механическихъ—т. н. жакардовыхъ—станковъ (что имѣло мѣсто въ 1823 г.) оставалась въ техническомъ отношеніи весьма несовершенною. Машинное производство увеличило какъ самые размѣры выдѣлки, такъ и качество товаровъ—послѣднее, впрочемъ, лишь относительно: по отзывамъ современныхъ экономистовъ (Тенгоборскаго, Семенова, Китарры) наши шелковые фабрикаты не могли идти въ сравненіе съ заграничными издѣліями высокихъ сортовъ. Первичный матеріалъ для обработки получался сначала исключительно изъ за границы (по азіатской, а также и по европей-

*) См. Фабрично-зав. пром. и торг. Россіи, стр. 40.

ской границамъ), такъ какъ попытки нашего Правительства водворить шелководство на югѣ Россіи, начавшіяся еще при Петрѣ I, не имѣли надлежащаго успѣха; по мѣрѣ завоеванія Кавказа открывался новый источникъ для полученія шелка-сырца изъ русскихъ владѣній.

Въ сравненіи съ тѣми размѣрами, какіе приняла у насъ другая отрасль промышленности, работавшая на привозномъ сырьѣ,—хлопчатобумажная—размѣры шелковаго производства въ Россіи по причинамъ, указаннымъ выше, являлись незначительными: сумма производства всѣхъ шелковыхъ фабрикъ въ 1850 г. не превышала по цѣнности 6.500.000 р., тогда какъ стоимость выработанныхъ въ томъ же году хлопчатобумажныхъ издѣлій (бумагопрядильныхъ, бумаготкацкихъ и ситценабивныхъ) равнялась 44.872.000 р. *).

Въ качествѣ предмета роскоши шелкъ могъ выносить и запретительныя пошлины, въ виду чего покровительственная система, вообще подвинувшая впередъ дѣло развитія отечественной мануфактуры, въ частности не оказывала замѣтнаго вліянія на привозъ къ намъ дорогихъ шелковыхъ тканей изъ за границы **).

Кромѣ развитія мануфактурной промышленности, таможенная политика 1822—1850 г.г. способствовала еще упроченію въ Россіи многихъ другихъ фабрично-заводскихъ производствъ, изъ которыхъ, по значительности принятыхъ ими размѣровъ, заслуживаютъ упоминанія: заводская обработка свекловицы и табака, а также кожевенное и писчебумажное производства.

Свеклосахарное производство началось въ Россіи почти одновременно съ возникновеніемъ его въ западной Европѣ—въ началѣ XIX вѣка. До изысканія способа добыванія сахара изъ свекловицы (берлинскимъ химикомъ Маркграфомъ въ 1747 г.) весь міръ пользовался тростниковымъ сахаромъ, торговлю которымъ монополизировала въ своихъ рукахъ Англія, вывозившая этотъ продуктъ изъ Вестъ-Индіи и нѣкоторыхъ тихо-океанскихъ острововъ. Изъ этихъ центровъ сахаръ развозился, главнымъ образомъ, въ видѣ песка, который затѣмъ

---

*) См. Сборн. свѣд. по истор. и стат. I, II, 276 и 302.

**) Съ 1822 г. привозъ нѣкоторыхъ шелковыхъ тканей былъ безусловно запрещенъ; запрещеніе въ 1841 г. было, однако, снято. Пошлины же для нѣкоторыхъ сортовъ доходили до 25 р. съ фунта.

подвергался спеціальной рафинировкѣ въ каждомъ отдѣльномъ государствѣ, иногда же употреблялся и въ сыромъ видѣ. Россія тоже получала преимущественно песокъ, для рафинировки котораго только въ 1719 г. былъ устроенъ первый рафинадный заводъ. Затѣмъ число подобныхъ заводовъ понемногу стало увеличиваться и къ началу XIX столѣтія ихъ существовало уже семь. Первый же свеклосахарный заводъ въ Россіи былъ устроенъ генераломъ Бланкеннагелемъ въ с. Алябьевѣ, Тульской губерніи, въ 1802 г., причемъ предпринимателю была выдана ссуда изъ казны, для поддержки его начинанія. Позднѣе устроились еще нѣсколько такихъ же заводовъ,— исключительно крупными помѣщиками, которые смотрѣли на нихъ, какъ на подспорную доходную статью въ хозяйствѣ своихъ экономій, такъ какъ культура свеклы и самое добываніе изъ нея сахара являлись важнымъ элементомъ по преимуществу въ помѣщичьихъ хозяйствахъ. До средины тридцатыхъ годовъ производительность свеклосахарныхъ заводовъ, при крайне неудовлетворительномъ устройствѣ и отсутствіи опытныхъ рабочихъ, была весьма незначительна; только съ этого времени производительность стала увеличиваться, такъ какъ появились знающіе дѣло сахаровары (Малыцевъ, Графъ Бобринской, Давыдовъ и др.), примѣнившіе къ дѣлу научные пріемы. Вмѣстѣ съ тѣмъ сильный толчекъ развитію свеклосахарнаго производства былъ данъ покровительственнымъ таможеннымъ тарифомъ, значеніе котораго особенно усилилось въ 1841 г., когда сухопутный привозъ колоніальнаго сахара былъ совершенно запрещенъ, а съ песка, ввозимаго моремъ, назначена пошлина въ 3 р. 80 к. съ пуда. Число заводовъ съ каждымъ годомъ увеличивалось и въ концѣ сороковыхъ годовъ ихъ существовало уже болѣе трехсотъ. Развитіе внутренняго производства естественно повлекло за собою уменьшеніе привоза сахара изъ за границы; между тѣмъ таможенный доходъ съ разсматриваемаго продукта составлялъ весьма замѣтную статью тогдашнихъ государственныхъ рессурсовъ и потому, чтобы урегулировать этотъ доходъ, было признано цѣлесообразнымъ обложить и внутреннее производство извѣстнымъ сборомъ, съ такимъ, однако, расчетомъ, чтобы, за уплатою подобнаго сбора, все же очищались достаточныя выгоды производителямъ. Налогъ былъ установленъ въ 1848 г. въ видѣ акциза съ количества получаемаго на свеклосахарныхъ

заводахъ количества песка и платы за свидѣтельства на право содержанія заводовъ; количество песка, подлежащаго акцизу, опредѣлялось по узаконеннымъ нормамъ выхода его изъ свекловицы и по суточной выработкѣ снарядовъ, употребляемыхъ для добыванія сока, а также по числу дней работы заводовъ.

При такой системѣ акциза и при таможенной охранѣ отъ иностранной конкурренціи наше сахарное дѣло было поставлено въ самыя благопріятныя условія для дальнѣйшаго своего развитія, которое и не заставило себя ждать (см. ниже).

Приблизительно въ подобныхъ же условіяхъ находилась у насъ въ то время *обработка табака*. Правительство затрудняло высокими таможенными пошлинами доступъ въ Россію иностранному табаку и вмѣстѣ съ тѣмъ заботилось о насажденіи внутренняго его производства, для чего поощряло развитіе отечественнаго табаководства безплатною раздачею предпринимателямъ выписываемыхъ изъ за границы сѣмянъ, назначеніемъ премій за размноженіе табачныхъ плантацій и т. п. Благодаря такимъ мѣрамъ число табачныхъ фабрикъ быстро возростало: въ 1832 г. ихъ считалось у насъ 60, въ 1840 г.—уже 149 и въ 1850 г.—303.

Успѣхи, достигнутые нашею табачною промышленностью, обусловливались сколько попеченіемъ Правительства о табаководствѣ, столько и распространеніемъ потребленія табака среди населенія *). Но Правительство, затрачивая свои средства на развитіе табачнаго производства, долго не извлекало изъ этого послѣдняго какихъ-либо выгодъ для казны: табачное производство было свободно отъ всякаго обложенія въ пользу фиска. Поэтому Правительство съ 1838 г. ввело на табачныя издѣлія акцизъ, который взимался, какъ практикуется и до сихъ поръ, посредствомъ оклейки помѣщеній съ табакомъ бандеролями, разнившимися въ цѣнѣ сообразно съ вѣсомъ и цѣнностью табачныхъ издѣлій; за разведеніемъ же табака и торговлею имъ въ сыромъ видѣ оставлена была

*) Въ Московской Руси куреніе и нюханіе табака, съ которымъ русскіе познакомились еще во второй половинѣ XVI столѣтія, признавалось грѣхомъ и вызвало строгія запретительныя мѣры со стороны Правительства, которое однако оказалось безсильнымъ бороться съ распространеніемъ табака, продолжавшимся несмотря на запрещеніе. Петромъ Великимъ наказанія за употребленіе и разведеніе табака были сначала смягчены, а потомъ и совсѣмъ отмѣнены.

полная свобода. Установивъ акцизную систему для табака внутренняго приготовленія, Правительство стало постепенно повышать и ставки таможенныхъ пошлинъ на привозный табакъ *). Подобное повышеніе не остановило, однако, привоза къ намъ заграничнаго табака, который, напротивъ того, въ пятилѣтіе 1842—1846 г.г. увеличился: по европейской границѣ на 26%, а по азіатской—почти въ два раза въ сравненіи съ привозомъ конца тридцатыхъ годовъ. Увеличеніе привоза объяснялось во первыхъ уже отмѣченнымъ выше развитіемъ отечественной табачной фабрикаціи, которая для улучшенія сортовъ выдѣлываемаго табака не могла обходиться безъ привознаго матеріала, во вторыхъ—тѣмъ, что предметомъ ввоза служили почти лишь высшіе сорта табака и дорогія сигары—спросъ же на предметы роскоши, какъ извѣстно, мало уменьшается отъ возвышенія ихъ таможеннаго обложенія. Впрочемъ, привозъ табака уравновѣшивался въ то время нашимъ вывозомъ того же фабриката (преимущественно низшихъ сортовъ, которые выдѣлывались у насъ въ наиболѣе значительномъ размѣрѣ). Вывозъ этотъ за разсматриваемое время постепенно все возросталъ и достигъ въ 1846—1850 г.г. цифры 118 тыс. пуд. въ годъ, тогда какъ въ 1829—1830 г.г. онъ не шелъ далѣе 80 тыс. пуд. **).

Къ концу царствованія Императора Николая Павловича значительно оживилось также отечественное *кожевенное производство*. Продукты этого производства (главнѣйшимъ образомъ юфть) въ прежнее время (уже съ XVII столѣтія) служили предметомъ нашего отпуска за границу (см. выше); но съ первой половины прошлаго вѣка заграничный отпускъ выдѣланныхъ кожъ сталъ замѣтно падать ***), такъ какъ улучшеніе качества товара не шло наравнѣ съ количественнымъ развитіемъ производства. Еще въ тридцатыхъ годахъ главная масса кожъ выдѣлывалась у насъ на мелкихъ заводахъ, владѣльцы которыхъ не обладали ни необходимыми знаніями, ни нужными капиталами, чтобы вести дѣло на

---

*) Возвышеніе таможенныхъ пошлинъ тарифа 1822 г. (на табакъ) началось уже съ 1831 г.; тарифомъ 1841 г. пошлины на привозный табакъ доведены: для листового—до 12 р. съ пуда (очищеннаго), а для курительнаго и нюхательнаго до размѣровъ: отъ 30 к. до 1 р. 70 к. съ фунта, смотря по сортамъ.

**) См. Сборн. свѣд. по истор. и стат. I,II,85.

***) Такъ, юфти вывозилось въ концѣ XVIII столѣтія приблизительно на 2.865.000 р. въ годъ, а въ 1824—1826 г.г. всего на 641.000 р. (см. Фабрично-заводская пром. и торг. Россіи, стр. 943—944).

раціональныхъ началахъ. Съ теченіемъ времени, однако, появившіяся усовершенствованія производства, введеніе ускоренныхъ способовъ дубленія, усилившаяся конкурренція и привозъ заграничнаго товара, а также возвысившіяся требованія военнаго вѣдомства—главнаго въ то время заказчика кожевенныхъ издѣлій—наконецъ, развившійся спросъ на привозные ремни—вызвали и въ Россіи, на болѣе значительныхъ заводахъ, стремленіе къ усовершенствованію пріемовъ производства. Къ этому періоду относится основаніе наиболѣе значительныхъ изъ нашихъ кожевенныхъ заводовъ и расширеніе тѣхъ, которые были устроены ранѣе. Результатомъ явилось увеличеніе количества изготовляемыхъ товаровъ почти на 50% въ сравненіи съ 1825 г. *), но усовершенствованія въ качествѣ производства шли весьма медленно, чему и слѣдуетъ приписать уменьшеніе заграничнаго спроса на русскія выдѣланныя кожи—въ частности на юфть **).

Къ числу отраслей обрабатывающей промышленности, сдѣлавшихъ крупные успѣхи за двадцатипятилѣтіе 1825—1850 г.г., слѣдуетъ причислить еще *писчебумажное производство;* число бумажныхъ фабрикъ увеличилось за это время почти вдвое; выдѣлываемая на нихъ бумага, хорошая по достоинству и дешевая по цѣнѣ, почти полностью удовлетворяла внутренней потребности; изъ за границы привозилась къ намъ писчая бумага только высшихъ сортовъ и дорогіе обои ***).

Кромѣ упомянутыхъ въ предшествующемъ изложеніи фабрикъ и заводовъ, за время царствованія Императора Николая Павловича возникли нѣкоторые заводы, предназначенные для такихъ производствъ, которыя впервые водворялись въ Россіи, какъ напримѣръ гальванопластическое, стеариновое ****), резиновое и др. Наконецъ, немаловажные успѣхи наблюдались и въ тѣхъ отрасляхъ промышленности, которыя, въ сравненіи съ разсмотрѣнными ранѣе, имѣли второ-

---

*) См. Семеновъ. Стат. Свѣд. о мануф. пром. Россіи, стр. 32.

**) Вывозъ юфти въ 1824—1826 г.г., составлявшій 89.000 пуд. въ годъ, въ 1848—1850 г.г. упалъ до 39.000 пуд. (см. Сбор. Свѣд. по истор. и стат. внѣш. торг. I, II, 184).

***) Семеновъ, стр. 31.

****) Изобрѣтенный въ двадцатыхъ годахъ новый способъ разложенія скотскаго сала и выдѣленія изъ него стеарина вновь оживилъ спросъ на русское сало, производство котораго процвѣтало до тридцатыхъ годовъ, но затѣмъ упало, благодаря открытію способа добыванія минеральнаго освѣтительнаго масла.

степенное значеніе (производства: сургучное, мыловаренное, косметическое и др.).

Если въ разсмотрѣнныхъ до сихъ поръ видахъ обрабатывающей промышленности къ концу первой половины истекшаго вѣка замѣтны значительные успѣхи, выразившіеся преимущественно въ томъ, что продукты большей части этихъ производствъ удовлетворяли почти полностью запросамъ и нуждамъ внутренняго потребленія, то нельзя сказать того же о тогдашнемъ положеніи нашей горнозаводской промышленности. Здѣсь имѣется въ виду, главнымъ образомъ, обработка чугуна и желѣза, какъ металловъ, которые играютъ первенствующую роль въ хозяйственномъ бытѣ каждой страны и степень распространенности которыхъ среди населенія можетъ служить мѣриломъ экономическаго развитія каждаго отдѣльнаго государства.

Первые желѣзодѣлательные заводы въ Россіи возникли: на Уралѣ (казенный Ницынскій—въ 1631 г., затѣмъ прекратившій дѣйствіе), близъ Тулы (Городищенскій, построенный голландцемъ Виніусомъ въ 1632 г.) и въ Олонецкомъ краѣ (Петровскій казенный—въ 1678 г.). Затѣмъ въ 1701 г. основаны на Уралѣ казенные Невьянскій желѣзодѣлательный и чугуно-плавильный и Каменскій чугуноплавильный заводы и съ этого времени горное дѣло на Уралѣ прочно установилось. Одновременно съ возникновеніемъ у насъ горнозаводской промышленности, заботами Петра Великаго зародилось въ Россіи и построеніе механизмовъ для разработки рудъ; основанные на водномъ пути Олонецкіе заводы, снабжая армію и флотъ орудіями и снарядами, были въ то же время разсадниками техническихъ нововведеній и механизмы, изготовлявшіеся на нихъ, служили образцами для позднѣе открывавшихся заводовъ. Заботы великаго Преобразователя увѣнчались безспорнымъ успѣхомъ, оказавшимся, однако, къ сожалѣнію, скоропреходящимъ. Сочетаніе рудныхъ богатствъ и обилія топлива (лѣса) на Уралѣ способствовало блестящему развитію русской желѣзодѣлательной промышленности и временно даже поставило Россію въ число первыхъ въ мірѣ странъ-производительницъ желѣза. Уральская желѣзная промышленность приняла крупные размѣры уже въ самомъ началѣ XVIII столѣтія, тогда какъ желѣзная промышленность Англіи стала быстро развиваться лишь съ 1790 г., когда выплавка чугуна

начала производиться тамъ на минеральномъ топливѣ. Въ Англіи въ 1740 г. было выплавлено всего лишь около 1.000.000 пуд. чугуна, въ Россіи же, на Уралѣ, уже въ 1718 г. добыто желѣза 4.427.000 пуд., что соотвѣтствовало тогда 6.641.000 пуд. чугуна; затѣмъ въ 1767 г. выплавка чугуна на Уралѣ достигаетъ 9.622.000 пуд.; а въ 1806 г.—12.212.000 пуд. *). Но уже со втораго десятилѣтія XIX вѣка добыча чугуна не только не развивается, но даже идетъ назадъ и до 1849 г. колеблется между $8^1/_2$ и $11^1/_2$ мил. пуд. **). Между тѣмъ, въ это же время желѣзодѣлательная промышленность всего міра сдѣлала гигантскіе успѣхи и къ концу пережитаго нами періода застоя въ добычѣ чугуна производство Россіи составляло едва $^1/_{20}$ часть міроваго производства желѣза. Желѣзодѣлательная промышленность Англіи, сравнившаяся съ русскою только въ началѣ XIX столѣтія, къ 1850 г. превысила ее болѣе, чѣмъ въ 10 разъ. Вывозъ русскаго желѣза за границу, въ 1794 г. достигшій цифры 3.885.000 пуд., уже въ 1839 г. не превышалъ 1 мил. пуд., а въ послѣдующіе года понижался все болѣе и болѣе ***).

Неудовлетворительное положеніе нашей желѣзной промышленности объяснялось обычнымъ у насъ явленіемъ: отсталостью пріемовъ, употреблявшихся нашими заводчиками въ то время, какъ на западѣ эти пріемы постоянно совершенствовались въ отношеніи техническихъ процессовъ заводскаго дѣла вообще. Наконецъ, на западѣ уже съ конца XVIII вѣка сталъ примѣняться къ горнозаводской промышленности каменный уголь; у насъ же еще въ первой половинѣ истекшаго вѣка не было организовано сколько-нибудь правильной добычи минеральнаго топлива, несмотря на то, что Россія обладала неисчерпаемыми запасами его (см. предшествующую главу).

Неправильная постановка нашего желѣзнаго дѣла отражалась прежде всего на цѣнахъ нашего желѣза. Тогда какъ въ другихъ государствахъ, благодаря уменьшившимся, вслѣдствіе

---

*) См. Сборн. свѣд. по истор. и стат. внѣшн. торг. Россіи I, II, 232.

**) Кромѣ 1846 г., когда эта добыча превысила 13 мил. пуд. Приведенныя цифры взяты изъ изданія Высочайше утвержденной конторы желѣзозаводчиковъ: Матеріалы для исторіи и статистики желѣзной промышленности въ Россіи. С.-Петербургъ 1896 г. Тенгоборскій приводитъ цифры добычи чугуна за то же время въ нѣсколько высшемъ размѣрѣ (свыше 12 мил. пуд., см предшествующую главу).

***) См. Сборн. свѣд. по истор. и стат. I, II, 232 и 235.

введенія усовершенствованныхъ способовъ плавки чугуна, издержкамъ производства, цѣны на полосовое желѣзо за время отъ 1838 до 1850 г. понизились на 15—20% противъ прежняго времени, у насъ, по расчету Тенгоборскаго, съ 1824 по 1850 г.г. средняя цѣна на желѣзо въ С.-Петербургѣ оставалась почти все время на одномъ и томъ же уровнѣ (1 р. 30 к. за пудъ) *). Это явленіе было одною изъ главнѣйшихъ причинъ упадка нашей внѣшней торговли желѣзомъ, о которомъ только что было упомянуто, такъ какъ уменьшеніе спроса на разсматриваемый металлъ не могло зависѣть отъ качества уральскаго желѣза, ничѣмъ не уступавшаго въ этомъ отношеніи желѣзу иностранному.

Говоря о цѣнахъ на наше желѣзо за время царствованія Императора Николая Павловича, Тенгоборскій приходитъ къ слѣдующимъ выводамъ:

Въ Нижнемъ-Новгородѣ, главномъ рынкѣ для уральскаго желѣза, пишетъ онъ, рынкѣ, имѣющемъ непосредственное водяное сообщеніе со всѣми почти заводами Оренбургской и Пермской губерній, простое полосовое желѣзо продавалось въ послѣднее время (т. е. въ концѣ сороковыхъ и началѣ пятидесятыхъ годовъ) отъ 94 к. до 1 р. 10 к. за пудъ, среднимъ числомъ по 1 р. 02 к. Если исключить отсюда отъ 13 до 15 к. на расходы по перевозкѣ товара до Нижняго, продажная цѣна на мѣстѣ производства будетъ составлять 89 к. Въ Германіи же простое силезское полосовое желѣзо, получавшееся съ заводовъ, которые отоплялись на три четверти древеснымъ и на одну четверть каменнымъ углемъ, продавалось въ 1850 г. по 1 р. 98 к. за пудъ, а въ Рейнской Пруссіи полосовое желѣзо хорошаго сорта, выработанное также съ помощью частью растительнаго, частью минеральнаго топлива, стоило 1 р. 11 к. за пудъ. Слѣдовательно какъ то, такъ и другое желѣзо было дороже уральскаго **). Затѣмъ, среднюю продажную цѣну чугуна на Уралѣ Тенгоборскій вычисляетъ въ 30 к. за пудъ; въ Германіи же, по его свидѣтельству, чугунъ въ то же время продавался по 47½ к., а въ Австріи по 61 к. за пудъ.

Такимъ образомъ, на мѣстахъ производства, цѣны на наши

*) Часть II, отд. II, стр. 490.
**) Тамъ же, стр. 493—494.

желѣзо и чугунъ были ниже среднеевропейскихъ, но обстоятельства совершенно измѣнялись, какъ только приходилось перевозить металлы на извѣстное разстояніе: при отсутствіи удобныхъ путей сообщенія и при отдаленности главнаго средоточія производства желѣза (Урала), потребители русскаго желѣза несли несообразно крупный расходъ на провозѣ его: изъ общаго числа населенія Европейской Россіи 44 мил. платили за желѣзо на 50% дороже его заводской стоимости, 11 мил. покупали его по цѣнѣ, превышавшей уральскую почти вдвое и около 6 мил. платили за него въ $2^1/_2$ раза болѣе его стоимости на Уралѣ *). Однимъ словомъ, повторялось то же явленіе, которое наблюдалось въ нашей внутренней хлѣбной торговлѣ до устройства сѣти желѣзнодорожныхъ сообщеній и которое могло быть устранено лишь по сооруженіи такой сѣти.

Неудивительно, что при подобныхъ условіяхъ Россія въ отношеніи потребленія чугуна занимала послѣднее мѣсто между европейскими государствами (см. гл. IV настоящаго тома).

Пользованіе желѣзомъ лишь въ ничтожныхъ размѣрахъ неблагопріятно отражалось на ходѣ какъ земледѣлія, такъ и обрабатывающей промышленности. Не говоря уже о повседневныхъ нуждахъ помѣщичьяго и крестьянскаго обихода, удовлетвореніе которыхъ требовало дешеваго желѣза, дороговизна послѣдняго у насъ и запретительныя пошлины, которыми былъ обложенъ до 1857 г. привозъ иностранныхъ чугуна и желѣза, наряду съ допущеніемъ безпошлиннаго ввоза машинъ, препятствовали должному развитію отечественнаго машиностроенія,которое поэтому могло совершенствоваться лишь на заводахъ, принадлежавшихъ Правительству, или же на такихъ, которымъ казна давала субсидіи и заказы. Дѣятельность же частныхъ машиностроительныхъ заводовъ была слаба и не могла быть иною въ виду тѣхъ обстоятельствъ, при которыхъ имъ приходилось работать. По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ за 1850 г. такихъ заводовъ насчитывалось у насъ 25 и сумма производства ихъ выражалась въ цифрѣ всего 423.900 р.; ввозъ же иностранныхъ машинъ опредѣлялся въ это время въ суммѣ 2.315.500 р. **).

---

*) Этими цифрами руководствовался Государственный Совѣтъ при обсужденіи таможеннаго тарифа 1857 г. (См. Сборн. свѣдѣній по истор. и стат. I, II, стр. 230).

**) См. Фабрично-завод. пром. и торговля Россіи, стр. 146.

Дороговизна цѣнъ на желѣзо неблагопріятно отражалась главнымъ образомъ на производствѣ массовыхъ металлическихъ издѣлій (напр. частей машинъ), въ которыхъ чугунъ и желѣзо играютъ роль первичнаго матеріала и цѣнность которыхъ возрастаетъ въ зависимости отъ массы употребленнаго на такія издѣлія металла; для тѣхъ же производствъ, главная сторона которыхъ заключается въ обработкѣ матеріала, при сравнительно небольшой тратѣ металла, высокій уровень цѣнъ на желѣзо являлся значительно менѣе ощутительнымъ. Въ такомъ положеніи находилось у насъ производство мелкихъ металлическихъ издѣлій: ножей, замковъ и проч., которое велось кустарнымъ способомъ и дѣлало замѣтные успѣхи. Такъ какъ кустари при назначеніи продажной цѣны на свои издѣлія основывались тогда—какъ и теперь—почти исключительно на стоимости расходуемаго матеріала, съ присоединеніемъ къ ней лишь стоимости своего скуднаго содержанія, употребленные же на работу время и трудъ ставили въ ничтожной оцѣнкѣ—то цѣны на произведенія кустарной промышленности по обработкѣ металловъ держались весьма дешевыя.

