

Къ столетию Комитета Министровъ

(1802-1902)

НАША ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ПОЛИТИКА

по документамъ архива

КОМИТЕТА МИНИСТРОВЪ

Исторический очеркъ,
Составленный Начальникомъ Отделения Канцелярии Комитета Министровъ
Н.А.Кислинскимъ,

подъ главною редакціею

Статсъ-Секретаря Куломзина.

Томъ третій.

Издание Канцелярии Комитета Министровъ

С.-Петербургъ.

1902

Печатано по распоряженію Г. Управляющаго дѣлами Комитета Министровъ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТИПОГРАФІЯ

ГЛАВА ПЕРВАЯ.

Главнѣйшія законодательная и административная мѣры по желѣзнодорожной части, введенная въ дѣйствіе за время царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III.

.....1

3

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

ГЛАВА ВТОРАЯ.

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

Основныя черты правительственной политики въ дѣлѣ выкупа частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

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

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

II. Переходъ въ вѣдѣніе Правительства частныхъ желѣзныхъ дорогъ, на выкупъ которыхъ казна уже