Ножевая промышленность сосредоточивалась преимущественно въ двухъ селахъ Нижегородской губерніи, принадлежавшихъ Гр. Шереметеву: Павловѣ и Ворсмѣ, гдѣ производство продолжается и до настоящаго времени. Уже въ сороковыхъ годахъ ножевщики этихъ селъ занимались приготовленіемъ разнаго рода ножевыхъ издѣлій не только простаго и средняго качества, но и рѣзальныхъ инструментовъ высшихъ сортовъ, отличавшихся доброкачественностью и дешевизною. Каждый ножевщикъ имѣлъ свое заведеніе съ 10—30 работниками и нѣкоторые изъ такихъ предпринимателей производили издѣлій на сумму до 15.000 р. Бо́льшая часть такихъ издѣлій отправлялась на Нижегородскую ярмарку и составляла предметъ нашей торговли съ Среднею Азіею. Потребная для этой промышленности сталь получалась съ двухъ сталедѣлательныхъ заводовъ, устроенныхъ Гр. Шереметевымъ по близости тѣхъ же двухъ селъ, для издѣлій же высшихъ сортовъ употреблялась англійская сталь *). Ножевыя издѣлія производились въ большомъ количествѣ также и въ Тулѣ, но замѣтно уступали по качеству работы павловскимъ.

*) Тенгоборскій, часть II, отд. II, стр. 539.

Неменьшее развитіе получило у насъ и слесарное дѣло, сосредоточившееся кромѣ тѣхъ же двухъ селъ, о которыхъ только что шла рѣчь, еще въ Тулѣ, Ярославлѣ, Москвѣ и С.-Петербургѣ. Выше всѣхъ по достоинству были издѣлія нѣмецкихъ мастеровъ въ С.-Петербургѣ, но они отличались значительною дороговизною въ сравненіи съ работами русскихъ кустарей.

Уже этотъ бѣглый обзоръ состоянія выдающихся отраслей нашей обрабатывающей промышленности показываетъ, что хотя, въ общемъ, нельзя отрицать значительнаго прогресса различныхъ видовъ ея къ концу царствованія Императора Николая Павловича, тѣмъ не менѣе этотъ прогрессъ представлялся скорѣе количественнымъ, чѣмъ качественнымъ. Техника почти всѣхъ нашихъ фабрично-заводскихъ производствъ не могла равняться съ заграничною—въ этомъ были согласны всѣ спеціалисты того времени. Кромѣ того, самая степень отмѣченнаго прогресса не находилась въ соотвѣтствіи съ тѣмъ запасомъ внутреннихъ производительныхъ силъ, которыя таила въ себѣ Россія и которыя только ждали толчка для обнаруженія своей мощи.

Въ то время, о которомъ говорилось до сихъ поръ, использованію въ болѣе интенсивной степени, съ торгово-промышленными цѣлями, даже и тѣхъ матеріальныхъ рессурсовъ, которые имѣлись налицо, препятствовалъ цѣлый рядъ причинъ, коренившихся въ самыхъ основахъ экономическаго быта дореформенной Россіи. Такъ, напр., заработная плата за трудъ наемныхъ фабричныхъ была у насъ ниже, чѣмъ за границею, потому что большинство такихъ рабочихъ сохраняло связь съ землею и фабричный трудъ служилъ имъ не единственнымъ средствомъ пропитанія, а лишь добавочнымъ заработкомъ на зимніе мѣсяцы, относительно размѣровъ котораго предъявлялись самыя скромныя требованія; рабочіе же на заводахъ, которые устраивались помѣщиками, работали барщиною. Такимъ образомъ, заработная плата являлась второстепеннымъ элементомъ въ расцѣнкѣ издержекъ производства, или даже вовсе не принималась въ расчетъ. Въ этомъ отношеніи наши фабриканты имѣли передъ западно-европейскими несомнѣнное преимущество; но рядъ другихъ факторовъ, вліявшихъ на размѣры издержекъ производства, дѣлалъ такую выгоду мало ощутительною. Къ числу этихъ факторовъ относились главнымъ образомъ:

*

Недостатокъ и дороговизна капиталовъ.

Большія пространства и трудность сообщеній.

Дороговизна фабричныхъ пособій: машинъ, красильныхъ матеріаловъ и т. п., получавшихся почти исключительно изъ за границы.

Дороговизна желѣза, вслѣдствіе которой устройство всѣхъ механическихъ снарядовъ, а также инструментовъ, необходимыхъ для фабричнаго производства, требовало крупныхъ издержекъ.

Дороговизна топлива въ нѣкоторыхъ промышленныхъ округахъ, куда оно доставлялось издалека;

Наконецъ, степень образованности нашихъ фабрикантовъ, которые не имѣли достаточныхъ научныхъ познаній для раціональнаго веденія своихъ предпріятій и, не будучи, поэтому, въ состояніи пользоваться при производствѣ успѣхами химіи и механики, достигнутыми заграничными производителями, допускали излишнюю трату времени и работы, что увеличивало издержки фабрикаціи.

Дороговизна нашихъ заводскихъ фабрикатовъ, въ связи съ невысокими, сравнительно, качествами ихъ, дѣлала невозможною конкурренцію нашихъ товаровъ съ заграничными на иностранныхъ рынкахъ; поэтому большинство нашихъ фабрикъ работало для внутренняго потребленія и зависѣло отъ него. Между тѣмъ весь строй русской дореформенной жизни не могъ способствовать тому, чтобы фабричное производство стало на вполнѣ твердую ногу. Преобладающую часть населенія Россіи составляло крестьянство, придерживавшееся издревле заведенныхъ патріархальныхъ обычаевъ натуральнаго хозяйства; всѣ несложныя потребности крестьянскаго обихода удовлетворялись домашними, сподручными средствами: дома строились изъ помѣщичьяго лѣса, одежда производилась преимущественно изъ домашнихъ матеріаловъ (льна, шерсти и кожъ) *), пища ограничивалась также домашними запасами. Складъ жизни многихъ помѣщиковъ близко подходилъ къ крестьянскому: въ немъ также было замѣтно стремленіе довольствоваться продуктами и издѣліями, которые можно было получить въ предѣлахъ собственной вотчины, работою

*) Спросъ на хлопчатобумажныя издѣлія усилился въ сравнительно позднѣйшую эпоху.

своихъ же крѣпостныхъ людей; издѣліями заводскаго производства помѣщики и ихъ семьи пользовались только въ видѣ исключенія, въ качествѣ предметовъ роскоши, причемъ чаще всего эти послѣдніе выписывались изъ за границы. Помѣщичьи заводы, которые устраивались при нѣкоторыхъ экономіяхъ, являлись дорогою затѣею, доступною лишь болѣе зажиточнымъ землевладѣльцамъ. При такихъ условіяхъ деревенской жизни оставалось мало мѣста для спроса на произведенія обрабатывающей промышленности; и дѣйствительно— эти послѣднія шли въ наибольшемъ количествѣ на удовлетвореніе потребностей Государства — преимущественно на армію и флотъ—затѣмъ требовались городскими жителями, которыхъ еще въ 1850 г. не насчитывалось въ 733 городахъ Европейской Россіи и 5.500.000 душъ *), и, наконецъ, расходились между тою частью крестьянскаго населенія, которая работала на фабрикахъ.

Если разобрать приведенныя выше причины матеріальнаго свойства, стѣснявшія нашу фабрично-заводскую промышленность, то станетъ яснымъ, почему передовые дѣятели того времени не переставали утверждать, что эксплоатація производительныхъ силъ Государства въ томъ масштабѣ, на который самая интенсивность этихъ силъ давала право расчитывать, была бы возможна лишь при условіи созданія улучшенныхъ средствъ сообщенія. Русскимъ фабрикамъ и заводамъ приходилось бороться, главнымъ образомъ, съ отдаленностью разстояній: раіоновъ наличности сырья и пунктовъ его обработки, раіоновъ добычи топлива отъ фабричныхъ мѣстностей и раіоновъ заводскаго производства отъ тѣхъ рынковъ, на которые могли бы быть сбываемы продукты этого производства. Наиболѣе же дѣйствительнымъ средствомъ для сокращенія разстояній являлись желѣзныя дороги—положеніе, ставшее уже къ концу сороковыхъ годовъ всеобщимъ убѣжденіемъ, провозвѣстникомъ котораго въ Россіи по справедливости слѣдуетъ считать Императора Николая Павловича (см. томъ I, гл. I настоящаго очерка). Самому Императору не суждено было дожить до осуществленія Его завѣтнаго желанія—видѣть Россію покрытою желѣзнодорожною сѣтью **),

*) См. Тенгоборскій, Томъ I, часть 1, гл. IV.

**) Какъ извѣстно, Графу Клейнмихелю было поручено выработать проектъ такой сѣти (см. томъ I, гл. I, настоящаго очерка).

но Его Преемникъ, вѣрный завѣтамъ Своего Августѣйшаго Родителя, взялъ это дѣло въ Свои руки и наряду съ великими реформами, открывшими новую эпоху въ исторіи нашей культуры, прославилъ Свое имя дарованіемъ Россіи правильно развитой системы рельсовыхъ сообщеній.

Вліяніе желѣзныхъ дорогъ на ходъ нашей обрабатывающей промышленности сказалось очень опредѣленно. Непосредственные результаты проложенія рельсовыхъ путей выразились въ томъ, что заводчикамъ открылась возможность гораздо скорѣе, чѣмъ прежде, получать предназначенные для обработки сырье и полу-фабрикаты, даже изъ отдаленныхъ мѣстностей, причемъ достигались крупныя сбереженія на расходахъ доставки въ сравненіи съ прежнимъ временемъ. Въ такихъ же благопріятныхъ условіяхъ оказались наши фабрики и по отношенію къ топливу—особенно со времени возникновенія правильной разработки каменноугольныхъ залежей въ Донецкомъ бассейнѣ и въ привислинскихъ губерніяхъ (см. предыдущую главу) и съ сооруженіемъ въ этихъ раіонахъ желѣзныхъ дорогъ, доставлявшихъ минеральное топливо къ заводамъ по спеціальному пониженному тарифу. Далѣе, желѣзныя дороги, вообще расширяя раіонъ сбыта всякихъ товаровъ, облегчали условія внутренней торговли издѣліями фабрично-заводской промышленности и давали возможность фабрикантамъ увеличивать, а главнымъ образомъ, въ виду быстроты сообщеній, учащать, въ теченіе извѣстнаго даннаго періода времени свои торговые обороты. Наконецъ, сближеніе, посредствомъ рельсовыхъ путей, фабричныхъ мѣстностей съ морскими портами и съ нашею западною границею, создавало почву для оживленія оборотовъ внѣшней торговли, какъ привозной, такъ и отпускной.

Измѣнивъ въ благопріятномъ для обрабатывающей промышленности смыслѣ условія сбыта товаровъ, желѣзныя дороги—косвеннымъ образомъ—создали и повышеніе внутренняго спроса на продукты фабричнаго производства. Здѣсь вліяніе желѣзныхъ дорогъ тѣсно сливается съ тѣмъ воздѣйствіемъ, которое оказали на укладъ народной жизни достославныя преобразованія блаженной памяти Царя Освободителя. Послѣ завершенія реформъ, обновившихъ устои нашего гражданскаго быта, освободившихъ духовную личность крестьянина и призвавшихъ къ самодѣятельности общественныя силы, создались совершенно новыя условія жизни, не совмѣстимыя со всѣмъ прежъ-

нимъ строемъ хозяйственной дѣятельности страны. Съ возрастаніемъ производительности труда, переставшаго быть принудительнымъ, и съ постепеннымъ приростомъ народонаселенія, явилось много крестьянъ, искавшихъ трудоваго заработка внѣ земледѣлія; параллельно съ отмѣченнымъ выше увеличеніемъ числа фабрикъ и заводовъ, замѣчавшимся уже за время царствованія Императора Николая Павловича и продолжавшимся въ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ, образовался и постепенно росъ особый классъ фабричныхъ рабочихъ, въ большинствѣ случаевъ уже не кормившихся отъ земли и нуждавшихся, кромѣ покупнаго хлѣба, еще и въ издѣліяхъ заводскаго производства (мануфактурныхъ товарахъ, кожахъ, желѣзѣ, стеклѣ, керосинѣ и т. п.); у помѣщиковъ временно появились свободныя деньги, пріобрѣтенныя путемъ кредитныхъ операцій во вновь возникшихъ банкирскихъ учрежденіяхъ; города стягивали къ себѣ значительную часть сельскихъ жителей, причемъ замѣтно росли и развивались; удобство и скорость передвиженій вообще облегчили сношенія города съ деревнею и въ послѣднюю стали проникать многіе городскіе обычаи и привычки, удовлетвореніе которыхъ съ помощью однихъ домашнихъ средствъ представлялось уже невыполнимымъ. Такимъ образомъ, во всѣхъ классахъ населенія наблюдалось увеличеніе спроса на продукты фабрично-заводской промышленности, въ сильной мѣрѣ оживившее эту промышленность, чему немало способствовала и открывшаяся для торговаго сословія возможность пользоваться кредитомъ въ Государственномъ и частныхъ банкахъ.

Таможенная политика, съ помощью которой Правительство регулировало поступательное движеніе нашей обрабатывающей промышленности, значительно разнилась отъ запретительной системы, практиковавшейся въ 1822—1850 г.г. Уже съ сороковыхъ годовъ, послѣ удаленія отъ дѣлъ Графа Канкрина, въ средѣ самого Правительства стали замѣчаться новыя теченія, клонившіяся къ ослабленію прежнихъ ультра-протекціонистскихъ взглядовъ. Результатомъ такого движенія явился тарифъ 1850 г., знаменовавшій переходъ отъ строго-покровительственной къ умѣренно-охранительной таможенной политикѣ. Тарифы 1857 и 1868 г.г. были дальнѣйшими стадіями на пути развитія того же направленія. Началами, положенными въ ихъ основаніе, Правительство стремилось къ ограж-

денію отъ иностранной конкурренціи тѣхъ отраслей производства, которыя уже болѣе или менѣе твердо водворились въ Россіи; привозъ же такихъ матеріаловъ для обработки, поставить которые Россія въ то время оказывалась не въ состояніи, было рѣшено по возможности облегчить, въ цѣляхъ расширенія дѣятельности фабрикъ и заводовъ по окончательной выдѣлкѣ товаровъ. Равнымъ образомъ былъ облегченъ доступъ къ намъ различнымъ фабрикатамъ высшаго качества, производство которыхъ еще не развилось тогда въ Россіи.

Неизбѣжнымъ слѣдствіемъ такой политики должно было явиться усиленіе ввоза къ намъ иностранныхъ товаровъ; какъ противовѣсъ такому увеличенію ввоза Правительство должно было принять мѣры къ тому, чтобы усилить и нашъ вывозъ— главнымъ же предметомъ послѣдняго всегда были наши хлѣба. Поэтому, для слѣдованія по тому пути, который намѣтило себѣ Государство по отношенію къ фабрично-заводской промышленности, необходимо было оживить нашу внѣшнюю торговлю хлѣбомъ. Какъ видно изъ предшествующаго изложенія, Правительство такъ и поступило, остановившись на самомъ надежномъ способѣ достиженія своей цѣли, именно: на возможно быстромъ развитіи нашей рельсовой сѣти.

Слѣдовательно, главнымъ проводникомъ начинаній Правительства и въ данномъ случаѣ оказались желѣзныя дороги, безъ существованія которыхъ выполненіе выработаннаго плана новой постановки нашего фабрично-заводскаго дѣла представлялось бы неосуществимымъ.

Планъ этотъ увѣнчался несомнѣннымъ успѣхомъ въ томъ смыслѣ, что производительность большинства нашихъ фабрикъ и заводовъ за время царствованія Императора Александра II сильно развилась въ сравненіи съ предшествующей эпохой.

На первомъ мѣстѣ, по размѣру достигнутыхъ успѣховъ, слѣдуетъ поставить наше *свеклосахарное производство.*

Крестьянская реформа вызвала въ нашей сахарной промышленности кратковременный кризисъ, выразившійся въ томъ, что многіе помѣщичьи свеклосахарные заводы въ Малороссіи и Юго-Западномъ краѣ, вслѣдствіе потрясеній, вызванныхъ переходомъ отъ натуральнаго хозяйства къ денежному, въ первые же пореформенные года или закрылись или были сданы владѣльцами въ аренду. Продолжать работу на преж-

нихъ основаніяхъ они не могли, такъ какъ нуждались въ капиталѣ, который приходилось оплачивать высокимъ процентомъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, техническіе успѣхи въ области свекло-сахарнаго производства требовали дорогихъ устройствъ и были примѣнимы лишь при условіи существованія крупныхъ заводовъ, прежніе же сельскохозяйственные заводы не могли обзавестись нужными усовершенствованіями. Поэтому вскорѣ послѣ 1861 г. свеклосахарное производство начало уже становиться капиталистическимъ предпріятіемъ, привлекавшимъ къ себѣ компанейскіе капиталы. Образовавшіяся приблизительно съ 1866 г. акціонерныя общества и товарищества, собравъ значительныя денежныя средства, вновь быстро подняли свекло-сахарную промышленность, упавшую было въ 1861—1864 г.г. Къ концу разсматриваемаго царствованія прежніе огневые заводы замѣнились усовершенствованными паровыми; въ то же время площадь свекловичныхъ плантацій расширилась, а выработка свекловичнаго сахара увеличилась съ 795.561 пуда въ 1856—1857 г.г. до 12.399.897 пуд. въ 1880—1881 г.г., т. е. *болѣе, чѣмъ въ 15 разъ* *).

Упрочиваясь все болѣе и болѣе на внутреннемъ рынкѣ при содѣйствіи охранительныхъ таможенныхъ пошлинъ **), туземный сахаръ вскорѣ окончательно вытѣснилъ привозный ***) и, что еще важнѣе, самъ сталъ предметомъ значительнаго вывоза, чему содѣйствовало и Правительство, постановивъ возвращать акцизъ, взысканный за сахаръ, который впослѣдствіи оказался бы предназначеннымъ къ отправкѣ за границу. Правда, что вывозъ сахара не былъ явленіемъ совершенно новымъ: онъ производился и ранѣе, но ограничивался самыми незначительными размѣрами (отъ 6 до 74 тысячъ пуд. въ годъ); къ 1880 же году нашъ отпускъ уже превышалъ 1.000.000 пуд. и былъ поставленъ въ такія условія, которыя обезпечивали дальнѣйшее его возрастаніе.

Такими выдающимися успѣхами отечественная свеклосахарная промышленность въ сильной мѣрѣ обязана тому обстоя-

---

*) См. Истор. стат. обзоръ фабр. зав. пром.; т. II, VII, 15.

**) Съ 1854 г. отмѣнено прежде дѣйствовавшее запрещеніе привоза сахара рафинада, но онъ обложенъ пошлиною въ 4—4,5 р. съ пуда; за сахарный песокъ пошлина назначена въ 2,5 р.—3 р. съ пуда.

***) Еще въ пятилѣтіе 1846—1850 г.г. средній привозъ къ намъ сахара равнялся 1.942.000 пуд. въ годъ (см. Сборн. свѣд. по ист. и стат. I, II, 92).

тельству, что въ раіонахъ сахарнаго производства (Малороссіи, Юго-Западномъ краѣ и Привислинскихъ губерніяхъ) въ семидесятыхъ годахъ уже были проложены сначала желѣзнодорожныя магистрали, дававшія исходъ сахару на внутренніе и внѣшніе рынки, а затѣмъ двѣ соединительныя желѣзнодорожныя линіи, Сумская и Фастовская, которыя были сооружены въ расчетѣ на пользу ихъ для торговли сахаромъ *).

Второе мѣсто послѣ сахарнаго производства, по успѣхамъ, сдѣланнымъ за время царствованія Императора Александра II, занимаетъ *мануфактурная промышленность* и, главнымъ образомъ, обработка хлопка.

Уже въ пятидесятыхъ годахъ стоимость всѣхъ выработанныхъ въ Россіи хлопчатобумажныхъ издѣлій, какъ извѣстно, достигла крупной цифры 44.872.000 р. (см. выше); къ 1880 г. цифра эта возросла почти въ 5 разъ и равнялась 240.690.000 р. **). Такой крупный ростъ производства обусловливался увеличеніемъ исключительно внутренняго потребленія, вызваннымъ дешевизною бумажныхъ тканей; вывозъ хлопчатобумажныхъ издѣлій продолжалъ оставаться весьма незначительнымъ и въ періодъ времени 1876—1880 г.г. даже понизился сравнительно съ началомъ шестидесятыхъ годовъ ***).

Несмотря на распространеніе русскихъ владѣній въ Средней Азіи, гдѣ воздѣлывался въ значительномъ количествѣ хлопокъ, главнымъ матеріаломъ для нашей бумагопрядильной промышленности служилъ, какъ и прежде, привозимый по Европейской границѣ хлопокъ, ввозъ котораго съ 1864 по 1871 г. допускался безъ оплаты его пошлиною ****).

---

*) Къ той же категоріи продуктовъ, которые только въ послѣднее время стали предметами нашего заграничнаго вывоза, принадлежитъ и нефть, правильная разработка источниковъ которой началась съ семидесятыхъ годовъ; но, такъ какъ разцвѣтъ нефтяной промышленности относится къ царствованію Императора Александра III, то объ этомъ предметѣ будетъ рѣчь ниже.

**) Выводъ сдѣланъ на основаніи данныхъ Сборн. свѣд. по исторіи и стат. вн. торг. I, II, 276. Въ ростѣ хлопчатобумажнаго производства у насъ, какъ и въ Западной Европѣ, былъ перерывъ, причиненный междоусобною войною въ Сѣверной Америкѣ (въ началѣ шестидесятыхъ годовъ), откуда за это время прекратилась доставка хлопка. По минованіи войны привозъ возобновился въ значительно возросшемъ размѣрѣ.

***) Вывозъ составлялъ, по цѣнности:

въ 1861—1865 г.	4.169.000 р.
— 1876—1880 —	1.356.000 —

****) Ежегодный ввозъ по Европейской границѣ съ 1.533.000 пуд. (въ среднемъ выводѣ) въ годъ за пятилѣтіе 1851—1855 г.г. увеличился до 5.033.000 пуд. въ 1876—1880 г.г. См. тамъ же, стр. 274.

Фабричная обработка *льнянаго волокна и конопли,* судя по абсолютной цифрѣ, которая показываетъ стоимость продуктовъ льнотрепальныхъ, льнопрядильныхъ, полотняныхъ и канатныхъ фабрикъ въ 1880 г.,—31.854.000 р. *), — также обнаружила весьма крупный ростъ, такъ какъ въ пятидесятыхъ годахъ такихъ издѣлій вырабатывалось не болѣе, какъ на 5 мил. р. **). Но сравненіе самыхъ размѣровъ производствъ хлопчатобумажнаго и льнянаго (вмѣстѣ съ неньковымъ) съ очевидностью показываетъ, насколько хлопчатобумажная промышленность взяла верхъ надъ льняной. Причины такого явленія уже разсмотрѣны выше; здѣсь можно только добавить, что все возраставшее распространеніе по деревнямъ хлопчатобумажныхъ тканей до извѣстной степени объяснялось экономическими измѣненіями, происшедшими въ нашемъ народномъ хозяйствѣ съ 1861 г. Въ настоящей главѣ уже говорилось о постоянной нуждѣ въ деньгахъ, которую стали испытывать крестьяне послѣ отмѣны крѣпостнаго права; во многихъ мѣстностяхъ имъ стало выгоднѣе не оставлять собранный съ ихъ земель ленъ у себя для домашней выработки холстовъ, а продавать его сырьемъ на льнопрядильныя фабрики или скупщикамъ для вывоза за границу, куда онъ сталъ требоваться въ значительномъ количествѣ для англійскихъ и нѣмецкихъ льнопрядиленъ ***),—для одежды же покупать дешевые ситцы, на которые такимъ образомъ создался обширный внутренній рынокъ.

Несмотря на то, что распространеніе ситцевъ ограничивало выдѣлку холстовъ для домашняго употребленія, обработка льна кустарнымъ способомъ для продажи на фабрики въ видѣ пряжи или по вольной цѣнѣ въ видѣ грубыхъ полотенъ продолжала держаться въ крестьянскихъ хозяйствахъ, хотя и не въ прежнихъ размѣрахъ. Въ нѣкоторыхъ раіонахъ фабричное производство вытѣснило собою кустарное; но гдѣ уцѣлѣла кустарная форма, тамъ фабрики

---

*) Тамъ же, стр. 286.

**) См. А. Семеновъ. Стат. свѣд. о мануфактур. пром., стр. 33. Возрастаніе производства шло весьма неравномѣрно, то повышаясь,—болѣе всего благодаря поставкамъ полотенъ на армію во время польскаго возстанія 1863 г. и послѣдней русско-турецкой войны,—то переживая временные кризисы.

***) Спросъ на нашъ ленъ для заграничныхъ фабрикъ постепенно возросталъ и въ среднемъ выводѣ составлялъ въ 1851—1855 г.г. 2.810.000 пуд., а въ 1876—1880 г.г. уже 9.732.000 пуд. (См. Сборн. свѣд. по истор. и стат. I, II, 283).

способствовали распространенію среди кустарей улучшенныхъ пріемовъ производства. Это послѣднее замѣчаніе относится ко всѣмъ видамъ нашей мануфактурной промышленности, кромѣ шелковой (см. ниже).

По мѣрѣ распространенія фабричной обработки льнянаго волокна и вслѣдствіе все возраставшаго спроса на него изъ за границы, культура льна принимала у насъ все болѣе и болѣе обширные размѣры. Особенно сильное развитіе получило льноводство съ постройкою въ льноводныхъ раіонахъ желѣзныхъ дорогъ, способствовавшихъ болѣе скорой и дешевой перевозкѣ льна. Со времени отмѣны крѣпостнаго права посѣвъ льна въ помѣщичьихъ хозяйствахъ значительно сократился, но зато крестьяне, видѣвшіе хорошій заработокъ въ продажѣ льна, усиленно занялись культурой его и, не довольствуясь надѣльными землями, стали арендовать помѣщичьи, платя иногда за лучшія для этой цѣли земли—цѣлины, перелоги, брошенныя пашни—весьма высокія цѣны.

Посѣвы конопли въ крестьянскихъ хозяйствахъ средней Россіи то же увеличились послѣ крестьянской реформы, такъ какъ спросъ на пеньку существовалъ то же весьма хорошій и она, подобно льну, вывозилась за границу, хотя и въ меньшемъ количествѣ *).

Соперникомъ пеньки и льна, кромѣ хлопка, явился со второй половины истекшаго столѣтія еще *джутъ*—остъ-индское растеніе, проникшее въ Европу въ 1832 г. и по своей дешевизнѣ пригодное для приготовленія изъ его волокна грубыхъ тканей. Издѣлія изъ такихъ тканей—особенно мѣшки—стали быстро распространяться и у насъ; это отразилось на уменьшеніи спроса на подобныя же льняныя и пеньковыя издѣлія и повело къ усиленному привозу въ Россію джутовыхъ мѣшковъ и упаковочныхъ тканей, которые до 1881 г. впускались къ намъ безпошлинно **), и во многихъ раіонахъ совершенно уничтожили льномѣшечное производство.

Нашей *шерстяной* промышленности за разсматриваемое время пришлось пережить такіе же періоды упадка и слѣдую-

*) За все разсматриваемое время вывозъ пеньки держался на уровнѣ около 3 мил. пуд. въ годъ (тамъ же).

**) Общій привозъ по разсматриваемой статьѣ въ 1877—1881 г.г. достигъ 661.000 пуд. (см. Фабрично-заводская промышленность и торговля Россіи, стр. 31).

щаго за нимъ оживленія, какъ и отечественному льняному производству. За возрастаніемъ суконнаго производства въ шестидесятыхъ годахъ, вызваннаго, главнымъ образомъ, казенными заказами на обмундированіе арміи, наступила для нашего сукнодѣлія тяжелая пора, когда ему приходилось конкуррировать съ привозными заграничными шерстяными тканями, ввозъ которыхъ къ намъ въ 1868—1872 г.г. сильно возросъ, благодаря пониженію въ 1868 г. таможенныхъ пошлинъ на нихъ *). Кромѣ иностранной конкурренціи, подрывомъ развитію русскаго сукнодѣлія въ началѣ семидесятыхъ годовъ явилось быстро усилившееся внутреннее производство неваляныхъ шерстяныхъ тканей, которыя, совмѣстно съ водвореніемъ на внутреннемъ рынкѣ привозныхъ шерстяныхъ издѣлій той же категоріи, создали избытокъ предложенія и, какъ слѣдствіе его, застой въ производствѣ. Распоряженіе объ очищеніи съ 1 Января 1887 г. всѣхъ таможенныхъ пошлинъ золотомъ (см. предшествующую главу) повліяло на уменьшеніе заграничнаго ввоза, а послѣдовавшіе новые заказы интендантскаго вѣдомства по случаю мобилизаціи войскъ въ 1877 г. вновь вызвали сильный подъемъ какъ суконнаго производства, такъ и выдѣлки неваляныхъ тканей внутри Россіи. Въ общемъ выводѣ наша шерстяная промышленность, по стоимости выпущенныхъ издѣлій, съ 1856 по 1880 г. усилилась болѣе, чѣмъ втрое (съ 25.500.000 р. до 86.700.000 р., не считая губерній Царства Польскаго, въ которыхъ шерстяныхъ издѣлій всякаго рода въ 1879 г. было выработано на 16.500.000 р. **).

При этомъ, однако, имѣющіяся по данному предмету статистическія свѣдѣнія показываютъ, что матеріалъ для внутренней выдѣлки—сырая шерсть—въ крупныхъ размѣрахъ получался изъ за границы ***) и что, слѣдовательно, наше овцеводство оказывалось не въ силахъ снабдить шерстью въ достаточномъ количествѣ перерабатывавшія этотъ продуктъ фабрики.

---

*) Пошлина на привозныя сукна была понижена съ 1 р. 54 к. до 1 р. 20 к. (до 1857 г. она составляла 2 р. 30 к.) съ фунта. Соотвѣтственно съ этимъ были уменьшены пошлины и на неваляныя шерстяныя ткани.

**) Данныя для этихъ подсчетовъ взяты изъ Историко-статистическаго обзора фабрично-зав. пром. Россіи, т. II, 1, 141—142.

***) Ввозъ къ намъ сырой шерсти, въ 1851—1855 г.г. не превышавшій 24.000 пуд. въ годъ, въ 1876—1880 г.г. равнялся уже 431.000 пуд. (см. Сборн. свѣд. по истор. и стат. т. I, II, 293).

Подобно другимъ видамъ нашей мануфактурной промышленности, русское *шелковое производство* подъ вліяніемъ новыхъ условій экономической жизни страны сдѣлало ощутительные успѣхи. Производительность всѣхъ шелкоткацкихъ и ленточныхъ фабрикъ въ Имперіи за 1879 г. исчислялась въ суммѣ 13.921.000 р. *), превышая оцѣнку производства такого же рода фабрикъ въ 1850 г. болѣе, чѣмъ вдвое. При всемъ томъ обращаетъ на себя вниманіе фактъ, что наша шелковая промышленность, такъ же, какъ хлопчатобумажная, весьма мало пользовалась открывшейся, благодаря нашимъ завоеваніямъ въ Средней Азіи, возможностью полученія сыраго матеріала въ предѣлахъ Россіи, и наши фабриканты продолжали въ этомъ отношеніи находиться въ зависимости отъ иностранныхъ рынковъ, откуда поступалъ къ намъ шелкъ—преимущественно въ полуобработанномъ видѣ. Привозъ его постепенно возрасталъ съ развитіемъ нашей шелковой промышленности, несмотря на сравнительно высокія таможенныя пошлины, близко подходившія къ ставкамъ тарифа 1841 г. **). Что же касается привоза заграничныхъ шелковыхъ тканей, то усиленная дѣятельность нашихъ шелкоткацкихъ фабрикъ удерживала его въ сравнительно ограниченныхъ размѣрахъ, причемъ онъ къ концу семидесятыхъ годовъ, когда пошлины стали взиматься золотомъ, замѣтно сократился ***).

Слѣдуетъ еще замѣтить, что за разсматриваемый періодъ времени мелкая шелкоткацкая промышленность, съ усиленіемъ большихъ мануфактуръ, не только не ослабѣла, какъ это замѣчалось въ дѣлѣ хлопчатобумажнаго и шерстянаго производствъ, но, напротивъ того, значительно развилась и окрѣпла ****).

При обозрѣніи положенія отдѣльныхъ видовъ нашей

---

*) Тамъ же, стр. 302.

**) Привозъ шелка (по европейской границѣ) въ полуобработанномъ видѣ (крученаго и пряденаго) возросъ съ 5 мил. въ пятидесятыхъ годахъ до 21 мил. въ концѣ семидесятыхъ. Ввозъ шелка-сырца на обѣихъ границахъ оставался приблизительно на одинаковомъ уровнѣ и колебался между 5 и 10 мил. пуд. въ годъ; въ частности же по европейской границѣ такой привозъ обнаруживалъ постепенное изъ года въ годъ возрастаніе (см. тамъ же, стр. 301). Пошлины равнялись: на шелкъ-сырецъ—50 к. съ пуда, а на шелкъ въ полуобработанномъ видѣ—отъ 4 р. 50 к. до 5 р. съ пуда.

***) Привезено шелковыхъ издѣлій:

въ 1856—1860 г.г. на сумму	6.120.000 р. въ годъ.
— 1876—1880 — — —	3.648.000 — — —

****) См. Истор. статист. обзоръ пром. Россіи, II, 1, 196.

обрабатывающей промышленности за время царствованія Императора Николая Павловича упоминалось еще о производствахъ: *писчебумажномъ, кожевенномъ и табачномъ.*

Въ послѣдующее царствованіе двѣ первыя изъ перечисленныхъ отраслей въ количественномъ отношеніи сильно двинулись впередъ. Въ 1855 г. сумма производства русскихъ писчебумажныхъ фабрикъ опредѣлялась въ 3.070.000 р., а въ 1879 г. она уже показывается въ 9.567.000 р. (безъ привислинскихъ губерній, производство которыхъ оцѣнивалось въ это время въ 1.030.000 р.) *). Качественная сторона этого производства, признававшаяся удовлетворительною уже въ 1850 г. (см. выше), сдѣлала, по отзывамъ спеціалистовъ, дальнѣйшіе успѣхи, причемъ фабриканты, для выдѣлки бумажнаго товара, научились пользоваться, кромѣ тряпья, нѣкоторыми суррогатами его: соломою, камышемъ, осокою. Однако спросъ на писчебумажныя издѣлія росъ быстрѣе производства, что доказывается постоянно увеличивавшимся привозомъ къ намъ такихъ издѣлій изъ за границы **).

Кожевенное производство, въ смыслѣ увеличенія количества и цѣнности выпускаемыхъ на рынокъ товаровъ, также прогрессировало—и весьма крупно (цѣнность производства за время съ 1856 г. по 1880 г. поднялась съ 9.959.000 р. до 41.986.000 р. ***), но техническое усовершенствованіе производимыхъ издѣлій подвигалось впередъ очень медленно. Нѣкоторые изслѣдователи приписываютъ значительную долю вины за отсталость этого дѣла у насъ сравнительно съ западными государствами нашимъ потребителямъ, которые предпочитаютъ брать товаръ худшаго сорта, но дешевый, нежели платить лишнее за болѣе доброкачественныя издѣлія. Какъ бы то ни было, неудовлетворительное положеніе техники нашего кожевеннаго производства замѣтно отразилось на оборотахъ нашей внѣшней торговли кожами: заграничная цѣнность вывоза выдѣланнаго кожанаго товара, вслѣдствіе несовершенства выдѣлки, все продолжала падать; напротивъ того, на невыдѣланныя кожи,

---

*) Тамъ же, II, IX, 43.

**) Писчебумажныхъ товаровъ перевезено по Европейской границѣ: за пятилѣтіе 1856—1860 г.г. 38,2 мил. пуд., а за 1876—1880 г.г. уже 209,8 въ годъ (см. Сборн. свѣд. по истор. и стат., I, II, 151.).

***) См. Истор. стат. Обзоръ пром. II, VII, 16 и 22.

какъ на сырье для иностранной обработки, требованія все увеличивались и вывозъ ихъ постоянно возрасталъ *).

Относительно фабрикаціи табака приходится констатировать хотя и повышеніе производства, но, сравнительно, очень незначительное. По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ 1849 г. **) производство табака въ Россіи опредѣлялось цифрою свыше 3 мил. пуд., по изслѣдованіямъ же, произведеннымъ Министерствомъ Финансовъ въ концѣ семидесятыхъ годовъ, размѣры производства были установлены въ цифрѣ около 4 мил. пуд. ***). Табакъ этотъ, какъ и въ прежнее время, былъ по преимуществу низкосортный, лучшіе же сорта по большей части привозились изъ за границы, для выдѣлки изъ нихъ сигаръ, папиросъ и курительнаго табака для болѣе зажиточнаго класса населенія, отчасти же для улучшенія качества табака внутренняго производства. Привозъ такихъ сортовъ, несмотря на обложеніе его значительною пошлиною, держался на довольно высокомъ уровнѣ. Наряду съ этимъ, однако, и мы вывозили за границу достаточное количество табака—преимущественно низкихъ сортовъ ****).

Наконецъ, болѣе мелкія отрасли обрабатывающей промышленности, разсматривать которыя каждую въ отдѣльности здѣсь не представляется возможности, также могли представить доказательства болѣе или менѣе ощутительнаго расширенія производства, подъ вліяніемъ новыхъ условій хозяйственнаго быта и усовершенствованія перевозочныхъ средствъ.

Что касается горнозаводскаго дѣла и спеціально той области его, которая заслуживаетъ наибольшаго вниманія съ точки зрѣнія торгово-промышленныхъ интересовъ страны—желѣзодѣлательной и металлургической промышленности,—то къ этимъ

---

*) Вывозъ юфти, нѣкогда одной изъ доходнѣйшихъ статей нашего экспорта, упалъ по цѣнности съ 844.000 р. (въ 1862 г.) до 255.000 р. (въ 1882 г.), хотя по количеству пудовъ онъ держался за это время приблизительно на одномъ уровнѣ (14—22 тыс. пуд.), значительно однако упавшемъ въ сравненіи съ концомъ первой четверти XIX столѣтія, когда онъ составлялъ 82 тыс. пуд. Вывозъ же невыдѣланныхъ кожъ увеличился за 1862—1882 г.г. съ 67.000 до 459.000 пуд. (См. Сборн. свѣд. по истор. и стат., I, II, 184).

**) Журналъ Министерства Государств. Имуществъ 1849 г., № 6.

***) См. Истор. стат. обзоръ пром. Россіи, II, V, 21. Въ указанномъ изданіи оговорено, однако, что свѣдѣнія о табачномъ производствѣ не отличаются у насъ ни полнотою, ни достовѣрностью.

****) Ввозъ табака оставался за все разсматриваемое время приблизитедьно на одинаковомъ уровнѣ: 176—200 тыс. пуд. въ годъ, но цѣнность привозимыхъ табачныхъ издѣлій возросла болѣе чѣмъ вдвое. Вывозъ же нашъ количественно увеличился въ сильной степени (съ 178 до 271 тыс. пуд.). См. Сборн. свѣд. по ист. и стат , I, II, 89.

послѣднимъ, послѣ Крымской кампаніи, были предъявлены весьма высокія требованія, выполненіе которыхъ явно превосходило силы отечественной производительности въ тогдашнемъ ея состояніи. Въ ряду мѣръ, предначертанныхъ Императоромъ Александромъ II, для возстановленія экономическаго благосостоянія Россіи, потрясеннаго пережитымъ нами тяжелымъ кризисомъ, одно изъ первыхъ мѣстъ, какъ извѣстно, занимало сооруженіе сѣти рельсовыхъ путей. Приступъ къ осуществленію такого плана, въ связи съ предстоявшимъ перевооруженіемъ арміи и обновленіемъ флота, не могъ не вызвать усиленнаго спроса на желѣзо, добыча котораго была у насъ въ то время ничтожна и не обѣщала, въ ближайшемъ по крайней мѣрѣ будущемъ, обнаружить сколько нибудь серьезные успѣхи, главнымъ образомъ, вслѣдствіе повсемѣстнаго употребленія древеснаго топлива при плавкѣ чугуна, тогда какъ за границею уже давно былъ всюду распространенъ каменный уголь. Между тѣмъ для Правительства было существенно важно приступить къ исполненію своихъ предположеній, не теряя лишняго времени. Политика нашего Правительства въ этомъ вопросѣ, заключавшаяся въ дозволеніи желѣзнодорожнымъ компаніямъ получать изъ за границы всѣ нужныя имъ металлическія принадлежности безъ оплаты ихъ пошлинами и завершившаяся разрѣшеніемъ, въ 1861 г., безпошлиннаго привоза чугуна и желѣза для всѣхъ механическихъ заводовъ и оставленіемъ въ силѣ уже прежде дѣйствовавшаго правила о безпошлинномъ привозѣ заграничныхъ машинъ (на которыя только съ 1868 г. была наложена небольшая пошлина), уже разсмотрѣна, въ ея главныхъ чертахъ, въ предшествующей главѣ; въ той же главѣ содержатся свѣдѣнія о мѣрахъ, принятыхъ къ увеличенію внутренней добычи желѣза и о зарожденіи каменноугольной промышленности на югѣ Россіи и въ привислинскихъ губерніяхъ. Наконецъ, изъ той же главы видно, какъ благодаря поощряемой Правительствомъ постройкѣ рельсовой сѣти появилась и постепенно развилась у насъ цѣлая новая отрасль желѣзодѣлательной промышленности—изготовленіе рельсовъ съ ихъ принадлежностями и подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ. Здѣсь достаточно будетъ отмѣтить, что, помимо водворенія у насъ упомянутыхъ производствъ, дѣло отечественнаго машиностроенія вообще за шестидесятые и семидесятые года успѣло значительно окрѣпнуть: въ 1856 г. Россія обладала только 25

механическими заводами съ производствомъ, оцѣнивавшимся всего въ 3.842.000 р.; въ 1879 г. число такихъ заводовъ дошло до 247, а стоимость выработанныхъ ими издѣлій до 72.863.000 р.*). Многіе изъ этихъ заводовъ были настолько удовлетворительно обустроены, очт могли своими собственными силами изготовлять нѣкоторые аппараты, инструменты и машины во всѣхъ ихъ частяхъ; но существовали и такія машины (напр. для обработки волокнистыхъ веществъ, бумагодѣлательныя, типографскія и др.), съ фабрикаціею которыхъ даже лучшіе изъ существовавшихъ тогда заводовъ не могли справиться: они ограничивались сборкою доставлявшихся изъ за границы частей такихъ машинъ.

Затѣмъ, въ качествѣ общаго явленія, слѣдуетъ отмѣтить, что почти всѣ наши машиностроительные заводы работали на иностранномъ металлѣ. Что таковъ былъ принятый порядокъ производства—доказывается шедшимъ параллельно съ увеличеніемъ производства заводовъ ростомъ привоза къ намъ изъ за границы чугуна, желѣза и стали (не считая рельсовъ); въ 1880 г. привозъ перечисленныхъ металловъ выражался цифрою въ 26.701.000 пуд., тогда какъ въ 1861 г. онъ еще не превышалъ 877.000 пуд. **).

Здѣсь, въ частности, нельзя не сказать нѣсколькихъ словъ о постройкѣ у насъ сельскохозяйственныхъ орудій и машинъ, которыя имѣютъ особое значеніе для Россіи, какъ страны по преимуществу земледѣльческой. Производство крупныхъ машинъ такого рода сравнительно мало привилось у насъ; при бѣдности нашего сельскаго населенія и отсутствіи привычки у крестьянъ пріобрѣтать подобныя орудія въ складчину, спросъ на нихъ существовалъ только со стороны помѣщиковъ, да и то наиболѣе крупныхъ, причемъ и эти послѣдніе часто предпочитали выписывать ихъ изъ за границы. Масса же потребите-

---

*) См. Истор. стат. обзоръ пром. Россіи, II, 4, I, 98.—Эта цифра относится только къ 50 губерніямъ Европейской Россіи. Въ Привислинскомъ краѣ и въ Финляндіи въ 1879 г. существовало еще 88 механическихъ заводовъ, съ производствомъ на 8.406.000 р. Въ приведенную въ текстѣ цифру стоимости производства механическихъ заводовъ въ 1879 г. вошла стоимость изготовленныхъ въ этомъ году рельсовъ, подвижнаго состава и разныхъ другихъ принадлежностей желѣзныхъ дорогъ, а также выдѣлка желѣза, стали, артиллерійскихъ орудій и снарядовъ. Эти производства можно оцѣнить въ совокупности цифрою около 31 мил. р., такъ что на машиностроеніе, въ тѣсномъ смыслѣ, придется около 41 мил. р. (См. тамъ же, стр. 97).

**) Этотъ подсчетъ сдѣланъ на основаніи цифровыхъ данныхъ, приведенныхъ въ Сборникѣ свѣд. по истор. и статистикѣ внѣшней торговли Россіи, I, II, 237.

лей довольствовалась простыми, дешевыми машинами и тѣмъ поощряла производство этого сорта орудій внутри страны. Распространенію заведеній, изготовлявшихъ эти простыя орудія и машины, способствовало еще и то обстоятельство, что для устройства такихъ заведеній требовалась затрата лишь весьма незначительнаго капитала. Такъ какъ въ машины подобнаго сорта входитъ въ довольно большомъ количествѣ дерево—матеріалъ у насъ дешевый—а чугунъ и желѣзо примѣняются въ такихъ орудіяхъ преимущественно безъ механической обработки ихъ, то упомянутыя заведенія обходились по большей части безъ употребленія станковъ и механическихъ двигателей, обыкновенно весьма дорого стоящихъ.

Аналогическія причины способствовали и процвѣтанію у насъ мелкой, кустарной промышленности по обработкѣ металловъ, твердо укоренившейся въ народѣ и державшейся въ разсматриваемую эпоху на прежней высотѣ, особенно въ производствѣ ножеваго товара.

Указанная выше особенность—работа на иностранномъ матеріалѣ—составляетъ типическій признакъ производства не только механическихъ, но и всѣхъ вообще русскихъ фабрикъ и заводовъ за время царствованія Императора Александра II. Большинство нашихъ заводовъ того времени носило характеръ передѣльныхъ, т. е. получало всѣ главные виды сырья и полуобработанныхъ продуктовъ изъ за границы, а въ Россіи лишь окончательно обрабатывало ихъ, для того, чтобы воспользоваться выгодами таможенной охраны, существовавшей для готовыхъ товаровъ. При такомъ порядкѣ дѣятельности нашихъ фабрикъ, ихъ производительность, какъ видно изъ приведенныхъ выше цифровыхъ данныхъ, сильно развилась и окрѣпла; образовались кадры опытныхъ фабричныхъ рабочихъ, а для руководительства ими явилось значительное число техниковъ, выпущенныхъ изъ вновь учрежденныхъ за это время высшихъ промышленныхъ учебныхъ заведеній въ С.-Петербургѣ, Москвѣ и Ригѣ. Все это—положительныя стороны разсматриваемаго порядка, но онъ имѣлъ и свои недостатки. Главнѣйшій заключался въ томъ, что при описанныхъ обстоятельствахъ не могла свободно развиваться у насъ добывающая промышленность и народъ лишался тѣхъ заработковъ, которые онъ, при иныхъ условіяхъ, могъ бы получать отъ нея. Въ подтвержденіе сказаннаго достаточно указать на крайне слабое, въ сравненіи съ

другими странами, возрастаніе у насъ добычи чугуна въ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ, на ничтожные размѣры разработки каменноугольныхъ залежей за то же время (см. предшествующую главу), на незначительное развитіе еще въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ площади хлопковыхъ плантацій въ Туркестанскомъ краѣ, гдѣ въ 1884 г. подъ такимъ посѣвомъ находилось всего 300 десятинъ земли *) и т. д.

Такое положеніе вещей съ теченіемъ времени не могло не привлечь къ себѣ вниманіе Правительства. Это послѣднее, убѣдившись къ концу семидесятыхъ годовъ въ томъ, что первоначально преслѣдовавшаяся имъ цѣль—постановка на твердую ногу дѣла фабричной обработки въ Россіи всякаго рода сырыхъ и полуобработанныхъ продуктовъ—уже могла считаться достигнутою, обратилось къ другой сторонѣ вопроса—изысканію мѣръ для поощренія эксплоатаціи богатыхъ естественныхъ запасовъ страны. При работѣ въ этомъ направленіи Правительство неминуемо должно было считаться съ тѣмъ фактомъ, что, вслѣдствіе повсемѣстнаго, начавшагося тогда, паденія цѣнъ на хлѣбъ (см. выше), наше земледѣліе оказалось въ удрученномъ положеніи, грозившемъ продлиться на долгіе годы, такъ какъ всемірный опытъ показывалъ, что признанныя и у насъ неизбѣжными перемѣны въ общемъ направленіи сельскаго хозяйства (присоединеніе къ культурѣ зерновыхъ хлѣбовъ разведенія животныхъ, промышленныхъ растеній и т. п.) требуютъ для ихъ осуществленія продолжительнаго времени и затраты крупныхъ капиталовъ. Эти соображенія повлекли за собой признаніе затруднительности опираться, въ дѣлѣ дальнѣйшаго развитія экономическихъ силъ страны, на одно лишь земледѣліе и подсказали необходимость обратиться къ использованію въ болѣе широкихъ, чѣмъ прежде, размѣрахъ минеральныхъ, животныхъ и растительныхъ богатствъ Россіи, съ тѣмъ, чтобы пускать ихъ въ дальнѣйшую обработку на вполнѣ уже приспособленныхъ къ выполненію такой задачи отечественныхъ фабрикахъ и заводахъ. Такой планъ поддавался, однако, исполненію лишь при условіи нѣкотораго стѣсненія внѣшняго ввоза, такъ какъ въ противномъ случаѣ заграничная конкурренція, сильная долголѣтнею опытностью и обиліемъ капиталовъ, могла бы задавить на первыхъ же порахъ нашу, пред-

*) См. Сборн. свѣд. по истор. и статистикѣ, I, II, 272.

назначенную къ возрожденію на новыхъ началахъ, промышленность.

Указаннымъ путемъ, послѣ 1877 г., когда, ради надобностей Государственнаго Казначейства, было постановлено взимать всѣ таможенныя пошлины золотомъ, Правительство пришло къ убѣжденію, что абсолютныя цифры таможенныхъ окладовъ на многіе привозные предметы слѣдуетъ увеличить въ сравненіи съ тѣми таможенными ставками, которыми въ эпоху шестидесятыхъ годовъ задумано было удовлетворять внутреннему спросу при помощи иностраннаго ввоза. Увеличеніе это было, однако, произведено не сразу, а мало по малу, въ строгомъ соотвѣтствіи какъ съ состояніемъ каждаго даннаго производства внутри Россіи, такъ и съ потребностью населенія въ охраняемыхъ продуктахъ.

Рѣшительный поворотъ русской таможенной политики въ сторону раціональнаго протекціонизма относится къ началу восьмидесятыхъ годовъ, т. е. совпадаетъ по времени съ началомъ царствованія Императора Александра III; окончательное же выраженіе это новое направленіе получило въ тарифѣ 1891 г., которымъ оказывалось особое покровительство добычѣ всѣхъ видовъ ископаемыхъ (сѣры, колчедановъ, всякихъ рудъ, камней, каменнаго угля), а также поощрялись—при соблюденіи должной осмотрительности въ увеличеніи размѣровъ прежнихъ ставокъ—существовавшіе уже, или вновь возникавшіе виды промышленности, обрабатывающей сырье отечественнаго происхожденія—особенно химическое, мануфактурное и металлургическое производства, равно какъ и такія отрасли сельскохозяйственной промышленности, какъ винодѣліе, переработка искусственныхъ удобреній, изготовленіе крахмала, лѣсотехническихъ продуктовъ (скипидара, канифоли, целлюлезы) и т. п.

Такимъ образомъ, политика осторожно примѣняемаго протекціонизма отлилась въ окончательныя свои формы только одиннадцать лѣтъ тому назадъ; слѣдовательно срокъ дѣйствія ея является еще сравнительно непродолжительнымъ *). Тѣмъ

*) Періодъ запретительной таможенной политики, главнымъ представителемъ которой являлся Графъ Канкринъ, хотя она была начата еще его предшественникомъ, Графомъ Гурьевымъ, продолжался 27 лѣтъ (1822—1850 г.г.); смѣнившая ее умѣренно-охранительная таможенная система была въ дѣйствіи столько же времени (1850—1877 г.г.).

не менѣе на нѣкоторыхъ отрасляхъ нашей промышленности уже замѣтны благотворные плоды ея.

Первое мѣсто въ этомъ отношеніи принадлежитъ *нефтяному дѣлу*. Исторія нашей нефтяной промышленности служитъ разительнымъ примѣромъ тому, чего, при благопріятныхъ обстоятельствахъ, можно ожидать отъ примѣненія началъ зрѣло обдуманнаго протекціонизма къ развитію производительныхъ силъ Государства.

Правильная разработка нефтяныхъ источниковъ близъ Баку началась съ шестидесятыхъ годовъ, когда извѣстнымъ дѣльцомъ Кокоревымъ былъ построенъ въ этой мѣстности нефтеперегонный заводъ и начаты первыя буренія нефтеносной почвы. Успѣхи, достигнутые Кокоревымъ, привлекли на Кавказъ многихъ предпринимателей и къ срединѣ семидесятыхъ годовъ около Баку уже были проложены многочисленныя буровыя скважины и устроенъ цѣлый рядъ заводовъ, образовавшихъ особый, т. н. «черный» городокъ. Съ тѣхъ поръ добыча нефти сосредоточилась по преимуществу на Апшеронскомъ полуостровѣ, хотя велась и въ Терской области, и на Кубани, не достигая однако въ этихъ мѣстностяхъ значительнаго напряженія. Правительство, до того времени сдававшее нефтеносныя земли на откупъ и получавшее съ нихъ ничтожный доходъ, продало въ 1873 г. право добычи нефти на 460 десятинахъ такихъ земель съ торговъ въ частныя руки (за 3 мил. р.), обложивъ ихъ при этомъ на будущее время сборомъ 10 р. съ десятины въ годъ *), а на добываемый керосинъ наложило акцизъ, который, однако, въ 1877 г., по примѣру Сѣверной Америки, сочло за лучшее отмѣнить, для удешевленія этого продукта и для облегченія его вывоза за границу. Расчетъ оказался правильнымъ: нефтяная

*) Съ 1 Января 1896 г. сборъ этотъ увеличенъ до 100 р. съ десятины. Для несданныхъ еще въ аренду завѣдомо нефтеносныхъ земель система сдачи въ аренду съ 1892 г. была измѣнена въ томъ смыслѣ, что арендаторъ платилъ попудныя деньги за добычу нефти, причемъ опредѣлялась минимальная плата, которая должна поступить въ казну, хотя бы на арендуемомъ участкѣ вовсе не оказалось нефти. На такихъ условіяхъ происходили въ 1896, 1898 и 1899 г.г. сдачи въ аренду нефтеносныхъ земель, арендная плата за которыя, если перевести попудную плату въ подесятинную, представилась бы въ слѣдующихъ цифрахъ:

на торгахъ	1896 г.	7.128 р. въ годъ.
— —	1898 —	7.056 — — —
— —	1899 —	18.888 — — —

См. Сборн. свѣд. по истор. и стат., I, II, 217.

промышленность крупными шагами пошла впередъ какъ въ количественномъ, такъ и въ качественномъ отношеніи; послѣднему обстоятельству много способствовало дѣятельное участіе русскихъ научныхъ силъ въ разработкѣ вопросовъ, касавшихся добычи нефти.

Образовавшіяся къ тому времени для эксплоатаціи нефтеносныхъ земель акціонерныя компаніи и товарищества на паяхъ завели нефтяныя баржи и пароходы для перевозки нефти и керосина по Каспійскому морю и по Волгѣ, поставили на желѣзныя дороги наливные вагоны—цистерны и установили такимъ образомъ торговыя сношенія съ внутренними рынками, а также и съ заграничными потребителями. Въ то же время одною изъ такихъ компаній (Рагозина) были основаны нефтеперегонные заводы у Нижняго-Новгорода и близъ Ярославля; на нихъ, кромѣ керосина, стали получаться изъ нефти превосходныя смазочныя масла.

Добыча нефти, въ 1872 г. равнявшаяся въ Бакинскомъ раіонѣ всего 1,5 мил. пуд., уже къ 1880 г. достигла 25 мил. пуд. *). Вслѣдствіе такихъ успѣховъ увеличилось и количество получаемаго отъ переработки нефти керосина; въ виду этого цѣна на него начала быстро уменьшаться **), что въ свою очередь вызвало сильное расширеніе спроса на разсматриваемый продуктъ и вскорѣ наши фабрики, городскія улицы и даже крестьянскія избы стали пользоваться керосиновымъ освѣщеніемъ.

Добыча и обработка нефти все время развивалась подъ покровительствомъ охранительныхъ пошлинъ, постепенно повышавшихся и доведенныхъ въ 1891 г. до 20 к. зол. съ пуда для сырой нефти и 1 р. зол. съ пуда же для летучихъ маслъ. Такое повышеніе таможенныхъ пошлинъ, наряду съ ростомъ внутренней добычи, почти окончательно вытѣснило изъ Россіи привозную нефть и керосинъ ***) и доставило намъ возмож-

---

*) Тамъ же.

**) Въ началѣ семидесятыхъ годовъ керосинъ продавался на мѣстѣ по 1 р. за пудъ, а въ Нижнемъ-Новгородѣ доходилъ до 3 р. за пудъ. Черезъ десять лѣтъ его цѣна въ Баку была всего 30—40 к. за пудъ, а въ Нижнемъ—1 р. (см. Стат. обзоръ фабрично-заводской промышленности и торговли Россіи, стр. 208).

***) Уже въ 1884 г., при откупной системѣ эксплоатаціи, нефть была обложена пошлиною въ 35 к. съ бочки; съ 1868 г. привозная пошлина установлена въ 15 к. кред. съ пуда на нефть, а на летучія масла—55 кред. съ пуда. Съ 1877 г. размѣръ этихъ пошлинъ переведенъ на золотую валюту.

ность учредить правильный вывозъ нашихъ нефтяныхъ продуктовъ за границу *). Съ окончаніемъ Закавказской желѣзной дороги, за которымъ вскорѣ послѣдовало расширеніе ея провозоспособности посредствомъ прорытія тоннеля на Сурамскомъ перевалѣ, и, наконецъ, съ устройствомъ, уже въ послѣднее время, нефтепровода отъ Баку до Батума, внѣшняя торговля нефтяными продуктами принимала все болѣе обширные размѣры: обороты ея съ 1.105.000 пуд. въ 1881 г. дошли въ 1894 г. до 53.697.000 пуд. **), а въ 1900 г. достигли уже почти 88.000.000 пуд. ***).

Добыча же нефти возросла въ слѣдующей прогрессіи: въ 1880 г. она, какъ указана выше, равнялась 25 мил. пуд., въ 1894 г.—294 мил. пуд. ****), въ 1900 г.—600 мил. пуд., а въ 1901 г.—675 мил. пуд. *****).

Чрезвычайный ростъ добычи нефти, удешевленіе стоимости керосина и быстрое усиленіе вывоза нефтяныхъ продуктовъ побудило Правительство, во вниманіе къ настоятельной надобности Государственнаго Казначейства въ новыхъ рессурсахъ, вновь ввести въ 1888 г. акцизъ на керосинъ—сперва въ окладѣ 30—40 к. съ пуда (въ зависимости отъ сорта), а позднѣе (съ 1892 г.) въ повышенномъ размѣрѣ (отъ 50 до 60 к.), что дало казнѣ въ 1888 г. 6,6 мил. р. дохода и въ 1894 г.—почти 19 мил. р. ******), а въ 1900 г.—25.503.363 р. *******).

Въ послѣднее время нефть стала употребляться въ видѣ топлива и въ этой роли быстро завоевала себѣ обширный рынокъ сбыта въ Поволжьѣ и смежныхъ съ нимъ промышленныхъ губерніяхъ.

---

*) Еще въ пятилѣтіе 1876—1880 г.г. къ намъ привозилось до 42.000 пуд. нефти въ годъ, но уже черезъ десять лѣтъ привозъ ея упалъ до ничтожныхъ размѣровъ и сталъ измѣряться не тысячами, а лишь сотнями, иногда даже (въ 1886—1890 г. и въ 1896 г.) десятками пудовъ. Привозъ нефтяныхъ продуктовъ упалъ за двадцать лѣтъ (1876—1896 г.г.) съ 2.978.000 пуд. до 42.000 пуд., *т. е. болѣе, чѣмъ въ 60 разъ* (См. свѣд. по истор. и стат., I, II, 216—218).

**) Тамъ же, стр. 222.

***) См. Обзоръ внѣшней торговли Россіи за 1900 г., стр. 23.

****) См. Сборн. стат. свѣд. о горнозаводской промыш. въ Россіи за 1899 г. (Лоранскій) стр. LV.

*****) См. Ежегодникъ Министерства Финансовъ. Выпускъ 1901 г., стр. 722.

******) См. Фабрично-заводская промыш. и торг. Россіи, стр. 222.

*******) См. Объяснит. зап. къ отчету Госуд. Контр. за 1900 г., стр. 11.

Рядомъ съ добычею нефти можно поставить добычу *марганцевой руды* *).

Зачатки эксплоатаціи марганцевыхъ залежей на Кавказѣ (въ Шаропанскомъ уѣздѣ Кутаисской губерніи, у сел. Чіатуры) относятся къ концу царствованія Императора Александра II, но въ то время добыча марганца не шла далѣе 614 пуд. въ годъ **). Съ 1883 г. разработка руды начинаетъ совершенствоваться и производство сильно идетъ въ гору. Въ 1894 г. добывается уже 14.864.000 пуд. ***) и, наконецъ, въ 1899 г. 43.250.405 пуд. руды ****). Въ настоящее время спросъ на марганецъ въ Россіи удовлетворяется почти сполна внутренними запасами *****) и, кромѣ того, очищаются еще обильные излишки, которые вывозятся въ страны съ широко развитою сталелитейною промышленностью—Англію, Соединенные Штаты Сѣверной Америки, Германію, Бельгію, Францію и Голландію. Цифры, обозначающія вывозъ марганцевыхъ рудъ, возвышаются изъ года въ годъ и поражаютъ своимъ быстрымъ ростомъ ******).

О крупномъ ростѣ добычи отечественнаго чугуна и каменнаго угля за десятилѣтіе 1889—1899 г.г. и о связанномъ съ этимъ ростомъ увеличеніемъ выдѣлки желѣза и стали уже было говорено въ предыдущей главѣ. Здѣсь остается привести цифры, характеризующія положеніе нашего машиностроенія при новыхъ условіяхъ обложенія пошлинами привозныхъ

---

*) Эта руда употребляется для выдѣлки богатаго марганцемъ чугуна, необходимаго для сталелитейнаго производства. Чугунъ, содержащій не больше 20% марганца, называется зеркальнымъ чугуномъ; если же онъ содержитъ болѣе 20% марганцевой руды—то ферроманганомъ.

**) См. Сборн. свѣд. по истор. и ст., I, II, 227.

***) Тамъ же.

****) См. Сборн. Лоранскаго за 1899 г., стр. XXX.

*****) Существуетъ лишь спросъ на ферроманганъ, который въ девятидесятыхъ годахъ быстро возросталъ, такъ какъ у насъ тогда вовсе не имѣлось заводовъ, спеціально занимавшихся его приготовленіемъ. Только въ 1899 г. было приступлено къ постройкѣ двухъ такихъ заводовъ около Маріуполя. Впрочемъ привозъ ферромангана, въ сравненіи съ вывозомъ отъ насъ марганцевыхъ рудъ, былъ ничтоженъ: онъ не превосходилъ до 1898 г. 1,2 мил. пуд. Привозъ облагается высокою пошлиною въ 50 к. зол. съ пуда (См. Сборн. свѣд. по истор. и стат., I, II, 227).

******) Въ 1882 г.— 563.000 пуд. — 1894 г.— 8.965.000 — } см. тамъ же.
— 1900 г.—27.000.000 — см. Обзоръ внѣшней торговли Россіи за 1900 г., стр. 25.

машинъ и металловъ не въ дѣлѣ *). Изъ цифръ этихъ видно, что сумма производства нашихъ механическихъ заводовъ возросла въ 1897 г., по сравненію съ 1880 г., въ $2^1/_2$ раза **).

Абсолютная цифра, выражавшая сумму производства собственно машиностроительныхъ заводовъ въ указанномъ (1897) году, составляла по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ 142.061.000 р. ***); если сопоставить ее со стоимостью машинъ, привезенныхъ къ намъ въ этомъ году изъ за границы—54.793.000 р. ****), то окажется, что почти $^2/_3$ машинъ, аппаратовъ, станковъ и т. п., потребовавшихся въ этомъ году для удовлетворенія внутренняго спроса, поставили русскіе заводы.

Ходъ нашей *сахарной промышленности* за восьмидесятые и девятидесятые года близко напоминаетъ исторію развитія нефтянаго дѣла за тотъ же періодъ времени. Крупное увеличеніе внутренняго производства—съ 17.119.000 пуд. въ 1881 г. до 39.582.000 пуд. въ 1898 г. *****), чрезвычайное усиленіе заграничнаго отпуска, возросшаго за этотъ промежутокъ времени въ 7 разъ (съ 1.100.000 пуд. до 7.294.000 пуд. ******), а въ 1900 г. дошедшаго до 12.530.000 пуд. *******), и совершенно ничтожный, въ сравненіи съ приведенными размѣрами отпуска, привозъ къ намъ иностраннаго сахара (19.374 пуд. въ 1900 г. ********),—вотъ ея отличительные признаки, показывающіе, что у насъ сахаръ внутренняго изготовленія не только съ избыткомъ удовлетворяетъ потребленіе, но является еще важною статьею нашей отпускной торговли.

---

*) Въ періодъ времени 1881—1893 г.г. пошлины на машины и аппараты часто возвышались, а въ 1891 г. составляли: на локомобили и др. машины 1 р. 70 к. зол. съ пуда, а на земледѣльческія орудія по 70 к. за пудъ. Пошлины на металлы не въ дѣлѣ указаны въ предшествующей главѣ.

**) Производство механическихъ заводовъ (считая изготовленіе военныхъ орудій, выдѣлку желѣза и стали и т. п.) выражалось въ 1880 г. въ цифрѣ (считая съ Привислинскимъ краемъ и Сибирью) 81.370.000 р. (см. выше); въ 1897 г. по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ Мин. Фин. цифра эта равнялась: 142.061.000 р. для механическаго производства и 64.140.000 р. для выдѣлки военныхъ орудій, желѣза, стали и проч.—всего 206.201.000 р. (См. Сводъ данныхъ по фабрично-заводской промыш. въ Россіи за 1897 г. стр. XIX).

***) См. тамъ же.

****) См. Сборн. свѣд. по ист. и стат., I, II, 269.

*****) Тамъ же, стр. 93.

******) Тамъ же.

*******) См. Обзоръ внѣшней торг. за 1900 г., стр. 25.

********) Тамъ же, Таблица VII, 6.

Явно обнаружившееся въ нефтяномъ и металлургическомъ дѣлѣ стремленіе снабдить нашу обрабатывающую промышленность первичнымъ матеріаломъ изъ природныхъ запасовъ страны сказалось и въ направленіи, данномъ другимъ производствамъ, прежде почти вовсе не обращавшимся за нужнымъ имъ сырьемъ къ русской добывающей промышленности, напр. *химической промышленности*, т. е. производству кислотъ, щелочей и разнообразныхъ солей, съ присоединеніемъ къ той же отрасли еще и производства красокъ. Промышленность эта, обрабатывающая преимущественно продукты минеральнаго царства (напр. колчеданы, соль, фосфориты), имѣетъ важное вспомогательное значеніе для разныхъ производствъ, которыя не могли бы развиваться безъ помощи химическихъ продуктовъ—таковы: вся мануфактурная промышленность, переработка сала въ стеаринъ, нефти въ керосинъ и т. п. Перерабатываемые химическою промышленностью матеріалы въ большомъ количествѣ встрѣчаются въ Россіи, но усердная разработка ихъ началась только съ восьмидесятыхъ годовъ, когда прежнія привозныя таможенныя пошлины на продукты такого рода были сильно повышены и для начинающихъ русскихъ производителей открылась возможность конкуррировать съ укоренившимся съ давнихъ поръ иностраннымъ ввозомъ химическихъ товаровъ *). Дѣло это въ настоящее время еще только начинаетъ развиваться, но можетъ уже похвастаться значительными успѣхами, выражающимися не столько въ увеличеніи абсолютной суммы внутренняго производства, сколько въ тѣхъ новыхъ условіяхъ, въ которыя теперь поставлено это производство. До втораго пятилѣтія восьмидесятыхъ годовъ внутреннее производство и заграничный привозъ возрастали параллельно; съ этого же времени цѣнность привоза падаетъ, а производство продолжаетъ быстро расти; это доказываетъ, что въ качествѣ матеріала для производства все бо́льшее значеніе пріобрѣтаетъ сырье внутренняго происхожденія **).

Какъ другой примѣръ воздѣйствія въ томъ же направле-

---

*) Въ семидесятыхъ годахъ пошлины съ химическихъ товаровъ взимались въ размѣрахъ, не превышающихъ 6% стоимости такихъ товаровъ; въ восьмидесятыхъ же годахъ—въ размѣрѣ 25% этой стоимости.

**) Производство съ 1880 г. по 1897 г. увеличилось болѣе чѣмъ въ 5 разъ (7,3 мил. пуд. до 38,9 пуд.); привозъ же уменьшился въ цѣнности: собственно для химическихъ продуктовъ съ 18,9 мил. р. до 15 мил. р., а для красокъ—съ 19,3 мил. р. до 13,7 мил. р. См. Сборн. свѣд. по истор. и стат., I, II, 316 и 318.

ніи Правительства на нашу обрабатывающую промышленность можно привести заботы Министерства Государственныхъ Имуществъ о распространеніи культуры хлопка въ нашихъ среднеазіатскихъ владѣніяхъ. Уже въ 1887 г. площадь, занимаемая посѣвами хлопка, въ Туркестанскомъ краѣ сильно увеличилась противъ прежняго времени и равнялась 61.000 дес. *); къ 1896 г. она расширилась до 207.772 дес. **). Сумма сбора хлопка въ Туркестанѣ, а также въ Бухарѣ и въ Хивинскомъ ханствѣ составляетъ теперь фондъ, изъ котораго наше бумагопрядильное производство можетъ черпать весьма значительную часть нужнаго ему сырья; за послѣдніе года изъ указанныхъ мѣстностей доставлялось въ Европейскую Россію свыше 5 мил. пуд. хлопка ежегодно, что составляетъ около 35% всего перерабатываемаго нашею хлопчатобумажною промышленностью первичнаго матеріала ***).

Слѣдуетъ также отмѣтить постепенно начавшій развиваться отпускъ хлопчатобумажныхъ тканей нашей фабрикаціи; отпускъ шелъ преимущественно черезъ азіатскую границу и достигъ въ 1900 г. 324.000 пуд. ****).

Внутренняя же фабричная обработка хлопка продолжаетъ, какъ и въ прежнее время, возрастать у насъ очень быстро: сумма внутренняго производства хлопчатобумажныхъ издѣлій въ 1897 г. выражалась въ цифрѣ 430.218.000 р. *****) противъ 240.699.000 р. въ 1880 г.

Относительно другихъ отраслей мануфактурнаго производства можно констатировать подобные же положительные результаты, выражающіеся въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Стоимость выдѣланныхъ издѣлій.		
	Шерстяныхъ.	Льняныхъ и пеньковыхъ.	Шелковыхъ.
1880 (см. выше) . .	86.700.000 р.	31.854.000 р.	13.291.000 р.
1897 ******) . . .	192.288.000 —	58.254.000 —	29.499.000 —

*) См. Истор. стат. обзоръ фабрично-завод. пром., стр. 6.

**) См. М. Федоровъ. Хлопководство въ Средней Азіи. С.П.Б. 1898 г., стр. 137.

***) Выводъ сдѣланъ на основаніи цифръ Сборн. свѣд. по истор. и стат., I, II, 273—274. Съ 1879 г. прежде дозволенный безпошлинный привозъ хлопка-сырца отмѣненъ и на него была наложена пошлина, которую Правительство постепенно повышало, доведя ее въ 1895 г. до 2 р. 10 к. зол. съ пуда.

****) См. Обзоръ внѣшней торг. за 1900 г., стр. 26. Теперь вывозъ сопровождается возвращеніемъ привозной таможенной пошлины, приходящейся на употребленные для производства иностранные хлопокъ и краски.

*****) См. Сводъ данныхъ о фабричн. завод. пром. въ Россіи, стр. V.

******) Тамъ же, IV—V.

При всемъ томъ, нельзя не сознаться, что условія производства шерстяныхъ и шелковыхъ издѣлій до сихъ поръ мало отвѣчаютъ видамъ, преслѣдуемымъ Правительствомъ въ фабрично-заводскомъ дѣлѣ. Обѣимъ этимъ отраслямъ промышленности, несмотря на старанія государственныхъ органовъ и отдѣльныхъ частныхъ предпринимателей, не удалось еще сдѣлаться въ достаточной мѣрѣ независимыми отъ привоза иностранныхъ сырья и полу-фабрикатовъ. Наше овцеводство до настоящаго времени не съумѣло приспособиться къ требованіямъ, которыя предъявлялись ему шерстяною промышленностью; причиною тому служитъ общее сокращеніе количества разводимыхъ (преимущественно въ южной Россіи) овецъ, вслѣдствіе уменьшенія луговъ и пастбищъ, распаханныхъ подъ хлѣба. Въ виду этого и при постоянно ростущемъ спросѣ на шерстяныя издѣлія внутренней выдѣлки, естественно, что привозъ къ намъ иностранной шерсти все увеличивался, несмотря на ввозныя пошлины, достигшія 2—3 р. съ пуда *). Въ шелковомъ производствѣ также ощущалась зависимость отъ поставки шелка-сырца изъ за границы; за послѣдніе года иностранный привозъ все увеличивался; подвозъ же шелка изъ нашихъ закавказскихъ владѣній въ то же время чувствительно падалъ **).

Одна лишь льняная и пеньковая промышленность, какъ и въ прежніе года, работаетъ почти исключительно на отечественномъ матеріалѣ, котораго хватаетъ не только на потребности внутренняго прядильнаго и ткацкаго производствъ, но и на отправку за границу въ размѣрѣ, все повышающемся ***). На всемірномъ льняномъ и пеньковомъ рынкахъ Россія до сихъ поръ не имѣетъ серьезныхъ соперниковъ по поставкѣ сырья; во внутреннемъ же производствѣ такой соперникъ—въ

---

*) Въ среднемъ выводѣ за пятилѣтіе 1890—1894 г.г. непряденной и нечесанной шерсти ввозилось къ намъ 678.000 пуд. въ годъ, а въ слѣдующее пятилѣтіе (1895—1899 г.г.)—уже 1.062 пуд. (См. Обзоръ внѣшней торг. за 1900 г., стр. 48).

**) Привозъ равнялся въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ 4.800 пуд. (См. Сборн свѣд. по ист. и стат., I, II, 301), а въ 1900 г. дошелъ до 13.000 пуд. (См. Обзоръ внѣшней торг. стр. 48). Въ Закавказьѣ добывалось въ началѣ девятидесятыхъ годовъ до 600 тыс. пуд. сырыхъ коконовъ, а потомъ число это спустилось до 500 тыс. Наши среднеазіатскія владѣнія, еще 20 лѣтъ назадъ доставлявшія на однѣ московскія мануфактуры 15—17 тыс. пуд. шелка, теперь доставляютъ не болѣе 2 тыс. пуд. (См. Сборникъ свѣд. по истор. и стат. торг., стр. 299).

***) Въ восьмидесятыхъ годахъ вывозъ составлялъ въ среднемъ выводѣ 14,9 мил. пуд., а въ 1899 г. дошелъ до 19.281.000 пуд. (см. Обзоръ внѣшней торг. за 1899 г. стр. 48).

видѣ джута—появился еще въ семидесятыхъ годахъ (см. выше). Прежде разрѣшенный безпошлинный ввозъ джута-сырца былъ отмѣненъ въ 1881 г. и съ тѣхъ поръ онъ сталъ облагаться пошлиной по 40 к. съ пуда, повышенною въ 1891 г. до 60 к.; джутовые же мѣшки несли за это время пошлину въ 2 р.—2 р. 60 к. съ пуда. Такая мѣра оказалась дѣйствительною только противъ ввоза мѣшковъ, который уже за время съ 1881 г. по 1891 г. стремительно упалъ *), но задержать привозъ къ намъ джута-сырца таможенные оклады оказались безсильными. Это указываетъ на развитіе у насъ внутренняго производства тканей изъ джута въ ущербъ пеньковой и отчасти льняной промышленности; дѣйствительно, согласно оффиціальнымъ даннымъ, обработка джута въ 1897 г. доставила на рынокъ товаровъ на сумму свыше 5½ мил. р. **), тогда какъ еще въ 1890 г. такихъ товаровъ обращалось всего на 2.235.000 р.

Въ сходномъ положеніи съ разсмотрѣнною ранѣе шерстяною промышленностью находится наше *кожевенное производство:* привозъ недѣланныхъ кожъ для обработки все возрастаетъ, наряду съ возрастаніемъ внутренняго производства; это показываетъ, что наше скотоводство не стоитъ на должной высотѣ для достиженія промышленныхъ цѣлей ***).

Приготовленіе *писчебумажныхъ издѣлій* повидимому находится наканунѣ измѣненія условій производства, при которыхъ оно развивалось до сихъ поръ. Обильные запасы сѣры и колчедановъ, обнаруженные на Уралѣ, въ Олонецкой губерніи и на берегахъ Москвы-рѣки, Волги и Дона, обусловливаютъ возможность водворить у насъ на широкихъ началахъ химическую переработку дерева, такъ наз. целлюлезное производство, для выдѣлки бумаги изъ целлюлезы. Производство этого продукта

---

*) Ввозъ джутовыхъ мѣшковъ уменьшился за это время съ 662.000 пуд. до 13.100 пуд. (см. Сбор. свѣд. по истор. и стат., I, II, 285).

**) Сводъ данныхъ о фабр. завод. пром., IV—.V

***) Производство кожаныхъ издѣлій:

въ 1880 г. на сумму 41.986.000 р. (см. выше).

— 1897 — — — 57.475.000 — (см. Сводъ данныхъ о фабр. зав. пром., стр. XI).

Привозъ невыдѣланныхъ кожъ изъ за границы:

въ 1886—1890 г.г. на сумму 4.507.000 р. въ годъ.

— 1896—1897 — — — 9.108.000 — — —

Наряду съ этимъ, вывозъ невыдѣланныхъ кожъ уменьшается; это объясняется тѣмъ, что почти всѣ кожи, добываемыя внутри страны, идутъ на нужды внутренней обработки.

относится къ химическимъ промысламъ, о положеніи которыхъ въ послѣдніе года говорилось выше. Спросъ же на писчую бумагу внутри страны все растетъ; внутреннее производство пока все еще не въ силахъ его удовлетворять; поэтому привозъ писчебумажныхъ издѣлій изъ за границы все усиливается *).

Въ противоположность нѣкоторымъ изъ перечисленныхъ выше производствъ наше *табачное дѣло* стоитъ именно на томъ пути, на который Правительство стремится направить всю нашу обрабатывающую промышленность. Число десятинъ, занятыхъ подъ табачными плантаціями въ Европейской Россіи за 1881—1896 г.г., увеличилось съ 39.162 до 56.131; привозъ же иностраннаго табака, въ 1876—1880 г.г., равнявшійся до 200.000 пуд. въ годъ **), въ 1900 г. понизился до 50.000 пуд. ***).

При оцѣнкѣ цифровыхъ данныхъ за восьмидесятые и девятидесятые года, сгруппированныхъ въ настоящемъ отдѣлѣ, не слѣдуетъ упускать изъ вида одно обстоятельство, на которое уже указывалось въ предшествующемъ изложеніи: дѣйствіе протекціонныхъ пошлинъ продолжается еще слишкомъ короткое время, чтобы вызвать во всѣхъ главнѣйшихъ отрасляхъ нашей обрабатывающей промышленности ту эволюцію въ условіяхъ производства, которую поставило себѣ цѣлью Правительство. Нужно еще много и упорно работать, чтобы устранить препятствія, встрѣчающіяся на пути проведенія въ жизнь того начала, что народный заработокъ правильнѣе всего умножать, давая народу возможность удовлетворять свои возрастающія потребности на счетъ расширенія разработки естественныхъ богатствъ страны, разработки, производимой тѣмъ же народомъ. Расширеніе добывающей промышленности увеличиваетъ міровое предложеніе, а это въ концѣ концовъ должно приводить къ пониженію цѣнъ, т. е. къ конечной цѣли протекціонистской таможенной политики. Блестящимъ подтвержденіемъ тому, что подобная цѣль практически достижима, служитъ исторія нашего нефтянаго дѣла—отрасли промышленности, которая возникла и развилась на почвѣ системы осторожно примѣняемыхъ охранительныхъ таможенныхъ окладовъ. Слѣ-

---

*) Въ восьмидесятыхъ годахъ ежегодно привозилось такихъ издѣлій на 1.567.000 р., а въ 1900 г. эта цифра обозначается уже въ 9.780.000 р. (см. Обзоръ внѣш. торг. за 1900 г., стр. 27).

**) См. Сборн. свѣд. по истор. и стат., I, II, 89.

***) Обзоръ внѣшней торговли за 1900 г., стр. 31.

дуетъ при этомъ лишь помнить, во первыхъ, что своимъ быстрымъ ростомъ наше нефтяное дѣло во многомъ обязано привлеченію къ эксплоатаціи естественныхъ богатствъ Апшеронскаго полуострова представителей науки, а во вторыхъ, что внѣшняя торговля нефтью приняла обширные размѣры лишь послѣ того, какъ было устроено усовершенствованное сообщеніе между Баку и отпускными портами Чернаго моря (см. выше). Поэтому и другія отрасли нашей промышленности могутъ подняться до уровня современнаго нефтянаго—или напр. свеклосахарнаго—производства въ Россіи, только въ томъ случаѣ, если дѣло ихъ дальнѣйшаго развитія будетъ ведено во всеоружіи научной и технической подготовки и при наличности возможно развѣтвленной сѣти удобныхъ путей сообщенія.

Наше Правительство, судя по торговопромышленной политикѣ его за послѣднее время, выработало себѣ именно такой взглядъ на этотъ предметъ. Вопросъ объ увеличеніи числа ремесленныхъ, промышленныхъ и техническихъ учебныхъ заведеній всѣхъ разрядовъ стоитъ на очереди; усиленная же постройка желѣзныхъ дорогъ въ различныхъ раіонахъ Россіи составляетъ одну изъ рельефнѣйшихъ чертъ внутренней политики нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора.

Заключеніе.

Подобно тому какъ въ человѣческомъ—индивидуальномъ—организмѣ жизнь поддерживается обмѣномъ веществъ и кровообращеніемъ, такъ и въ организмѣ государственномъ—собирательномъ—матеріальное благоденствіе, при современныхъ условіяхъ экономическаго быта культурныхъ народовъ, обусловливается правильно регулируемымъ товарообмѣномъ (внутреннимъ и внѣшнимъ), въ связи съ раціональною системою денежнаго обращенія. Роль, которую исполняютъ при кровообращеніи артеріи и вены, въ дѣлѣ торгово-промышленнаго товарообмѣна выпадаетъ на долю желѣзныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей къ нимъ: рельсовыхъ, водяныхъ и грунтовыхъ. И какъ при усиленномъ ростѣ физическаго организма нерѣдко наблюдаются болѣзненныя явленія, такъ и напряженное развитіе производительныхъ силъ отдѣльныхъ государствъ совопровождается по временамъ болѣе или менѣе острыми промышленными и денежными кризисами. Однако, жизненная практика

доказываетъ, что при умѣломъ діагнозѣ и при леченіи, отвѣчающемъ особенностямъ каждаго даннаго организма, болѣзненныя явленія поддаются устраненію; экономическая же исторія всѣхъ западныхъ странъ учитъ, что за кризисами, являющимися, повидимому, почти неизбѣжными спутниками промышленнаго роста государствъ, слѣдуютъ, въ случаѣ непрерывающагося внѣшняго мира, періоды новаго подъема торговой дѣятельности.

Есть, поэтому, твердое основаніе вѣрить, что съ теченіемъ времени улягутся и тѣ экономическія затрудненія, которыя переживаетъ Россія при завершающемся на нашихъ глазахъ переходѣ ея отъ прежняго чисто земледѣльческаго быта къ строю жизни болѣе сложному, состоящему изъ сочетанія сельскохозяйственной дѣятельности съ фабрично-заводскою, и что борьба съ такими затрудненіями лишь еще болѣе закалитъ страну, привыкшую къ тяжелымъ испытаніямъ и всегда выходившую изъ нихъ побѣдительницею.

Исторія торговли есть вмѣстѣ съ тѣмъ исторія путей сообщенія: легкость, быстрота, дешевизна и безопасность сношеній—таковы основы торговли. Собранныя въ настоящемъ трудѣ данныя свидѣтельствуютъ, что за послѣднее двадцатилѣтіе (1882—1902 г.г.)—особенно за вторую половину его—Россія вступила на путь еще болѣе напряженнаго, чѣмъ прежде, развитія системы своихъ внутреннихъ сообщеній и путей, ведущихъ къ ея внѣшнимъ границамъ—главнымъ образомъ рельсовыхъ, не оставляя однако безъ вниманія и водяныхъ сообщеній, а также шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ. Исключительно благодаря мирному направленію, данному нашей внѣшней политикѣ въ Бозѣ почившимъ Императоромъ Александромъ Александровичемъ, Государство могло увеличить за это время свою рельсовую сѣть почти въ $2^1/_2$ раза: съ 22.917 вер. къ концу 1882 г. *) до 54.968 вер. къ концу 1902 г. **). На устройство желѣзныхъ дорогъ мѣстнаго значенія и подъѣздныхъ путей къ магистралямъ съ 1895 г. ассигнуется государственною росписью по 10 мил. р. ежегодно. Относительно шоссейныхъ путей и грунтовыхъ дорогъ

*) См. Сборникъ Мин. Пут. Сообщ. Выпускъ VIII, стр. 2.

**) См. гл. II, стр. 174 настоящаго тома. Въ приведенныя цифры вошли желѣзныя дороги Финляндіи и Азіатской Россіи. Итоги выведены только относительно дорогъ, уже открытыхъ для правильнаго движенія.

въ томъ же 1895 г. состоялся законъ, которымъ нѣкоторые расходы по устройству и содержанію такихъ дорогъ, ранѣе покрывавшіеся изъ земскихъ сборовъ, отнесены на общія рессурсы Государственнаго Казначейства, съ тѣмъ, чтобы освободившіяся такимъ образомъ средства были обращены на улучшеніе и содержаніе шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, имѣющихъ значеніе для мѣстныхъ сельскохозяйственныхъ, промышленныхъ и коммерческихъ интересовъ *).

Временно какъ бы забытые водяные пути сообщенія вновь за послѣдніе года привлекаютъ къ себѣ вниманіе Правительства; хотя въ этомъ отношеніи сдѣлано еще очень немного, тѣмъ не менѣе ежегодныя ассигнованія по государственной росписи на водяныя сообщенія колеблются за пятилѣтіе 1898—1902 г.г. между 11—12½ мил. р. противъ 4—5 мил. въ пятилѣтіе 1885—1889 г.г.

Чтобы современемъ хоть сколько нибудь подойти, въ смыслѣ развитія сѣти усовершенствованныхъ путей сообщенія, къ западно-европейскимъ государствамъ и къ Сѣверной Америкѣ, намъ предстоятъ долгіе годы усиленной дѣятельности. Цѣлыя обширныя области даже Европейской Россіи все еще не имѣютъ желѣзныхъ дорогъ; къ созданію столь необходимой для нашей уральской горнозаводской промышленности сѣти мѣстныхъ рельсовыхъ путей еще вовсе не приступлено; нѣкоторыя богатѣйшія рудныя мѣсторожденія и залежи минеральнаго топлива находятся внѣ сферы вліянія усовершенствованныхъ путей сообщенія; закавказская окраина не соединена еще съ Европейской Россіей прямымъ рельсовымъ путемъ черезъ хребетъ. Существующія же желѣзныя дороги не оборудованы ни достаточнымъ подвижнымъ составомъ, ни надлежащими складочными мѣстами, ни разъѣздными путями, не говоря уже о совершенномъ почти отсутствіи подъѣздныхъ путей. Созданіе всего этого возможно лишь при условіи, что страна долго еще будетъ пользоваться благами внѣшняго мира. Если нашему отечеству суждено пользоваться этими неоцѣненными благами, на что внѣшняя политика нашего Правительства, строго лояльная и чуждая всякихъ воинственныхъ замысловъ, даетъ полное основаніе надѣяться, то мы постепенно можемъ все-

*) Такихъ суммъ должно освободиться: по 34 земскимъ губерніямъ 5,8 мил. р., а по 14 неземскимъ—2,4 милл. р. въ годъ. (См. записку Мин. Фин.: Значеніе правильной организаціи хлѣбной торговли).

цѣло избавиться отъ неблагопріятныхъ условій, пока тяготѣющихъ надъ нашею внутреннею и внѣшнею торговлею.

Обезпеченная своимъ собственнымъ—не привознымъ—хлѣбомъ, хранящая въ своихъ нѣдрахъ еще мало тронутыя богатства, изобилующая продуктами растительнаго и животнаго царства, Россія, при достаточной эластичности охранительныхъ таможенныхъ ставокъ, при дешевизнѣ рабочихъ рукъ, при содѣйствіи быстро растущей желѣзнодорожной сѣти и при сознанной уже Правительствомъ необходимости удешевить промышленный кредитъ,—имѣетъ всѣ данныя для развитія своей производительности до весьма крупныхъ размѣровъ. Правительство, уже приступившее къ правильной эксплоатаціи естественныхъ силъ страны, можетъ, посредствомъ увеличенія предложенія, настолько удешевить цѣну производимыхъ продуктовъ, что послѣдніе, какъ это уже случилось съ нефтью, не только создадутъ себѣ обширный внутренній рынокъ, но станутъ предметомъ міроваго потребленія. При такихъ условіяхъ многократно увеличатся обороты нашей внѣшней торговли, окрѣпнетъ нашъ расчетный балансъ и усилится притокъ въ страну денежныхъ капиталовъ,—а въ результатѣ пріумножится благосостояніе населенія, т. е. осуществится та цѣль, къ достиженію которой всегда были направлены царственныя заботы Вѣнценосныхъ Вождей русскаго народа.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

ПРИЛОЖЕНИЯ

УКАЗАТЕЛИ:

1(Личныхъ именъ и 2) Желѣзнодорожныхъ линій, упоминаемыхъ въ томахъ I—IV очерка: «Наша желѣзнодорожная политика по документамъ Архива Комитета Министровъ» *).

*) Римскія цифры обозначаютъ томъ, арабскія—страницу, малыя сверху—примѣчанія.

УКАЗАТЕЛЬ ЛИЧНЫХЪ ИМЕНЪ.

АЛЕКСѢЙ МИХАЙЛОВИЧЪ, Царь. IV: 333.

ПЕТРЪ I, Императоръ. IV: 333, 336, 342, 344, 345, 347[1], 350.

ЕКАТЕРИНА II, Императрица. III: 185[1]; IV: 333.

АЛЕКСАНДРЪ I, Императоръ. I: 7; IV: 302.

НИКОЛАЙ I, Императоръ. I: VI, 1, 2, 5—7, 15, 18, 24, 25, 31, 33, 34, 41, 44, 46, 47, 49, 50—54, 57, 61, 65—67, 96, 141, 190, 249, 272; III: 150, 172; IV; 106, 211—213, 215, 297[1], 299, 335, 341, 342, 348, 349, 352, 355, 357, 359, 367.

АЛЕКСАНДРЪ II, Императоръ. I: III, 24[1], 25, 31[1], 41, 50, 52, 54, 56, 58, 61, 63[2], 66—68, 74, 91, 129, 167, 272, 295, 337; II: 4, 34, 102, 205, 278, 322; III: 1—3, 5, 13, 21, 69, 172, 184, 186, 201; IV: 106, 216, 221, 231[1], 284, 307, 318, 319, 322, 360, 362, 369, 371, 377.

АЛЕКСАНДРЪ III, Императоръ. I: IV, 320; II: 52, 118, 324; III: 3—5, 10, 13, 18, 33[1], 39, 46, 61, 68, 69, 72, 74, 77, 108, 110, 113, 121, 149, 167, 172—175[2], 176[1], 178[1], 181, 183, 184, 187, 189, 217, 258, 320, 322, 323, 325, 327; IV: 10, 21[1], 94, 211[1], 276, 285, 302, 305, 320, 362[1], 373, 385.

НИКОЛАЙ II, Императоръ. I: VI; IV: 96, 130, 139, 140, 151, 155, 156, 160, 193, 276, 293, 305, 332, 384, 391.

Константинъ Николаевичъ, Вел. Кн. I: 106 107, 111, 129, 145, 308, 314, 319; II: 36, 180, 224[2].

Николай Николаевичъ, Вел. Кн. I: 145.

Михаилъ Николаевичъ, Вел. Кн. I: 169; II: 34, 36, 121, 283, 284; III: 11, 194, 205, 210, 217, 273.

Ольденбургскій, Принцъ Петръ Георгіевичъ. I: 145, 319; II: 156.

Лейхтенбергскій, Герцогъ Максимиліанъ. I: 25[1], 46, 249; IV: 215, 216, 218, 220, 237, 249.

А.

Абаза. А. А. I: 190, 202[3], 229, 241, 288; II: 55, 99, 222, 223, 235, 302[1], 315—318, 320, 321; III: 2, 6[1], 18, 21[1], 25, 27, 66, 71, 72, 105[2], 117, 201, 219, 230—232, 245, 247, 254, 269, 281, 303, 304; IV: 22, 23.

Абаза, Н. С. IV: 138.

Авенаріусъ. III: 321.

Адлербергъ, Графъ. В. Ф. I: 108, 112, 145, 319.

Адлербергъ, Графъ А. В., (сынъ предыдущаго). I: 85, 86; II: 50, 51.

Альбединскій. I: 276—278; II: 17.

Анастасьевъ. IV: 392.

Анненковъ, Н. Н. I: 79[1], 87[2], 108, 112, 141[1], 143, 145.

Анненковъ, М. Н. (строитель Закаспійской дороги), сынъ предыдущаго. II: 248[1], 304.

Антиповъ. II: 7[1]; IV: 211[1].

Араго. I: 9.

Audiganne. I: 21[1], 44[1], 211[2].

Б.

Бабстъ. II: 234—236.
Байковъ. II: 56[1].
Бакстеръ, (Baxter). I: 211[1].
Баландинъ. I: 59[3].
Барановъ, Графъ. I: 133, 135, 154—156, 184[1], 188, 195[1], 196[2], 209, 213, 232[2], 243[1], 246[1], 253[1], 294, 295[4], 296, 301[1], 321[1]; II: 44, 63[2], 74, 92[2], 96[1], 99, 101[2], 102[2], 106[1], 111, 125[2], 210—212[1], 248, 258[1], 283, 294, 297—299, 308, 310—313; III: 8—10, 13, 14, 16, 17, 19, 21, 22, 26[1] и [2], 27, 29—31, 46, 65, 66[1], 70[1], 72[1], 181, 195, 206; IV: 278.
Барятинскій, Князь. I: 169[2].
Бастіа, Фр. (Bastiat). I: 57.
Башмаковъ. I: 195[2]; II: 121.
Бельвалетъ. I: 228[1].
Бенардаки. IV: 239[1], 242[2].
Бенкендорфъ, Графъ. I: 5, 25.
Бергъ, Графъ. I: 169, 224; II: 33, 55.
Бердъ, IV: 214[2], 222[1], 274, 289.
Берингъ. I: 69, 214[3].
Бернгардъ. II: 32.
Бехагель-фонъ-Адлерскронъ. I: 157, 158, 229[1].
Биронъ, Принцъ Курляндскій. II: 32, 33.
Бланкеннагель. IV: 346.
Бліохъ. I: 60[1], 98[2], 99[1], 200[3], 214[3], 217[1]; II: 16[1], 279; III: 186.
Блудовъ, Графъ. I: 5, 107, 112, 125[1].
Бобринской, Графъ А. А. I: 11[1], 25[1], 125[1], 145; IV: 346.
Бобринской, Графъ А. П. II: 69, 70, 72, 89, 106—110, 114[1], 117—119, 122, 126—139, 141, 143—152, 154, 155, 157—160, 162, 163, 165, 168, 169—178, 180[1], 181—184[1]—191, 193, 196, 197[1], 201—205, 207, 208, 213, 214, 217, 219, 222, 225, 228, 230, 278, 319; III: 2, 14, 189, 200, 201, 209[2], 217[3], 253.
Бобринской, Графъ В. А. 2-й. II: 3, 4, 7—9, 13, 31, 37, 46, 47, 49, 50—53, 56—65, 69, 72—74, 76, 79, 80, 83, 89—91, 93, 96—104, 227, 271[1].
Божеряновъ. I: 8[2]. 24[2], 26[1], 62[1].
Бомонъ (Gustave de Beaumont). I: 20.
Бонаръ. I: 85.
Боричевскій. I: 34[2].
Брандтъ, купецъ. I: 328[1].
Брандтъ. IV: 211[1], 253[1], 287[2].
Браницкій, Графъ. I: 133.
Брауеръ-де-Гогендорнъ. I: 79[1].
Бреме. IV: 219, 222[1], 239[1], 242[2].
Брогденъ. II: 56[1].
Брокъ. I: 61, 62, 97, 98, 112, 315.
Бромлей. IV: 222[1], 290.
Брунъ. II: 248[1].
Букье. I: 213.
Бунге. II: 287[1], 315; III: 5, 6, 11, 29, 36, 37[1], 76—79, 82, 83, 85, 86, 103, 105[2], 117, 191, 194—196, 199, 202, 204, 206, 214, 227, 230, 235—238, 240, 241, 243, 254, 264, 265, 271, 272, 274, 275, 283[3], 285[4], 286[1], 287, 289, 290, 292, 294, 296, 299, 324[1]; IV: 277, 282, 316, 391.
Бусуринъ. I: 202[1]. 230; II: 25, 26.
Бутковъ. I: 172[1], 320.
Бутовскій. IV: 258[1].
Бухтѣевъ. IV: 219, 222[1], 239[1], 242[2], 243[1].
Бушенъ, А. IV: 211[1], 215[4], 220[1], 222[2], 236[1], 242[2].
Бѣлосельскій-Бѣлозерскій, Князь. IV: 274, 289[1].

В.

Вагнеръ. II: 101.
Валуевъ. I: 112, 125[1], 145, 172[1], 190, 229, 266, 315; II: 181, 219.
Вандельштедтъ. I: 69.
Ванновскій, Ген. Ад. III: 209[2], 210, 254; IV: 102,
Варгунинъ. I: 328[1]; II: 71, 72.

Варшавскій. I: 274[1], II: 29, 112, 113, 115—118, 171.
Васильчиковъ, Оберъ-Егермейстеръ. I: 89[1].
Васильчиковъ, Князь, Ген. Ад. IV: 225, 227, 232.
Веберъ (Weber). II: 74[1].
Вейкерсгеймъ. II: 64[1], 71, 88.
Вейхельтъ. IV: 290.
Веліо, Баронъ. II: 248[1].
Веліопольскій, Графъ. III: 186, 187.
Веригинъ. I: 136, 141.
Вернадскій. I: 58[1].
Верховскій. В. В. IV: 392.
Верховскій. В. М. II: 204; IV: 211[1].
Вестманъ. I: 319.
Виберъ. IV: 222[1].
Вильямсъ. IV: 219, 222[2], 239[1], 242[2], 243[1].
Виніусъ. IV: 350.
Виньоль. I: 39, 40.
Витгенштейнъ, Князь. I: 221.
Витте, Ст. Секр. III: 37, 59, 109—112[1], 113, 117, 131, 134, 138, 140, 142, 143, 147, 149, 155—158, 160, 162—166, 169, 171, 308, 311—314, 317; IV: 8, 9, 11, 13, 40, 63, 75, 84, 110, 119, 124, 162, 163[3]—165, 191, 194, 196, 291, 295.
Вишневскій. II: 25[3].
Воке. II: 32.
Волконскій, Князь. I: 5.
Вонлярлярскій. I: 42.
Воронинъ. II: 61[1].
Воронцовъ, Графъ (впослѣдствіи Князь). I: 35, 38.
Воронцовъ-Дашковъ, Графъ. Флиг. Ад. (нынѣ Ген. Ад.) I: 195[2].
Вріеръ-де, Баронъ. I: 152, 153, 188[1], 203, 283.
Вронченко, (впослѣдствіи Графъ). I: 26, 46, 58, 61.
Всеволожскій. IV: 215.
Вудъ (Wood). I: 57.
Вышнеградскій. III: 35[1], 37—39, 56, 87, 90, 92. 94, 95, 98, 100, 104—106, 110, 115[1], 117, 122, 128, 130[1]. 148, 153, 230[2], 235, 238—241, 243, 244. 249‘ 250 — 254, 259—264, 266—268, 276—279, 284, 285, 290, 291, 294, 297, 299, 301, 317; IV: 5.

Г.

Гагаринъ, Князь. I: 145, 156, 252, 270, 319; II: 8[1], 24, 36, 96, 123, 124, 141.
Гакстхаузенъ. (Haxthausen). IV: 297[1].
Галкинъ-Врасской, IV: 392.
Гамонъ (Hamon). II: 101[1].
Ганъ-фонъ, Баронъ Эдмундъ. I: 229[2].
Гаррисонъ. I: 33; IV: 214.
Гартманъ-фонъ. IV: 138, 289[2].
Гейденъ, Графъ Ѳ. Л. I: 191, 229; II: 22, 71, 220, 235.
Гейманъ. I: 229[2].
Гейротъ. I: 273, 274.
Георгіевскій, I: 59[1]; II: 184[1]; III: 45[1].
Гервортъ. I: 21, 22.
Гернгросъ. II: 117.
Герстнеръ-фонъ, Францъ Антонъ. I: 2—6, 10, 11, 123.
Герстфельдъ. I: 105, 136, 143, 191, 198; II: 50; IV: 238.
Гешенъ. I: 130, 131[2].
Гиббсъ, А. I: 131[2].
Гирстнинъ. I: 328[1].
Гладинъ и братья. I: 227[1]; II: 22—25, 112.
Гладстонъ. I: 57, 86, 87; II: 184[1].
Глушинскій. III: 35[1].
Голіевскій. I: 17, 18.
Голицынъ, Князь. IV: 392.
Головачевъ. I: 120[1], 147[2], 166[2], 198[2]; II: 115[2], 119, 170, 171[1].
Головнинъ. I: 145.
Голубевъ. IV: 232, 236, 242[2].
Гопе. I: 69, 71, 74.
Горбовъ. I: 202, 230; II: 25, 26.
Городовъ. I: 274, 275.
Горсткинъ. II: 25[3].
Горчаковъ, Свѣтл. Князь. I: 108, 112, 125[1], 145, 148; II: 66, 67, 224[2]; IV: 94.
Готманъ. I: 46.
Гревсъ. II: 125.
Грегори. I: 213, 246[1].

Грейгъ. I: 191, 202[3], 229, 252, 253, 287, 288, 315; II: 26, 50, 145, 187, 214, 252, 261, 262[1], 268, 282, 283, 286, 290, 302, 305—307, 311. 312, 319; III: 5, 6[1], 16; IV: 267, 270, 271, 281[3],
Губбардъ, Д. I: 131[2].
Губонинъ. I: 246—248, 328[1]; II: 22, 61, 86, 171, 188; III: 88[2], 199; IV: 232, 236.
Гулишамбаровъ. IV: 297[1], 302[1], 343[1].
Гурьевъ, Графъ. IV: 371[1].
Гюббенетъ. III: 47, 130[1], 252—255, 257—259, 265, 266, 270, 271, 275, 276, 280, 283, 284[1]—286, 290, 291, 294—297, 308; IV: 22.

Д.

Давыдовъ. IV: 346.
Дезенъ-фонъ. II: 194.
Дей. IV: 219—222[1], 237[2].
Дельвигъ, Баронъ. I: 89; II: 22, 76, 84, 85, 89; IV: 258[1].
Деляновъ, (впослѣдствіи Графъ). I: 320.
Демидовъ. I: 251[1]; IV: 215, 216, 219, 221, 222[1], 237[2], 249, 274, 281, 289[1].
Дентъ-Пальмеръ. I: 131[2].
Дервизъ-фонъ, Д. Г. (Чл. Гос. Сов.). III: 151[2].
Дервизъ-фонъ, П. Г.. I: 119, 120, 144, 160—166, 197, 201, 203 — 209, 217, 282, 301.
Дервизъ-фонъ, П. П. IV: 33.
Дестремъ, I: 7, 25[1], 46.
Добровъ. IV: 290.
Долгоруковъ, Князь, I: 108, 111, 125[1], 145.
Долгоруковъ, Князь, С. А. I: 206, 207.
Друцкой-Сокольницкій, Князь. II: 112. 117, 118.
Дурново. Статсъ-Секретарь. I: VI; III: 254, 286, 305; IV: 391.
Дюваль. I: 43[2].
Дюфуръ. I: 21, 22.

Е.

Ермаковъ. II: 248[1].

Ж.

Жакменъ, (Jacqmin). IV: 297[1].
Жираръ. IV: 336.
Журавскій. I: 51; IV: 258[1].

З.

Заблоцкій. I: 312.
Загорскій. III: 45[1].
Закъ. III: 100—103, 105.
Замойскій, Графъ. II: 33.
Замятнинъ. I: 112, 145.
Зеленой. I: 108, 125[1], 143, 145, 191, 284, 320; II: 51, 52, 71.
Зульцбахъ. I: 328.

И.

Иващенковъ. III: 136, 230[2], 235[2], 244[1], 285, 286, 310, 319; IV: 392.
Игнатьевъ, (нынѣ Графъ) Н. П. I: 225.
Игнатьевъ, П. Н. II: 141, 176.
Имеретинскій, Свѣтл. Кн. IV: 392.
Ислазинъ. IV: 258[1].

К.

Казаковъ. I: 246—248.
Казнаковъ. II: 217[1].
Канкринъ, Графъ. I: 5—11, 14[1], 15, 24, 25[1], 26, 57, 58, 62, 97; IV: 213, 335, 359, 373[1].
Каншинъ. II: 61[1],
Карръ. IV: 239[1], 242[1], 243[1].
Картавцовъ. IV: 138.

Кауфманъ, И. IV: 322[1].
Кауфманъ-фонъ, М. П. IV. 391.
Кауфманъ, Р. (Richard von-Kaufmann). II: 101[1]; III: 45[1].
Кахановъ. III: 297—299; IV: 391.
Кашкаровъ. III: 203[3].
Кеппенъ. I: 251[1].
Кербедзъ. I: 12[2], 133 136, 229; II: 50, 264.
Киреевъ. I: 274, 275.
Киселевъ, Графъ. I: 25[1], 27, 29, 37, 46; IV: 310, 313[2].
Китарра. IV: 344.
Клейнмихель, Графъ. I: 25[1], 26, 32, 33[1], 35—41, 46, 53, 55, 63, 65, 89[1], 272, 282; II: 84; IV: 357[2].
Княжевичъ. I: 97, 98[1], 104, 108, 112, 118, 119, 312.
Кобеко. II: 248[1]; IV: 258[1], 392.
Ковалевскій. III: 60[1]; IV: 211[1].
Кованько. III: 238[1].
Кокоревъ. I: 89, 304; IV: 374.
Колиньонъ (Collignon) I: 100.
Кони. II: 248[1].
Конъ (Cohn). II: 184[1], III: 45[1].
Корниловъ. II: 61, 62[1].
Корфъ, Баронъ М. А. (впослѣдствіи Графъ). I: 53[1].
Корфъ, Баронъ П. Л. III: 249.
Коцебу (впосл. Графъ). I: 134, 135, 140, 141, 143, 145, 146, 148, 149, 284[2]; II: 85.
Кочубей, Князь. I: 38; II: 5[1]; IV: 232, 234, 235.
Краббе. I: 145, 319.
Крамеръ. I: 11[1].
Крафтъ. I: 12[2], 23, 51.
Крёнигъ (Krönig, Fritz). I: 76[1].
Кривошеинъ. III: 144, 309.
Кронебергъ. II: 61[1].
Крыжановскій. I: 262.
Кулешовъ. IV: 242[2].
Куломзинъ. (Нынѣ Статсъ - Секретарь). I: 172[1], 176[1], 200[1]; II: 316, III: 271; IV: 392.
Куропаткинъ (нынѣ Ген. Ад.). IV: 104.
Курсель-фонъ. I: 275, 276.
Куртинъ. I: 225, 226.

Л.

Ламанскій. I. 99[2].
Лампе. I: 202[1].
Ланской. I: 108.
Левашевъ, Графъ. I: 25[1], 28, 46.
Левестамъ. I: 293[1]; IV, 219, 222[1], 239[1] 242[2].
Леви. I: 152, 153, 158.
Левитскій. IV: 327[1].
Легетръ. I: 225, 226.
Легранъ (Legrand). I: 20.
Лемпортъ. I: 64.
Ленгъ. I: 161, 167.
Лендорфъ, Графъ. II: 31—34.
Леснеръ. IV: 290.
Ливенъ, Баронъ. I: 105.
Ливенъ, Князь. II: 260; IV: 236.
Ливенъ, Свѣтл. Князь. II: 315.
Лильпонъ. IV: 242[2], 243[1], 274, 288, 290[1].
Липпманъ. III: 90, 91.
Листъ. I: 14, 57.
Лобановъ-Ростовскій, Князь. I: 320.
Лобко. IV: 27, 392.
Лодомецъ. II: 32.
Лопатинъ, II: 117.
Лоранскій. IV: 211[1], 287[2], 376[4], 377[4].
Лорисъ-Меликовъ, Графъ. II: 315; III: 21[1].
Лупандинъ. I: 264.

М.

Маковъ. II: 248[1].
Макферсонъ. IV: 239[1], 242[1], 243[1].
Мальцевъ. I: 32[1], 39, 41; IV: 214, 239[1]—242, 244, 252, 346.
Мамонтовъ. I: 89, 202, 281, 304, 309, 328[1]; II: 91, 234—237.
Марини. I: 35.
Маркграфъ. IV: 345.
Марковъ, IV: 392.
Маркусъ. III: 132; IV: 391.
Мармонтъ. I: 213, 224, 246[1].

Медемъ, Баронъ, II: 248[1].
Мезенцовъ. II: 22.
Мейендорфъ, Баронъ. I: 104—106, 111, 125[1].
Мейенъ. IV: 302[3].
Мейнъ. II: 56[1].
Меккъ-фонъ. I: 201, 206, 207, 282, 301; II: 61[1], 86, 88; III: 100, 101.
Мельниковъ. I: 4, 12[2], 23, 27, 28, 51, 88, 121[1] и [2], 123—130, 132, 133, 135—139, 143—152, 154, 157, 159, 160—162, 165—167, 169, 172, 179, 186, 187, 189—196, 207, 217—219, 229, 230, 235, 237 — 239, 242, 247, 261, 282—286, 290, 305, 312, 320, 323, 330—335, 338; II: 1—5, 7, 8[1], 9, 12, 27, 28, 31, 42, 46, 47, 51, 52, 58, 72, 78, 82, 84, 93—96, 141, 151, 249, 278, 291, 313; III: 2, 253; IV: 228, 229, 238—240.
Мендельсонъ. II: 259.
Мёрфи. IV: 232.
Меньшиковъ, Князь. I: 46.
Мигулинъ. III: 236[1], 237[1], 238[1], 242[1], 248[2], 249[1], 281[1]; IV: 128[2].
Миллеръ. II: 194.
Милютинъ, Н. А. I: 172[1], 173.
Милютинъ, Ген. Ад. (нынѣ Графъ). I: 112, 125[1], 145, 305, 315, 320, 333—335; II: 30, 55, 141, 178, 180[1], 220, 224[2], 249; III: 209[2]; IV: 94.
Михайловскій. III: 199.
Морозовъ. I: 328[1]; II: 91; III: 221 (братья).
Муравьевъ, Н. Н. I: 15—18.
Муравьевъ, М. Н. I: 112.
Мухановъ. I: 108, 112.

Н.

Набгольцъ. IV: 290.
Набоковъ. I: 320; II: 156.
Наполеонъ III. I: 117.
Нарышкинъ. I: 195[2].
Неболсинъ. IV: 242[2], 250[1], 253[1], 258, 259, 266—270.
Нессельродъ, Графъ. I: 104, 107, 111.
Николаевъ. IV: 392.
Нобель. IV: 220.
Новосельскій. I: 89.
Новосильцовъ. I: 5, 10.

О.

Обручевъ, Ген.-Ад. III: 196, 206, 217, 218; IV: 102.
Огаревъ. I: 251[1]; IV: 214[2], 219—221.
Озерскій. I: 274.
Оппенгеймъ. I: 69.
Орловъ, Графъ, (впослѣдствіи Князь). I: 25[1], 28, 46, 63[2], 108.
Островскій. III: 56, 254.
Офенгеймъ. I: 147—149, 151, 167, 181, II: 64[1], 66, 67.

П.

Палашковскій. III: 94—96.
Паленъ, Баронъ. I: 276, 278.
Паленъ, Графъ, Статсъ-Секретарь I: 270, 305, 312, 320; II: 235.
Панинъ, Графъ. I: 108.
Паркинсъ. I: 228.
Паскевичъ, Князь. I: 18[1].
Пастуховъ. IV: 237[1].
Пауеръ, Фр. I: 228.
Паукеръ. III: 56, 252.
Пенскій. II: 117, 118.
Перейръ. I: 69, 71, 77.
Перенудъ. IV: 290.
Перовскій, Графъ. I: 25[1], 28, 46.
Петровъ, (Бывшій Тов. М. П. С. нынѣ Чл. Гос. Сов.). I: 273; III: 274, 275, 310, 317, IV: 67.
Петровъ, Ст. Секр. III: 151, 254, 291, 297; IV: 392.
Пещуровъ. IV: 392.
Пиль, Робертъ. I: 57; IV: 313.

Пито, Баронетъ Мортонъ. I: 159, 195[1], 209, 214.
Плеве, Статсъ-Секретарь. IV: 326.
Плитъ. I: 11[1].
Покровскій. IV: 297[1].
Полетика. IV: 239[1], 242[1].
Поляковъ, Самуилъ. I: 188[3], 197[2], 222, 246—248, 250—254, 283, 303, 306, 308, 309; II: 5[1], 7[1], 20—25, 61[1] 171, 188, 199, 235, 259; III: 131; IV: 105, 232—234.
Поповъ. II: 91[1], 93.
Пороховщиковъ. I: 328[1].
Посьетъ. I: 31[1]; II: 194, 207, 209, 215—218, 222—224[2], 225, 227—230, 232, 233, 235, 236, 239, 248—251[1], 259, 274, 276, 280, 281, 284, 289, 291, 293, 296[1], 298, 315, 316; III: 8, 16, 28, 46—50, 54, 56, 78, 80, 83, 152[1], 153, 192—194, 196, 198—202, 204 205, 207, 213, 214, 217, 219, 225, 227, 228, 230, 246, 252, 264; IV: 257, 267, 273[1], 300, 305.
Потоцкій, Графъ. II: 56[1].
Потье. I: 4.
Похитоновъ. I: 202[1], 203.
Прянишниковъ. I: 112.
Путиловъ. II: 75; IV: 220—222[1], 237[2], 242[1], 243[1], 292.

P.

Рагозинъ. IV: 375.
Рау. IV: 242[2], 243[1], 274, 288, 290[1].
Рашетъ. IV: 228[1].
Рейтернъ, (впослѣдствіи Графъ). I: 43, 88, 125[1], 129, 130, 136, 139[2], 141, 144, 145, 148, 151, 159, 162—164[1], 167, 181, 190, 204—208, 215, 219—221, 229, 232—236, 239—243, 245, 247, 252, 258, 264, 265, 277, 285—287, 297, 298, 304, 305, 309, 312, 315, 319, 332, 334, 335; II: 1, 2, 7, 10, 12, 26, 28, 31, 38—43, 57, 61, 62, 67, 78, 80, 83, 87, 93, 104, 108, 111, 113—116, 120, 135, 136, 141—145, 147, 150 — 155, 157—159, 161—168, 171, 172, 178, 179, 182, 186—189, 192, 193, 203—205, 207, 209—215, 223, 224[2], 235, 241, 246—248, 252—256, 265—272, 275, 277—280, 282, 287, 303, 305, 319; III: 8, 29, 32, 105[2], 143[2], 199, 200, 210, 216, 236, 237, 241, 253; IV: 215[1], 225, 227—230, 256, 257, 267—271.
Ренни. I: 64, 67.
Рербергъ. II: 70.
Ржевусскій, Графъ. I: 85.
Риксонъ. I: 64.
Робинсонъ. II: 76.
Розенбахъ. IV: 392.
Розенталь. III: 90, 91.
Рокберъ. II: 198.
Ромбергъ, Баронъ. II: 31.
Ротшильдъ. I: 105; II: 213.
Рукавишниковъ. I: 304, 309; II: 91.
Рыковъ. II: 27.
Рюминъ. I: 89.
Рябининъ. II: 61, 62.

C.

Сабуровъ. IV. 392.
Саксъ (Sax. Dr. Emil (A). I; 20[1], 211[3]; II: 70[1]; III: 45[1], IV: 297[1].
Саловъ. I: VI, 3[1], 7, 10[4], 12[2], 21[3], 50[2], 126[2]: II: 70, 248[1]; IV: 312[1].
Святополкъ-Мирскій, Князь. II: 217[1], 224[2], 284.
Селифонтовъ. I: 66[1], 76[2], 102[1]; II: 191; III: 51.
Семеновъ. IV: 334[1], 340[4], 344, 349[1] и [3], 363[2].
Семянниковъ. IV: 239[1], 242[1].
Серебряковъ. III: 151[1].
Смитъ, Адамъ. I: 14[4], 57; II: 101.
Собанскій. I: 133.
Солдатенковъ. I: 328[1].
Сольскій (нынѣ Графъ). Статсъ-Секретарь.

*

II: 307, 313; III: 16, 17[1], 28, 29, 33, 34, 43, 56, 90, 153, 155, 165, 209, 230, 232, 316; IV: 43, 140—142, 144—146, 197, 208.
Сперанскій. I: 5, 10.
Старицкій. III: 151, 152.
Стиффель. I: 228[1].
Стоксъ. I: 64, 66, 67.
Стремоуховъ. II: 220.
Строгановъ, Графъ. I: 105, 112, 136, 191, 202, 204, 284, 305, 306, 308, 311, 314, 318—320; II: 3, 24, 55, 93, 175, 249.
Струбинскій. IV: 242[2].
Струве. I: 288[1]; II: 61[1].
Струве, (братья). II: 22, 23; IV: 219, 222[1], 242[1].
Струсбергъ. II: 66.
Суворовъ, Князь. I: 78, 84; II: 126.
Судейкинъ, А. I: 98[1].
Суздальцевъ. II: 125.
Сухозанетъ. I: 31, 108, 251[1]; IV: 213, 215, 221.

Т.

Танѣевъ. I: 19.
Татариновъ. I: 145, 155, 312, 320.
Татищевъ. I: 66[2].
Тейлоръ, Баронетъ. III: 199, 200.
Тенгоборскій. I: 35[1], 57, 58[1]; IV: 214[3], 297[1], 308, 311, 340, 344, 351[2], 352, 354[1], 357[1].
Тернеръ. IV: 297[1], 392.
Тизенгаузенъ. IV: 130, 131.
Тило. I: 229[2].
Тимашевъ. I: 266, 267, 269, 270, 297, II: 220, 235.
Тимирязевъ. I: 251[1]; IV: 211[1].
Тимме. IV: 258[1].
Толстой, Графъ. I: 145.
Толстой (впослѣдствіи Графъ), I: 172[1].
Толь, Графъ. I: 5—7, 10, 11, 15—17[3], 18, 19, 25[1], 26, 272.
Томасъ, Баронъ. I: 228.
Торопчаниновъ. II: 112.
Тотлебенъ. I: 105, 136, 141, 149, 202[3]; II: 55, 220.
Трубецкой, Князь Петръ. I: 329, 330; II: 56[1].
Тьеръ. I: 9.

У.

Уайненсъ. I: 33, 304, 309, 311, 312, 314, 315, 317, 318; II: 104, 105; IV: 214.
Уайтъ. I: 64.
Уваровъ, Графъ. II: 56[1].
Уистлеръ (Whistler). I: 29, 30.
Унгернъ-Штернберъ, Баронъ. I: 134, 141, 145, 146, 188, 226, 227, 283, 285, 288, 290[1]; II: 99.
Урусовъ, Князь. I: 145, 267, 270, 320.
Устиновъ. II: 196.
Утинъ. II: 18.
Уэгстафъ. II: 56[1].

Ф.

Фалькенгагенъ. II: 122[2].
Федоровъ. М. IV: 380[2].
Фельдманъ. I: 46.
Филипповъ. II: 248[1]; III: 102, 254; IV: 5—7, 10, 190.
Фильель-Броги. II: 61[1].
Фитингофъ, Баронъ. I: 328[1]; II: 15.
Фовиль (Foville de A.). I: 10[1]; IV: 297[1].
Фредериксъ, Баронъ. I: 112.
Френкель, Баронъ. II: 61.
Фронштейнъ. IV: 237.
Фрюлингъ. I: 130, 131[2].

Х.

Хилковъ, Князь. III: 306[4]; IV: 84, 124, 161.

Ц.

Цѣхановѣцкій. I: 10[2], 211[2]; II: 184[1].

Ч.

Чевкинъ. I: 3, 25[1], 30, 41, 46, 51, 65 — 69, 74, 76, 78 — 80[1] — 83, 85—94, 96, 101, 102, 104, 105, 108—116, 118, 119, 122[1], 123, 136, 143—146, 151, 155, 157, 167, 172, 175, 176[1], 180, 183, 185, 186, 190, 193, 194, 207, 208, 217, 219, 220, 261, 272, 273, 282, 285, 290, 298, 312, 320, 338; II: 2, 16, 30, 42, 83, 84, 141, 249; III: 118[1].
Череванскій. IV: 75, 392.
Чернышевъ, Графъ. I: 5.
Чертковъ. I: 222.
Чижовъ. I: 281; II: 91, 93—95.
Чихачевъ. IV: 392.

Ш.

Шаффнеръ. I: 61—64, 67[2].
Шевалье, М. I: 14, 57.
Шенъ. IV: 130, 131.
Шепелеръ. I: 328.
Шереметевъ, Графъ. IV: 354.
Шернваль, Баронъ. II: 248[1].
Шестаковъ. III: 8.
Шидловскій, Н. В. IV: 392.
Шидловскій. II: 64[1].
Шиповъ. I: 328[1]; II: 15.
Шиповы. IV: 239[1].
Шнакенбургъ. III: 227[1].
Штейнгель, Баронъ. II: 122.
Штиглицъ, Баронъ. I: 67—69, 71, 72, 74, 315.
Штукенбергъ. I: 273.
Шуберскій. II: 70.
Шуваловъ, Графъ П. А. I: 320; II: 224[2].

Э.

Энрольдъ. IV: 258[1].
Эпштейнъ. I: 94.
Эттингенъ-фонъ. I: 90, 91.

Ю.

Юзъ, Джонъ (John Hughes). I: 251[2]; II: 5, 7, 49, 50, 52, 53, 306; IV: 232—236, 249, 274.

Я.

Языковъ. I: 105, 136, 143, 191.
Яковлевъ. I: 251[1]; IV: 215, 216, 219, 221.
Яфимовичъ. III: 82.

УКАЗАТЕЛЬ ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ ЛИНІЙ.

А.

Аксай-Ростовская вѣтвь. I: 222.
Алатырь—Симбирскъ. IV: 72.
Александровка—Зиновьевка. IV: 170, 393.
Александрополь—Эривань. IV: 128, 393.
Александровъ—Гай—Чарджуй(проектъ). IV: 160.
Апраксинская вѣтвь. IV: 170, 394.
Архангельско-Вологодская, III: 317—319.
Ахтырская линія. III: 321.

Б.

Бакинская линія. II: 292, 293.
Баку—Петровскъ. IV: 144,
Баладжары—Баку. IV: 93[1].
Балаханскіе нефтяные источники—Баку. II: 279.
Балашово - Харьковская III: 309—314, 316[2]; IV: 19, 68[1].
Балта—Елизаветградъ. I: 145, 146, 165. 168[2], 169, 174[1], 188, 233[1], 301; IV: 219[1].
Балта—Кіевъ см. Кіевъ—Балта.
Балта—Кременчугъ. I: 141, 143, 145.
Балта—Харьковъ. I: 145.
Балтійская линія. I: 272, 275—279, 289, 294; II: 123, 124; III: 29, 32, 34; IV: 41.
Выкупъ въ казну. III: 121, 143—149.
Баскунчакская (солевозная) линія. II: 140. 145, 216, 219, 225, 316, 318; III: 184—186.
Батраки—Чамзинка. IV: 72.
Батумская линія. II: 291, 293.
Батумъ—Копандиби. м. IV: 173, 393.
Батумъ—Тифлисъ. II: 285, 289, 303.
Бахмутъ—Бердянскъ. I: 332.
Бахмутъ—Лисичанскъ. II: 138[2].
Бендеро-Галацкая линія. II: 205[1], 259, 260.
Выкупъ въ казну. IV; 188, 189, 201.
Бендеры—Молдавская граница. II: 176[1], 204[1].
Бердичево—Яновская линія. IV: 170[1], 393.
Бердичевъ—Брестъ-Литовскъ. I: 331; II: 47, 53, 57, 58—63, 65[2].
Бердичевъ—Житоміръ. I: 333; IV: 164.
Бердянская. III: 192[1].
Бердяушъ—Бакáльскій рудникъ IV: 172[2], 393.
Бершадо-Устьинская. IV: 170[1].
Богодуховская вѣтвь. III: 246; IV: 163[2].
Богородскъ - Глуховская мануфактура. III: 221; IV: 163[2].
Бологое—Полоцкъ. IV: 162[1].
Бологое—Псковъ. IV: 55, 57, 58, 60, 64, 80, 393.
Бологое—Сѣдлецъ. IV: 130, 140, 151, 162, 394.
Боржомская линія. III: 321.
Боржомъ—Бакуріани. IV: 100, 167[2], 393.
Борисоглѣбскъ—Камышинъ. I: 263, 331.
Борисоглѣбскъ—Харьковъ. II: 180[2].
Борисоглѣбскъ—Царицынъ. I: 331, 337; II: 1[1], 18, 20[2], 21, 37.
Боровичская. II: 125; IV: 245[1], 246[4], 247[1], 263.
Выкупъ въ казну. IV: 203—205.
Боромля—Лебединъ. III: 321.
Брацлавъ-Броды (Австрійская граница) I: 85.

Брест-Бердичевская см. Бердичевъ—Брестъ-Литовскъ.
Брест-Граевская IV: 194, 245[2], 246[4], 247[1],
Брестъ—Гродно. I: 334, 335.
Брестъ—Житомиръ. I: 335.
Брестъ-Литовскъ—Граево. II: 29—34, 115, 269—271, 275, 276.
Бромбергская линія. I: 187[1], IV: 136.
Брянско-Брестская линія. II: 176[1], 216, 222, 223, 245.
Брянскъ-Гомель. II: 180[2].
Брянскъ-Льговская. IV: 79.
Брянскъ-Москва IV: 393.
Бузулукъ—Оренбургъ. II: 48, 53.
Бѣковская вѣтвь: II: 196.
Бѣлая Церковь (ст.) до Австрійской границы. I: 17.
Бѣлгородъ—Волчанскъ. IV: 167[2], 393.
Бѣлгородъ—Сумы. IV: 127—129[1], 170, 394.
Бѣльская вѣтвь: IV: 187, 188, 196, 198, 199.
Бѣлянская вѣтвь IV: 394.
Буй (гор.)—Даниловъ (ст.) IV: 157, 158, 160.

В.

Валкъ—Маріенбургъ. IV: 129[1], 172.
Валкъ-Шваненбургъ-Штокмансгофъ. IV: 394.
Вапнярка (станція) — Тростянецкій сахарный заводъ. III: 233.
Варшава—Александровъ. I: 95.
Варшава — Бромбергъ. I: 31, 95; II: 148[1], III: 34.
Варшава—Одесса. I: 39.
Варшавская линія см. С.-П Бурго-Варшавская.
Варшавско-Брестская линія (Терезпольская). I: 169, 187[1], 224[1], II: 148[1], 237[2], 276; III: 34; IV: 20.
Выкупъ въ казну. III: 121, 136—139[1], 178[1] 187, 211; IV: 178, 193[1].
Варшавско-Вѣнская линія I: 1[1], 20, 21, 49, 50, 54, 59, 93, 94, 187[1]; II: 33, 148[1], 201[1], 237[2], 300, 301, 303; IV: 129—137, 173, 215[2], 224.
Варшавско-Калишская. IV: 130—137, 394.
Вильно—Пинскъ. I: 332.
Вильно—Прусская граница. I: 70.
Вильно—Эйдкуненъ. I: 95.
Виляновъ—Пясечно. IV: 172[1].
Винница (вѣтвь къ) IV: 394.
Витебскъ—Гомель см. Витебскъ-Салтановка.
Витебскъ—Динабургъ. I: 174[1].
Витебскъ—Жлобинъ. IV: 103, 105, 394.
Витебскъ—Кіевъ. IV: 102.
Витебскъ—ст. Салтановка. II: 176[1], 180[1]; IV: 102.
Владивостокъ—Графская. III: 269[1].
Владикавказо-Тифлисская линія—черезъ Кавказск. хребетъ (проектъ). II: 285; III: 227; IV: 94.
Владикавказская см. Ростово-Владикавказская.
Владикавказъ-Петровскъ-Баку. IV: 93, 95.
Владикавказъ—Петровскъ. II: 285, 289; III: 192[1], 194, 205, 219, 226, 227, 233, 244, 252, 260—262, 273—277, 279, 280—290, 301, 305, 308; IV: 94.
Владиславовка-Керчь. IV: 393.
Волго-Двинская линія. III: 317, 318.
Волго-Донская линія. I: 88—90, 93, 96, 116—120, 187[1]; II: 18, 229, 263, 266, 306.
Вологодская линія. II: 53.
Выкупъ въ казну. IV: 208.
Волочискъ—Одесса. II: 58.
Волочискъ — Петровскъ—Баку. IV: 93, 95.
Волчанскъ-Купянскъ. IV: 167[2].
Ворожба (Курск.-Кіев. ж. д.) до Мерефы (Курск.-Азовск. ж. д.) см. Сумская.
Воронежъ—Грушевка. I: 332 — 337; II: 1', 20—23, 26, 37.
Воронежъ—Ростовъ. I: 222; II: 25, 26, 188, 196, 198, 199, 219, 229, 262[1].
Воскресенская—Егорьевскъ. II: 75.
Восточно-Донецкая. III: 192[1], 193, 217[1]. IV: 68, 121.

Вязовая (ст.)—Катавъ-Ивановскій зав. IV: 167[2], 394.
Вязьма—Смоленскъ. II: 192[1].
Вятка—Кострома. IV: 152, 154, 156, 157.
Вятско-Двинская линія. II: 52, 53, 137[1], 138[1]; III: 192[1].
Вѣрушовъ—Лодзь. II: 33.

Г.

Галичъ—Петербургъ. IV: 152—158.
Галичъ—Судиславль. IV: 158.
Гельсингфорсъ—Тавастгусская. I: 187[1].
Гербы—Ченстоховъ. IV: 172, 394.
Голицыно-Звенигородъ. IV: 394.
Голубовская линія. II: 140, 145[1].
Гомель-Брянская см. Полѣсскія дороги.
Горбово (вѣтвь къ) IV: 394.
Государево—Байракская. IV: 170, 394.
Графская—с. Анна. IV: 76, 79, 393.
Графская—Хабаровскъ. III: 269[1].
Гроецкій п. п. IV: 394.
Грушевка—Калачъ. II: 49, 53, 137[1].
Грушевская. I: 187[1], 222; II: 23, 24.
Грязе - Борисоглѣбская. I: 258, 262, 264, 289, 295; II: 17—19, 27; IV: 246[2] и 246[5], 257[2].
Грязе-Царицынская. II: 19, 188, 191[1], 229, 231, 258[1], 263, 266; III: 34, 289, 295, 306, 309, 313—316; IV: 31, 43, 44, 245[1], 246[2] и 246[5], 247[2].
Гутуевская вѣтвь. II: 99.

Д.

Дабы—Цагвери. IV: 167[2], 363.
Данково-Лебедянская. III: 285.
Данковъ—Смоленскъ. IV: 24, 80, 83—87, 93, 393.
Даркветти—Сачхери. IV: 167[2].
Двинско-Витебская см. Динабургo-Витебская.
Двинскъ—Виндава. IV: 84.
Дебальцево—Звѣрево. IV: 45, 48.
Дебальцево—Купянскъ, IV: 48.
Дебальцево—Лисичанскъ. IV: 45, 99.
Дебальцево—Миллерово. IV: 48.
Дебальцево—Никитовка. IV: 122[2].
Дебальцево—Хацепетовка. IV: 45, 49.
Дербентъ—Баку. IV: 76[1], 93, 96, 393.
Дербентъ—Баладжары. IV: 93[1].
Дерптская (участ. Балтійской жел. дор.). IV: 246[1] и 246 [4], 247[1], 263[1].
Дерптъ—ст. Тапсъ (Балтійск. ж. д.). II: 138[2], 140, 145, 196.
Джанкой—Керчь. II: 176[1], 180[1].
Джанкой-Ѳеодосія. III: 245; IV: 163[1].
Джульфинская линія. II: 224, 285.
Динабургo - Витебская (Двинско - Витебская). I: 83, 130, 157, 158, 162, 166[1], 168[1], 187[1], 280; II: 16, 111, 191, 276; III: 34, 166.
Выкупъ въ казну. III: 65, 68[1], 110, 111
Динабургo-Либавская. I: 95, 122.
Динабургъ—Вержболово. II: 192[1], 264[1], 302.
Динабургъ—Шавли. II: 49, 53.
Дно—Витебскъ. IV: 24.
Дно—Сокольники. IV: 80, 81, 86, 87, 101, 393.
Дно—С.-Петербургъ. IV: 107—109, 111, 394.
Донецкая линія. II: 131[1], 137[1], 138, 142, 145, 162[1], 170[2], 180—182, 186, 187, 190, 207, 214, 216—219, 224, 227, 229—237, 239, 242, 243, 265, 266[1], 294, 295, 306, 307, 315; III: 34, 46, 184[2], 316[2]; IV: 120, 125, 263[1].
Выкупъ въ казну. III: 70, 108—110, 178 [1] 188.
Донецкія вѣтви (Донецкіе участки). IV: 32, 44—50.
Друскеники—Порѣчье. IV: 129[1].

Е.

Екатеринбургo-Тюменская линія. II: 287[1], 314, 315; III: 86, 198, 201, 202, 204, 215.
Екатеринбургъ—Челябинскъ. IV: 77, 79.

Екатерининская линія (см. также Западно-Донецкая и Донецкія вѣтви). I: 125; III: 192, 204, 245, 246; IV: 48, 122—127, 170.
Екатеринославская (Харьковъ—Азовское море). IV: 227.
Екатеринославъ—Грушевка. I: 124, 125, 154, 168[2].
Екатеринославъ — Грушевка — Аксай. I: 154.
Елецко-Грязская линія. I: 190, 218, 219, 250, 255, 262, 281[2], 292; IV: 230, 246[3].
Елецъ—Валуйки IV: 76, 79, 89, 393.
Елецъ-Лебедянская. III: 294, 302, 306[1].
Елисаветградъ—Кременчугъ—Харьковъ. I: 188, 226, 290[1]; II: 59, 90, 97, 99.
Елисаветградъ—Крюковъ. II: 97, 98.

Ж.

Желтоводская. IV: 170, 394.
Желѣзноводскъ—Кавказскія минеральныя воды. IV: 69, 72.
Жилловская вѣтвь. IV: 170, 394.
Житомірская. IV: 170[1].
Жмеринка-Новоселицкая. III: 217[1], 219, 226.

З.

Забайкальская. IV: 77.
Закавказская линія. II: 291, 292[1], 293[1], 304; III: 34, 46, 228, 233, 234, 245, 276; IV: 139, 140, 141, 173.
Выкупъ въ казну. III: 83, 94, 97, 105, 117, 175, 178[1], 183[1], 234, 253, 321.
Закаспійская. II: 304; III: 212, 230, 240, 301, 325[1]; IV: 161.
Западно-Донецкая линія (Криворогская) II: 316, 318, 321; III: 70, 108, 184—186.
Западно-Сибирская. IV: 77, 78, 85.
Звенигородъ-Голицыно. IV: 173.
Звѣрево—Дебальцево. См. Дебальцево-Звѣрево.
Звѣрево-Кривая Музга. IV: 393.
Земетчино — Кустаревка. См. Кустаревка—Земетчино.
Земетчинская линія. III: 321.
Знаменка—Николаевъ. II: 98, 99.
Знаменка—Цвѣтково. IV: 182,
Зомбковицы—Сосновицы. I: 94.

И.

Ивангородо-Домбровская. II: 217, 223—225, 280; III: 34, 46, 186—189, 258, IV: 20, 134, 170, 173.
Выкупъ въ казну. IV: 177, 182, 183.
Илецкая (солевозная) линія (проектъ). III: 250[1].
Инза-Симбирскъ. IV: 393.
Ириновская жел. дор. (узкоколейная). III: 249; IV: 163[2].
Иркутскъ—Байкалъ. IV: 77.

К.

Кавказская ст.—Екатеринодаръ (ст.) IV: 127.
Кавказская ст.—Ставрополь. III: 320.
Кавказско—Черноморская. IV: 138—146, 149, 150, 394.
Казанская линія. III: 216, 217, 252, 259—267, 274, 280, 290, 296.
Казань—Муромъ. II: 176[1].
Казань—Симбирскъ. II: 180[1].
Казатинъ—Бердичевъ. I: 153.
Калиновка—Гайворонъ. IV: 33, 34, 50[1], 170[1], 394.
Калишъ—Варшава. IV: 134—137, 394.
Камышинъ—Элтонское озеро. I: 332.
Карабановская вѣтвь. II: 99.
Карловка—Константиноградъ. IV: 167[2].
Карсская. IV: 72.
Кенигсберго-Лыкская линія (Прусская). II: 30.
Керченская линія. III: 192[1].
Керчъ—Владиславовка. IV: 167[2].

Кіево-Воронежская. III: 320[2]; IV: 54, 60, 62, 63.
Кіевъ—Балта. I: 140, 152, 153, 171, 188, 283, 284; II: 37[1], 40; IV: 219.
Кіевъ—Брестъ. I: 334; II: 8, 37[1], 60—63, 90, 115, 268—271, 276; IV: 194, 245[1], 246[4], 247[1].
Кіевъ-Бровары. IV: 394.
Кіевъ—Жмеринка. II: 58.
Кіевъ—Ковель. IV: 111—114 ,394.
Кіевъ—Одесса. I: 121, 122, 130.
Кіевъ—Полтава. IV: 25, 111, 112, 114, 115, 393.
Киверцы (ст.)—Луцкъ (гор.). III: 246.
Кимры (село на Волгѣ)—Москва. II: 138[2].
Кинешма—Иваново-Вознесенскъ (Шуйско-Иванов. ж. д.). II: 25.
Киржачская вѣтвь. III: 320.
Китайская. IV: 129, 174, 175, 284[2].
Кишинево-Прутская вѣтвь. II: 65, 67, 69, 234, 235.
Кишинево-Тираспольская. I: 195; II: 65.
Кишиневъ—Яссы (Скуляны). I: 332; II: 48, 66.
Клинъ-Стрѣлецкая слобода. IV: 172, 394.
Ковель—Млава (Прусская граница). II: 138[2].
Ковенская линія. I: 109, 110, 122.
Ковно—Либава. I: 189,331, 333.
Козлово-Воронежская. I: 190, 196, 198, 199, 208[1], 210, 218, 219, 238, 257, 292; II: 198, 199, 262[1].
Козлово-Воронежско-Ростовская. II: 191[1], 196[1], 198, 228, 235, 244, 294; III: 34, 194, 309, 313, 315[1]; IV: 21, 31.
Козлово-Саратовская. III: 253, 283, 284, 286—288, 291—297, 303, 306, 320; IV: 22, 25, 35.
Козлово-Тамбовская. I: 190, 223, 230, 257[1], 259, 292; III: 283[3].
Колачевская вѣтвь. IV: 393.
Колпаково—Первозвановка. IV: 170, 393.
Конотопъ (станція)—Пироговка (станція) узкоколейная. III: 282.
Константиновская вѣтвь (Курско-Харьково-Азовск). II: 5, 27, 137[1], 188, 304—307; III: 184[2]; IV: 235[2], 245[1], 246[2], 247[1].
Коренево (станц.) — Рыльскъ (узкоколейн.). III: 282.
Коренево (станц.)—Суджа (узкоколейн.). III: 282.
Корсунская. IV: 167[2], 394.
Кошедары—Вилейка. II: 264.
Красносельская вѣтвь. I: 187[1], 231[1]; II: 123, 124[1].
Краснослободскъ—Инжавино. IV: 100, 393
Крейцбургъ—Туккумъ. IV: 394.
Кременецкая вѣтвь. IV: 187, 188, 196, 198, 199.
Кременчугъ (посадъ) — Крюковъ (на Днѣпрѣ). II: 98.
Кременчугъ-Харьковская. I: 257[1], 279, 282, 283, 285, 287—289, 301, 302, 325, 326; II: 98, 99.
Крестнинская вѣтвь. IV: 45[1], 167[2], 393.
Кривой Рогъ—Николаевка. IV: 167[2], 394.
Криворогская линія см. Западно-Донецкая.
Кротовка—Сергіево. IV: 79, 167[2], 393.
Кругобайкальская. IV: 128.
Круты (станц.) — Пирятинъ (городъ) (узкоколейн). III: 283.
Круты (станц.) — Черниговъ (узкоколейн.). III: 282.
Крыжополь—Кіевъ. I: 136, 137.
Курская вѣтвь (городская). II: 237[2].
Курскъ—Кіевъ. I: 164[1], 188, 201, 203, 205—210, 213, 215, 243, 280, 301; II: 46[1], 78, 82, 101, 220, 234, 276, 308; III: 281—283, 303, 320; IV: 23, 54[2], 112[2].
Курскъ—Либава. I: 70, 73.
Курскъ—Таганрогъ см. Курскъ—Харьковъ—Азовское море.
Курскъ — Харьковъ — Азовское море. I: 153—156, 188, 209, 214, 230, 245 — 248, 250—254, 281 — 284, 301; II: 5, 7[1], 26, 52, 82, 86, 188, 191[1], 228, 229, 235, 238, 276, 288, 294, 299, 309; III: 65, 193, 194, 321; IV: 21, 233, 234[1], 245, 246[2], 247.

Курскъ—Харьковъ—Севастополь. IV: 48: 126, 205, 289.
Купянскъ—Волчанскъ. IV: 393.
Выкупъ въ казну. III: 121, 129—133, 135, 178[1].
Кустаревка—Земетчино. IV: 115, 116, 118, 394.
Кѣльцы—Бускъ. IV: 394.

Л.

Ландварово—Бѣлостокъ. II: 192[1].
Ландварово-Конотопская линія. II: 47.
Ландварово—Ромны. II: 53, 86, 88, 89, 137[1], 138[1], 175, 200[1], 220, 263, 264; IV: 245[1], 246[4], 247[1].
Ланская—Юкки. IV: 129[1].
Лебедянь-Елецкая см. Елецъ-Лебедянская.
Лемберго-Черновицкая линія. I: 118; II: 66.
Либава—Ковно см. Либавская.
Либава—Юрбургъ. I: 37.
Либаво-Газенпотская. IV: 171, 393.
Либаво-Роменская линія. II: 220, 264, 265, 276, 294, 299, 309; III: 79.
Выкупъ въ казну. III: 83, 100—106, 117, 169, 178[1], 192, 207, 208, 253.
Либавская линія. I: 82, 102, 103, 105, 109—113, 121, 122, 223, 335, 337; II: 1[1], 10[1], 13, 15—17, 26, 27, 29, 30, 37[1], 77, 88, 108—111, 115, 124, 125, 200[2], 235, 263, 306; IV: 245[1], 246[4], 247[1].
Ливенская вѣтвь (узкоколейная) I: 239; II: 7, 71—74, 97, 105, 323; III: 13, 309, 313, 314, 316, 325; IV: 31, 67.
Лисичанскъ—Купянскъ. IV: 125.
Лиски—Харьковъ. II: 176[1].
Ловичъ—Прусская граница. I: 94.
Лодзинская линія. I: 31, 169, 187[1]; II: 148[1]; IV: 30, 131[1], 134, 136, 137.
Лодзь—Колюшки. IV: 394.
Лозовая—Кіевъ. IV: 111, 113.
Лозовая—Константиноградъ. IV: 112, 114, 394.
Лозово-Роменская линія. II: 221.
Лозово-Севастопольская I: 330, 337; II: 1[1], 11—13, 37, 46[1], 47, 53, 86, 87, 89, 115, 165, 188, 200[1], 201, 216, 244, 258[1], 282, 288, 299; III: 29, 32, 34, 245[1]; IV: 245, 246[4], 247[1].
Выкупъ въ казну. III: 167, 171, 178[1].
Лохвица—Гадячъ. III: 321.
Луга—Витебскъ. IV: 102, 103[1], 104.
Луганская вѣтвь. II: 177[1], 180, 219, 250; IV: 45, 170.
Луганскъ—Миллерово. II: 177[1], 180[1]; IV: 98, 99, 125, 393.
Луковъ — Ивангородъ. II: 53, 54, 137[1].
Луковъ (ст.)—Люблинъ (ст.). IV: 167[2], 393.
Луньевскія копи—Кама. II: 138[1], 249, 250, 251[1].
Луховицы—Зарайскъ. II: 75.
Лыки—Бѣлостокъ. I: 221, 335.
Лысьва—Лысьвенскій заводъ. IV: 170, 394.
Льгово-Брянская. IV: 60, 61.
Любомірская. IV: 393.

М.

Максимовка—Ростовъ. II: 192[1].
Маньчжурская линія. IV: 77.
Маріупольская линія. II: 306, 307.
Марковская. IV: 172, 394.
Мармыжи (ст.)—Ливны (ст.). IV: 61, 393.
Маяки—Одесса. I: 64, 65; II: 216, 138[2], 141, 145[1]; IV: 171.
Мелекесская. IV: 172.
Мелитопольская линія. II: 131[1], 138[1], 140, 145[1], 162[1], 170[1], 180—182, 186, 187, 190, 207, 214, 216, 219, 225; III: 192[1].
Миллеровская. III: 192[1], 193, 217[1], 219, 226.
Минераловодская вѣтвь. III: 275[1], 277, 278, 281[1]; IV: 21.
Митава—Можейки. II: 124.
Митавская. IV: 246[4], 247.
Михайловка—Верхне—Токмакъ. IV: 394.
Міассъ—Челябинскъ. III: 269[1], 303.
Могилевъ—Брестъ. I: 337; II: 1[1], 37[1].

Могилевъ—Окница. IV: 199.
Моршанскъ—Пенза. I: 331.
Моршанскъ—Сызрань. II: 48, 111, 120, 121, 151, 200, 201[1], 202, 258[1], 275; III: 34, 129, 175; IV: 218, 245[1], 246[4], 247[1].
Выкупъ въ казну. III: 83, 88—95, 97, 104, 105, 117, 169.
Москва—Брянскъ. IV: 61—63, 393.
Москва—Варшава. I: 17, 224.
Москва—Виндава. IV: 24, 80, 81, 83, 85, 86.
Москва—Кашира см. Павелецъ—Москва.
Москва—Кіевъ. I: 143.
Москва—Кыштымъ. IV: 118.
Москва—с. Мячковъ. II: 138[1], 260, 261.
Москва—Одесса. I: 61.
Москва—Орелъ. I: 137, 138[1], 139, 174[1], 187, 233[1].
Москва—Савелово. IV: 97, 98, 393.
Москва—Смоленскъ. I: 224, 322, 323 326—330, 332; II: 14, 15, 30, 55—57, 77, 118, 247[1]; IV: 246[3].
Москва—Харьковъ. I: 38, 41.
Москва—Штокмансгофъ (проектъ). IV: 81, 87[1].
Москва—Крейцбургъ. IV: 87.
Московско-Брестская. II: 57[2], 117, 191[1], 198[1], 245—247[1], 268, 293[1], 309. III: 29, 32, 34, 46, 65, 79, 227[1]; IV: 41, 54, 91, 173, 245[1], 246[5], 247[1].
Выкупъ въ казну. IV: 177—181.
Московско-Виндаво-Рыбинская. IV: 24, 30, 101—110.
Московско-Казанская ж. д. III: 272, 273[1], 281, 305, 314, 320, 324[1]; IV: 5, 23, 24, 30, 41, 54[1], 72 — 75, 85, 89—91, 115.
Московско-Кіево-Воронежская. IV: 5, 17[1], 20[1], 25, 30, 60, 111, 112.
Московско-Курская. I: 139—146, 153, 165, 168[1], 171, 182, 191, 192[1], 282, 301; II: 8[1], 9, 73, 90—96, 102, 131[1], 201, 278, 308; III: 1; IV: 61, 62, 91, 219.
Выкупъ въ казну. III: 121, 139—143, 166[1], 171[1].
Московско-Нижегородская. см. Нижегородская линія.
Московско-Рязанская. I: 120, 160, 162, 164, 166, 187[1], 196, 231[1], 255, 339; II: 3, 78, 101, 105[1], 201, 308; III: 129[2], 216, 251, 260, 262[1], 263, 265, 268, 270, 271, 300, 301, 308; IV: 91.
Московско-Саратовская. I: 78—81, 95, 116, 118—120, 160.
Московско-Севастопольская. I: 124, 127, 130, 131, 137, 138, 140, 162, 166[1], 167, 192[1].
Московско-Сергіевская см. Московско-Ярославская.
Московско-Ярославская. I: 88—90, 93, 116, 118, 120, 187[1], 189, 238, 255, 280; II: 101, 105[1], 308; III: 319; IV: 66, 97, 98, 222[1], 242[2], 245, 246[3].
Московско-Ярославско-Архангельская. III: 320, 324. IV: 5, 6, 23, 54[1], 56, 64, 65—67, 97, 98, 151—153, 155—159.
Выкупъ въ казну. IV: 206—209.
Московско-Ѳеодосійская. I: 67, 70, 73, 103.
Мурманская линія. III: 317, 318.
Муромская линія. II: 195, 261[1]; III: 20[1], 80, 264, 215; IV: 245[1], 246[4], 247[1], 263[1].
Выкупъ въ казну. III: 79—81, 83, 114.
Муромо-Казанская (проектъ), III: 244.
Мушкетовская. IV: 167[2].
Мытищи—Щелково (село). III: 320.
Мѣловая. IV. 170.

Н.

Нахичевань—Ростовъ (обходная вѣтвь). II: 196.
Нерехта-Середа IV: 56, 64, 65, 383.
Нижегородская линія. I: 42, 70, 73, 82, 95, 101—103, 109—116, 120, 128, 142, 187[1], 316, 336; II: 26, 301; III: 80, 216, 265; IV: 65, 66, 85, 116, 117, 222[1], 242[2].
Выкупъ въ казну. III: 121, 150, 152, 155—159.
Нижне-Волжская. II: 137[1].

Нижній-Новгородъ—Ромодановo (Тимирязево). IV: 115, 116, 394.
Никитовка — Очеретино. IV: 121, 122, 125, 394.
Николаевская линія (С.-Петербурго-Московская). I: 1—3, 11, 15, 16, 21, 23, 24, 26, 27 — 33, 35, 40, 44 — 47, 49—51, 54, 58, 65, 71, 103, 104, 106—109, 182, 187[1], 231, 234, 236—238, 240—242, 249, 286, 290, 303—321, 329; II: 2, 92[1], 100, 104, 126, 131[1]; III: 49, 83, 178[1], 189. IV: 41, 54, 65, 66, 172, 212—215, 219, 220, 222[1], 289[2].
Выкупъ въ казну. III: 121, 150—159, 161[2].
Николаевъ—Херсонъ. II: 176[1].
Новгородско-Старорусская. II: 140 145, 198[1], 240, 241, 244. IV: 54—56, 58—60, 101, 103, 210[1].
Новогеоргіевскъ—Плоцкъ. IV: 394.
Новозыбковъ—Новгородъ-Сѣверскъ. IV: 129[1], 394.
Новоселицкія вѣтви. II: 176[1]; III: 247, 258, 285; IV: 187, 196, 198, 284.
Ново-Сокольники—Витебскъ. IV: 394.
Новороссійская вѣтвь, Владикавказской дороги. III: 192[1], 258; IV: 140, 284.
Новоторжская. I: 329, 330; II: 27, 125, 200[2]; III: 227[1]; IV: 55, 245[1], 246[4], 247[1].
Выкупъ въ казну. III: 167, 168, 170, 171. 229.
Нѣжинъ—Витебскъ. I: 332.

О.

Обоянская. III: 190.
Выкупъ въ казну. IV: 203—205.
Одесса—Австрійская граница. I: 153.
Одесса—Аккерманъ. IV: 129[1], 171.
Одесса—Балта. I: 134—137, 139, 140, 145, 146, 148, 150, 165, 168[2], 187[1]; II: 131[1]; IV: 219.
Одесса—Балта—Елисаветградъ. I: 165, 171, 233[1], 290; II: 58.
Одесса—Елисаветградская. I: 171, 182.
Одесса—Кіевъ. I: 86, 121, 122, 124, 126, 127, 133 — 138, 140, 166[1], 168[1].
Одесса—Кременчугъ. I: 230, 283.
Одесса—Кролевецъ. I: 85.
Одесса—Крыжополь. I: 136.
Одесса—Маяки. см. Маяки—Одесса.
Одесса—Николаевъ. II: 176[1], IV: 135.
Одессо-Овидіопольская лин. (проектъ). III: 250[1].
Одесса—Парканы. I: 134, 136, 137.
Одесса—Петербургъ. I: 43[2].
Одесса—Посадъ Крюковъ (на Днѣпрѣ). I: 64, 65, 67.
Одесса—Севастополь. II: 204[1].
Одесса — Харьковъ. I: 282 — 285; II: 99.
Одесская. II: 57[3], 65—69, 90, 198, 268—271, 309: IV: 194, 246[4], 247[1].
Озеряны—Мизочь, IV: 170, 393.
Ораніенбаумская. I: 187[1].
Орелъ—Курскъ. I: 187.
Орелъ—Либава. I: 79, 83, 84, 124, 157.
Орелъ—Саратовъ. I: 124, 160, 189, 218.
Орелъ—Смоленскъ. II: 223.
Оренбургская. II: 137[1], 139, 142, 145, 146, 155, 161, 162[1], 169, 171, 174[1], 181, 208, 261[1], 275; III: 34, 124[1]; 246[1] и 246[4], 247, 263[1],
Выкупъ въ казну. III: 108—110, 178[1].
Оренбургъ—Ташкентъ. IV: 130, 135, 140, 151, 160—162, 394.
Орловско-Витебская. I: 148[1], 157[1], 159, 168[1], 187[1], 195[1], 209, 214, 216, 281[2], II: 3, 16, 191[1], 309; III: 34, 65.
Выкупъ въ казну. III: 110—113[2], 166, 178[1].
Орловско-Грязская. I: 230; II: 191[1], 276, 288, 309; III: 34, 65, 309, 313, 314, 316. IV: 31, 32, 245.
Выкупъ въ казну. III: 167—170, 178[1].
Орловско-Елецкая. I: 190, 218, 254, 255, 262, 281[2]; II: 192[1].
Орѣхово—Ильинскій погостъ (ст.). IV: 171, 393.

Осиповичи—Старыя Дороги. IV: 170, 393.
Остроленка—Тлущъ. III: 321.
Остроленка—Тлущъ—Пилява. IV: 393.
Охочевка—Колпны. IV: 61, 63, 394.

П.

Павелецъ-Москва. IV: 24, 88, 89, 92, 93, 393.
Павелецъ—Скопинъ. II: 8, 112.
Парижъ—Калькутта (черезъ Россію). I: 225.
Парканы—Новоселицы (граница Галиціи у Черновицъ). I: 147; II: 66.
Патаранцы—Гродно. IV: 76, 393.
Пензо-Лозовская. III: 192[1], 197, 206, 217[1].
Пензо-Самарская. I: 263, 331—336.
Пензо-Харьковская (проектъ). IV: 68.
Перекопская (солевозная). III: 192[1], 194[2].
Пермь—Котласъ. IV: 68, 77, 393.
Пермь—Тюмень. I: 190.
Перновъ—Валкъ. IV: 164, 170[1].
Петергофская. I: 67—69, 91, 92, 187[1]; II: 123; III: 145, 147.
Петровская см. Ясиноватая до Донецкой Каменоугольной дороги.
Петровскъ—Баку. II: 285, IV: 94.
Петровскъ—Дербентъ. IV: 76[1], 93, 95, 96, 393.
Петроковъ—Сулеевъ. IV: 394.
Пирятинъ (станц.). Красное (пристань на Днѣпрѣ). IV: 61, 393.
Плоцкая жел. дор. (Новогеоргіевскъ — Плоцкъ). IV: 150.
Полѣсскія (стратегическія), III: 189—192[1]. 193, 208—212, 218, 219, 221.
Покровско-Уральская. III: 294, 295, 302, 306[1]; IV: 68.
Полтава—Кіевъ см. Кіевъ—Полтава.
Полтавско-Константиноградская вѣтвь. IV: 112[1].
Попасная—Никитовка. IV: 45 и 45[1], 98—100, 125, 393.
Портовая вѣтвь. III: 83.
Поти-Тифлисская. I: 169, 188, 227, 228; II: 35, 198, 237, 252, 282, 284, 290, 291—293, 303; III: 233.
Выкупъ въ казну. III: 178[1].
Прага—Новогеоргіевскъ. II: 53, 54, 137[1].
Привислинская. II: 140, 142, 145, 156, 161, 162[1], 169, 171, 174[1], 181, 208, 261[1], 275, 276; III: 34, 124[1]; IV: 173, 246[1] и 246[4], 247, 263.
Выкупъ въ казну. IV: 177, 182, 183.
Принаревская. III: 246, 303.
Просяная (Чаплино—Бердянскъ гор.) IV: 167[2].
Псково-Рижская. III: 144, 217, 219, 226—229.
Путиловская. II: 74, 75, 247; III: 20[1].
Выкупъ въ казну. III: 79, 82, 83, 114.
Пятихатка—Користовка. IV: 393.

Р.

Радзивилишки—Калкуны. II: 108, 109, 111, 124.
Раздѣльная—Тирасполь. I: 137, 140.
Райгородъ-Ямполь. IV: 393.
Рамонская вѣтвь. IV: 170, 394.
Раненбургская дорога. II: 141, 145[1], 216.
Раненбургскія вѣтви. III: 248, 249.
Раненбургъ—Павелецъ. IV: 76, 79, 393.
Ржевъ—Вязьма. II: 176[1], 180[1]; III: 192[1], 197, 206, 219, 226—229[2].
Выкупъ въ казну. III: 170[1].
Ржищевская ж. д. (ст. Христиновка—м. Ржищево). IV: 150, 394.
Рига—Виндава. I: 332.
Рига—Витебскъ. I: 83.
Рига—Либава. I: 157, 158, 189.
Риго-Бологовская. II: 176[1].
Риго-Больдерааская. II: 74—76, 78, 200[1], 263, 267; IV: 247[1].
Риго-Двинская см. Риго-Динабургская.
Риго-Динабургская (Риго-Двинская). I: 34[1], 43[1], 78—84, 95, 115, 117, 120, 142, 157, 158, 187[1]; II: 16, 76, 111, 263, 266, 267; III: 34, 36, 67; IV: 218.
Выкупъ въ казну. III: 67, 110—113, 166, 178[1].

Риго-Митавская. I: 88, 90, 91, 93, 95, 157, 228, 229, 289; II: 124, 125, 263, 264, 267; III: 172, 178[1].
Выкупъ въ казну. III: 121, 165—167, 171[1].
Риго-Орловская. I: 217; IV: 41, 54.
Риго-Туккумская. II: 195, 261[1], 267; IV: 245[1], 246[4], 247[1], 263[1].
Выкупъ въ казну. IV: 203. 204, 206.
Ровно-Радзивиллово. II: 54.
Ромны—Кременчугъ. III: 192[1], 205—207, 217[1], 219, 221.
Ростово-Владикавказская. II: 34 — 36, 38, 46, 53, 111, 121, 122, 147[1], 151, 200[2], 244, 258[1], 275, 284, 288, 289; III: 46, 193, 212—217, 252, 276—281; IV: 12, 17[1], 21, 30, 54[1], 67, 69—71, 93, 95, 113, 129, 138—148, 246[4], 247.
Рыбинскъ—Бологое. I: 96, 190, 272—275, 293; IV: 5, 54—60, 245[1], 246, 247[2].
Рыбинскъ-Ярославль. IV: 56, 64—66, 67, 393.
Рыбинская. IV: 66, 80, 81, 86[2], 87.
Рыбинско-Осѣченская. I: 287[1], 289.
Рыбница—Бѣльцы. IV: 187.
Ряжско-Вяземская. II: 100[1], 116—118, 120, 138[2], 151, 200[2], 244, 258[1], 275, 276; III: 34, 129; IV: 245[1], 246[4], 247[1].
Выкупъ въ казну. III: 83, 88—95, 97, 104, 105, 117, 169, 175.
Ряжско-Касимовско-Чулковская линія. II: 176[1].
Ряжскъ—Моршанскъ. I: 188, 191, 195, 196, 208[1], 210, 238, 262; II: 48, 120[2], 121.
Выкупъ въ казну. III: 89, 121—129, 133, 178[1]; IV: 193[1].
Рязанско-Казанская ж. д. III: 251, 255[1], 265—268, 271; IV: 24, 72, 115.
Рязанско-Уральская. III: 76[2], 158[1], 251, 264, 283, 284[1]—287, 289, 298, 302, 305—308, 314, 315[1], 320, 324. IV: 5, 6, 18[1], 21—27, 30, 35—44, 54[1], 76, 80, 83, 84, 87, 89, 90, 92, 100, 176.
Рудница-Голта. IV: 393.
Руднично-Лозовская ж. д. (ст. Руднична—Разъѣздъ № 14) IV: 150, 394.
Рузаевка—Пенза—Таволжанка. IV: 79.
Рузаевка—Симбирскъ. IV: 79.
Рязань—Козловъ. I: 148[2], 160 — 162, 164—166, 168, 174[1], 182, 187[1], 196, 201, 206[2], 208, 210, 217, 231[1], 255, 259, 261, 299, 301[1]; II: 3, 26, 83, 101, 105[1], 201[1], 308; III: 129[2], 248, 249, 251, 253, 260, 262[1], 263, 284—292[1], 294—298, 300, 301, 303, 305, 308; IV: 21, 23.
Рязань—Тума. IV: 393.

С.

Савелино—Кашинъ. IV: 76.
Савелино—г. Красный Холмъ. IV: 81, 87.
Садкинская вѣтвь. IV: 170, 394.
Садки-Нижне-Крынское. IV: 394.
Саксаганская линія. III: 269[1]; IV: 167[2].
Саксаганская вѣтвь—Користовка. IV: 167[2].
Самара—Бузулукъ. II: 53.
Самара—Златоустъ. III: 108; IV: 41, 85.
Самара—Моршанскъ. II: 52, 53.
Самара—Нижній-Новгородъ. II: 50, 51.
Самара—Оренбургъ. I: 262, 264, 331, 337; II: 1[1], 37, 46—48.
Самаркандо-Андижанская. IV: 76.
Самаро-Уфимская. III: 86, 93, 108[1], 217, 253.
Саратовская (Москва—Саратовъ). I: 102; IV: 92.
Сары—Чаганакъ—Джулекъ. IV: 161.
Свѣнцяны—Глубокое. IV: 164, 170[1].
Свѣнцяны-Поневѣжская линія. IV: 170[1], 393.
Севастополь—Борисоглѣбскъ. II: 85.
Севастопольская см. Московско-Севастопольская.
Селезневская линія. IV: 170, 394.
Сергіево (ст.)—Пеньково (ст.). IV: 167[2].

Сергіевъ Посадъ-Ярославль. I: 282.
Середа-Нерехта см. Нерехта-Середа.
Серпуховъ (ст.)—Серпуховъ (гор.). IV: 167[2], 393.
Сестрорѣцкая линія. II: 194; III: 321; IV: 163[2], 164, 171.
Сибирская линія. II: 217, 224, 225[1], 314[1]; III: 158[1], 192, 198, 205, 213, 216, 245, 251[1], 311, 312, 321, 324; IV: 68, 72, 76, 77[1], 101, 129, 135, 284, 293, 328.
Сигнаевка—Лебединскій заводъ. IV: 170, 394.
Симбирскъ—Вырыпаевка. IV: 74.
Симбирскъ—Чамзинка. IV: 72.
Скопинская линія II: 26—29, 48, 51, 53, 100, 111—113, 119, 120.
Славянская линія. III: 321.
Слобода Часовенская-Мелекесъ. IV: 394.
Смоленскъ—Брестъ. I: 224, 332, 334; II: 29, 34, 46, 53, 55—57, 65[2], 88, 118, 223.
Смоленскъ—Данковъ см. Данковъ-Смоленскъ.
Смоленскъ—Двинскъ. IV: 84—86.
Смильтенъ (мчк.)—Гайнашъ (гавань), IV: 173, 394.
Сныткино—Старый Осколъ. IV: 61, 63.
Сокольчи—Ходорково. IV: 170, 394.
Сосновицы-Домбровъ IV: 394.
С.-Петербургъ—Балтійскій портъ. I: 189.
С.-Петербургъ—Варшава. I: 49, 53, 54, 64, 70, 73, 74, 82, 95, 101—103, 109, 110, 112—115, 120, 122, 128, 142, 187[1], 316; II: 131[1], 191[1], 309; III: 321. IV: 54, 106, 215, 216, 217, 222[1], 242[2].
Выкупъ въ казну. III: 121, 150, 152, 155—159, 162.
С.-Петербургъ—Витебскъ—Могилевъ—Кіевъ. IV: 102.
С.-Петербургъ—Витебскъ. IV: 104, 108, 109.
С.-Петербургъ — Выборгъ—Тавасгустъ. I: 189.
С.-Петербургъ—Вятка. IV: 130, 140, 151—160, 394.
С.-Петербургъ—Дно. См. Дно—С.-Петербургъ.
С.-Петербургъ—Жлобинъ. IV: 101, 111.
С.-Петербургъ—Москва. см. Николаевская.
С.-Петербургъ—Одесса. I: 17.
С.-Петербургъ — Ораніенбаумъ (Кронштадтъ). I: 36, 46.
С.-Петербургъ—Пулково IV: 173, 394.
С.-Петербургъ—Рыбинскъ. I: 18, 19.
С.-Петербургъ—Юкки. IV: 394.
Средне-Азіатская. IV: 72.
Средне-Сибирская. IV: 77.
Старыя Дороги—Урѣчье. IV: 170, 394.
Стрежемешицы—копи Мортимеръ. IV: 170.
Старорусская. II: 216, 219, 225, 242; III: 184[1].
Судженка (ст.)—Анжерскія копи. IV: 167[2].
Сумская линія. II: 138[1], 140, 145, 216, 220, 221, 225, 237—240, 242, 264; III: 184[2]; IV: 362.
Сухумъ—Очемчиры. IV: 141.
Сызрано-Вяземская. III: 89, 93, 253, 265, 267, 321; IV: 41, 72, 73, 85, 115, 116.
Сызрань—Рузаевка. IV: 73,—75, 79, 89, 393.
Сызрань—Самара. II: 48,
Сѣверно-Уссурійская. IV: 77.
Сѣверная ж. д см. С.-Петербурго-Вятская.

Т.

Тамбово-Камышинская. III: 294, 295, 302, 306[1].
Тамбово - Козловская. I: 260, 295; II: 258[1]. IV: 42.
Выкупъ въ казну. III: 83, 97—99, 178[1].
Тамбово-Саратовская. I: 261—268, 271, 272, 281[2], 289, 295, 296; II: 191[1], 198, 258[1], 309; III: 20[1], 65, 283[2], 305.
Выкупъ въ казну III: 73—78, 255[1].
Тамбовъ—Борисоглѣбскъ. I: 256.
Тацинская вѣтвь. IV: 394.
Тейковская вѣтвь. IV: 97, 393.

Тересполь—Брестъ-Литовскъ. II: 90; IV: 178.
Тереспольская см. Варшавско-Брестская.
Тимирязево — Нижній-Новгородъ. См. Нижній Новгородъ—Ромоданово.
Тирасполь—Кишиневъ. I: 187[1], 188, 191, 227, 290[1]; II: 58, 63, 67.
Тифлисо-Бакинская линія. II: 217, 224, 225, 252, 255, 284, 285, 289, 290, 292; IV: 94.
Тифлисъ—Карсъ. II: 285; IV: 76, 94, 393.
Тихорѣцко-Царицынская. см. Царицынско-Тихорѣцкая.
Тквибульская. III: 192[1], 208.
Тлущъ—Пилява. IV: 76.
Токмакская ж. д. (Цареконстантиновка—Рейхенфельдъ). IV: 150 394.
Томская вѣтвь. IV: 77.
Торжокъ—Ржевъ. II: 125.
Туккумъ—Виндава. III: 192[1], 196, 217[2], 219; IV: 81, 87.
Туккумъ—Рига. II: 138[1].
Тула—Вязьма. II: 48, 53.
Тула—Курскъ I: 238.
Тула—Лихвинъ. IV: 129[1], 171, 394.
Тума—Владиміръ. IV: 394.
Тума—Елатьма. IV: 394

У.

Угловка—Боровичи. см. Боровичская.
Уколовская вѣтвь. II: 237[2].
Уманскія вѣтви. III: 233, 246, 247, 258; IV: 20, 196, 284.
Уральско-Волжская лин. (проектъ) III: 250[1].
Уральская дорога (Горнозаводская). II: 49, 53, 137[1], 139, 145, 156, 161, 162[1], 169, 171, 174[1], 181, 208, 242[1], 249, 250, 275, 299; III: 124[1], IV: 226, 246[1] и 246[4], 247, 263[1].
Выкупъ въ казну. III: 83—87, 97, 175, 178, 253.
Уральская линія (Покровская-Уральскъ) узкоколейная. III: 259, 260, 262, 287, 295, 306[1].
Урюпинская вѣтвь. II: 99, 177[1].
Уссурійская линія. III: 245, 253, 279, 303.

Ф.

Фастовская линія. II: 48, 140, 142, 145, 156, 161, 162[1], 169, 171, 174[1], 181, 208, 275, 321; III: 124[1]; IV: 246[1] и 246[4], 247, 263[1], 362.
Выкупъ въ казну. IV: 177, 181.
Феллинъ-Ревель. IV: 33, 34, 50, 170[1], 394.
Финляндскія ж. д. IV: 175[1].

Х.

Харьково-Балашовская линія. IV: 16.
Харьково-Николаевская. II: 97 — 99, 191[1], 200[1], 216, 219, 239, 240, 243, 244, 258[1], 294, 296, 299, 315, 321, 322; III: 20[1], 78, 83, 104, 114, 115, 192, 221, 321; IV: 115, 246[4], 247[1].
Выкупъ въ казну. II: 320; III: 69—72, 73[1], 178[1], 255[4].
Харьковъ—Кременчугъ—Одесса. I: 38; IV: 246[3].
Харьковъ—Перекопъ, I: 39, 41.
Харьковъ—Севастополь (съ вѣтвью на Ѳеодосію). I: 38, 40, 48, 61, 189, 191, 282—285; II: 84; IV: 217[1].
Харьковъ—Таганрогъ См. Курскъ-Харьковъ-Азовское море.
Харьковъ—Ѳеодосія (см. Харьковъ — Севастополь).
Хацепетовка—Дебальцево. См. Дебальцево—Хацепетовка.
Хацепетовка—Лисичанскъ. IV: 45[1].
Херсонъ—ст. Джанкой. II: 176[1].
Холмъ—Белжецъ мчк. IV: 128, 129[1]
Хоробичи—Кіевъ (ст. Ландварово - Роменской ж. д.). II: 177[1].

Ц.

Царицынско-Тихорѣцкая. IV: 16, 17[1], 19, 67—71, 393.

Царскосельская жел. дор. I: 1, 5, 11, 13 — 15, 20, 21, 48[1], 49, 68, 91—93, 187[1], 231; III: 67; IV: 104—108, 212.
Выкупъ въ казну. I: 12; III: 53.

Ч.

Чаплино—Бердянскъ. IV: 393.
Челябинскъ-Томскъ. III: 269[1].
Ченстоховъ—м. Гербы II: 33.
Черновицко-Ясская ж. д. II: 69.
Черноморская, см. Кавказско-Черноморская.
Чечельницкая вѣтвь. IV: 170[1], 394.
Чіатурская линія. III: 246, 269[1]; IV: 167[2], 393.
Чудово—Новгородъ (узкоколейная). II: 71—74.
Чумаковская вѣтвь. IV: 394.

Ш.

Шадринско-Островская линія (проектъ): III: 250[1].
Широковская вѣтвь IV: 394.
Штокмансгофъ—Туккумъ. IV: 81.
Штокмансгофъ—м. Альтъ-Шваненбургъ. IV: 172.
Шуйско-Ивановская. I: 190, 228, 229, 238, 250; II: 25, 26, 29, 111; III: 249; IV: 10, 64, 65, 97, 210[1], 230, 245[1], 246[4], 247[1].

Щ.

Щетовская вѣтвь. IV: 394.

Э.

Элтонская (солевозная). II: 49, 53; III: 192[1], 197.

Ю.

Юго-Восточныя дороги. См. Донецкія вѣтви. III: 158[1], 289, 306, 308, 309, 311, 316, 320[2]. IV: 5, 6, 10, 30—32, 38 — 50, 54[1], 76, 83, 89, 98—100, 113, 120—122, 125—127, 170, 176.
Юго-Западныя дороги. II: 321; III: 71, 72, 79, 115, 193, 233, 246 — 248, 285, 325[2]. IV: 20.
Выкупъ въ казну. IV: 177, 181, 183—197, 199, 201[1],—203.
Южно-Уссурійская. IV: 77.
Юзовскій (заводъ)—Маріуполь. II: 53.
Юрьевъ—Польская вѣтвь. IV: 97.
Юскинская. IV: 170.

Я.

Яблонна—Ваверъ. IV: 172.
Ялтинская (горно-климатическая) линія (проектъ) III: 250[1].
Ярославль—Вологда (узкоколейная). II: 49, 52, 71, 73, 74, 200[1]; III: 319; IV: 157.
Ярославль—Кострома. III: 228, 229.
Ярославль—Рыбинскъ. См. Рыбинскъ—Ярославль.
Ясиноватая (ст. Констант. ж. д.) до Донецкой каменноуг. дор. (Петровская линія) II: 138[1], 140, 145[1], 219, 305.

Ѳ.

Ѳеодосійская линія. I: 102, 105, 109—113, 115.

ЗАМѢЧЕННЫЯ ОПЕЧАТКИ.

Страница.	*Строка.*	*Напечатано.*	*Слѣдуетъ читать.*
134	10 снизу	найтти	найти
257	примѣч.	Мииистровъ	Министровъ
333	20 снизу	правамъ	нравамъ

ЛИЧНЫЙ СОСТАВЪ

Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта,

съ 1891 по 1902 г.г.

I. Предсѣдатели Соединеннаго Присутствія:

Предсѣдатели Комитета Министровъ:

Николай Христіановичъ **Бунге**, 1891—1895 г.
Иванъ Николаевичъ **Дурново**, съ 1895 г.

II. Члены Соединеннаго Присутствія:

1) Всѣ Члены Комитета Министровъ (см. Историческій обзоръ дѣятельности Комитета Министровъ—прил. къ т. IV и стр. 5—6 изданія: Комитетъ Министровъ за первыя восемь лѣтъ царствованія Государя Императора Николая Александровича),

2) Члены Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта:

Михаилъ Петровичъ **фонъ-Кауфманъ**, 1891—1892 г.
Михаилъ Семеновичъ **Какановъ**, 1891—1899 г.
Владиміръ Михайловичъ **Маркусъ**, 1891—1901 г.

Павелъ Никитичъ Николаевъ, 1891—1894 г.
Николай Оттоновичъ Розенбахъ, 1891—1894 г.
Михаилъ Алексѣевичъ Пещуровъ, 1893—1894 г.
Александръ Константиновичъ Анастасьевъ, въ 1893 г.
Николай Степановичъ Петровъ, 1894—1895 г.
Свѣтлѣйшій князь Александръ Константиновичъ Имеретинскій, 1895—1896 г.
Князь Григорій Сергѣевичъ Голицынъ, 1895—1896 г.
Ѳедоръ Густавовичъ Тернеръ, съ 1896 г.
Николай Владиміровичъ Шидловскій, съ 1896 г.
Михаилъ Николаевичъ Галкинъ-Врасской, 1896—1899 г.
Николай Матвѣевичъ Чихачовъ, 1897—1899 г.
Владиміръ Владиміровичъ Верховскій, съ 1897 г.
Владиміръ Павловичъ Череванскій, съ 1898 г.
Павелъ Львовичъ Лобко, въ 1899 г.
Петръ Александровичъ Сабуровъ, съ 1900 г.
Дмитрій Ѳомичъ Кобеко, съ 1901 г.
Анатолій Павловичъ Иващенковъ, съ 1901 г.
Сергѣй Владиміровичъ Марковъ, съ 1902 г.

III. Завѣдующій Дѣлами Соединеннаго Присутствія:

Анатолій Николаевичъ Куломзинъ, съ 1891 г.

СПИСОКЪ

желѣзныхъ дорогъ, разрѣшенныхъ къ постройкѣ въ 1895—1902 г.г.

(Линіи помѣщены въ спискѣ подъ тѣми-же нумерами, подъ которыми онѣ обозначены красной краской на прилагаемой картѣ желѣзнодорожныхъ сообщеній Европейской Россіи).

1. Тихорѣцкая-Царицынъ.
2. Остроленка-Тлущъ-Пилява.
3. Бѣлгородъ-Волчанскъ.
4. Тифлисъ-Карсъ.
5. Раненбургъ-Павелецъ.
6. Вѣтвь на Астапово.
7. Елецъ-Валуйки.
8. Графская-Анна.
9. Бологое-Псковъ.
10. Брянскъ-Москва.
11. Мармыжи-Ливны.
12. Пирятинъ-Красное.
13. Сергіево-Пеньково.
14. Пермь-Котласъ.
15. Бердяушъ-Бакальскій рудникъ.
16. Кротовка-Сергіевскъ.
17. Колачевская вѣтвь.
18. Ст. Серпуховъ—Г. Серпуховъ.
19. Карловка-Константиноградъ.
20. Луковъ-Люблинъ.
21. Чаплино-Бердянскъ.
22. Ярославль-Рыбинскъ.
23. Середа-Нерехта.
24. Осиповичи-Старыя Дороги.
25. Крестнинская вѣтвь.
26. Патаранцы-Гродно.
27. Любомірская вѣтвь.
28. Сызрань-Рузаевка.
29. Инза-Симбирскъ.
30. Савелино-Кашинъ.
31. Райгородъ-Ямполь.
32. Рудница-Голта.
33. Петровскъ-Дербентъ.
34. Либава-Газенпотъ.
35. Колпаково-Первозвановка.
36. Рязань-Тума.
37. Дербентъ-Баку.
38. Москва-Савелово
39. Тейково-Юрьевъ Польской.
40. Орѣхово-Ильинскій погостъ.
41. Москва-Виндава.
42. Дно-Сокольники.
43. Савелино-Красный Холмъ.
44. Павелецъ-Москва, съ вѣтвью на Веневъ.
45. Данковъ-Смоленскъ.
46. Луганскъ-Миллерово.
47. Попасная-Никитовка.
48. Озеряны-Мизочь.
49. Бердичевъ-Яновъ, съ вѣтвью.
50. Боржомъ-Бакуріани.
51. Дабы-Цагвери.
52. Батумъ-Копандиби.
53. Краснослободскъ-Инжавино.
54. Свѣнцяны-Поневѣжъ, съ вѣтвью на Вилькоміръ.
55. Звѣрево-Кривая Музга.
56. Владиславовка-Керчь.
57. Пятихатка-Користовка.
58. Купянскъ-Волчанскъ.
59. Чіатурскія вѣтви.
60. Кіевъ-Полтава.

61. Дно-Петербургъ.
62. Ново-Сокольники-Витебскъ.
63. Крейцбургъ-Туккумъ.
64. Калиновка-Гайворонъ.
65. Вѣтвь къ Винницѣ.
66. Чечельницкая вѣтвь.
67. Феллинъ-Ревель, съ вѣтвью на Вейсенштейнъ.
68. Тимирязево (Ромоданово)-Нижній-Новгородъ.
69. Земетчино-Кустаревка.
70. Валкъ-Шваненбургъ-Штокмансгофъ съ вѣтвью къ Маріенбургу.
71. Бѣлгородъ-Сумы.
72. Кавказская-Екатеринодаръ.
73. Новозыбковъ-Новгородъ-Сѣверскъ.
74. Вѣтвь къ Горбову.
75. Лысьва-Лысьвенскій заводъ.
76. Продолженіе Марковскаго подъѣзднаго пути до Радимина.
77. С.-Петербургъ-Пулково.
78. Тума-Владиміръ.
79. Тула-Лихвинъ.
80. Лозовая-Константиноградъ.
81. Клинъ-Теряева слобода.
82. Петроковъ-Сулеевъ.
83. Сокольчи-Ходорково.
84. Кривой Рогъ-Николаевка.
85. Кіевъ-Ковель.
86. Витебскъ-Жлобинъ.
87. Александрополь-Эривань.
88. Вязовая-Юрезанскій и Катавъ-Ивановскій заводы.
89. Корсунская вѣтвь.
90. С.-Петербургъ-Юкки.
91. Голицыно-Звенигородъ.
92. Александровка-Зиновьевка.
93. Сигнаевка - Лебединскій сахарный заводъ.
94. Слобода Часовенская-Мелекесъ.
95. Чумаковская вѣтвь.
96. Широковская вѣтвь.
97. Петербургъ-Вятка, съ вѣтвью на Даниловъ.
98. Никитовка-Очеретино.
99. Щетовская вѣтвь.
100. Подходъ линіи Витебскъ-Дно къ Петербургу.
101. Сосновицко-Домбровскій трамвай.
102. Селезневская вѣтвь.
103. Апраксинская вѣтвь.
104. Ржищевская ж. д.
105. Варшава-Калишъ.
106. Гербы-Ченстоховъ.
107. Охочевка-Колпны.
108. Линіи въ районѣ Донского бассейна.
109. Линіи въ окрестностяхъ Варшавы (Гроецкій подъѣздной путь).
110. Лодзь-Колюшки.
111. Садки-Нижне-Крынское.
112. Рамонская вѣтвь.
113. Три углевозныхъ вѣтви въ Домбровскомъ бассейнѣ.
114. Оренбургъ-Ташкентъ.
115. Государево-Байракская вѣтвь.
116. Желтоводская вѣтвь.
117. Бѣлянская вѣтвь.
118. Жилловская вѣтвь.
119. Тума-Елатьма.
120. Михайловка-Верхне-Токмакъ.
121. Новогеоргіевскъ-Плоцкъ.
122. Тацинская вѣтвь.
123. Старыя Дороги-Урѣчье.
124. Черноморская линія.
125. Бологое-Сѣдлецъ.
126. Смильтенъ-Вольмаръ-Гайнашъ.
127. Кіевъ-Бровары.
128. Кѣльцы-Бускъ.
129. Руднично-Лозовская.
130. Измѣненіе направленія Токмакской ж. д. и продленіе ея до Цареконстантиновки.

КАРТА ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ СООБЩЕНІЙ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССІИ

къ концу 1902 года.


ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАНЪ
ОС. НОВАЯ ЗЕМЛЯ
О. Вайгачъ
О. Калгуевъ
Чешская Губа
Мезенская Губа
БѢЛОЕ МОРЕ
Онежская Губа
Двинская Губа
Кандалакшская Губа
Воронья
Кола
Оз. Мишандра
Оз. Имандра
Оз. Тюнозеро
Оз. Топозеро
Кемь
Сороки
Кандалакша
Ковда
Кемь
Мезень
Пинега
Печора
Кулой
Зап. Двина
Сѣв. Двина
Онега
Шенкурскъ
Холмогоры
АРХАНГЕЛЬСКЪ
Оз. Сегозеро
Оз. Выгозеро
Повенецъ
Оз. Лача
Оз. Воже
Оз. Бѣло Озеро
Оз. Кубенское
Оз. Сиверское
Оз. Кубенское
Оз. Воже
Оз. Лача
Оз. Выгозеро
Оз. Сегозеро
Оз. Онежское
Оз. Ладожское
Оз. Ильмень
Оз. Пейпусъ
Оз. Чудское
Оз. Вирзярви
Оз. Вуоксинъ
Оз. Сайма

КАРТА ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫХЪ СООБЩЕНІЙ АЗІАТСКОЙ РОССІИ

Къ концу 1902 года.




2007112223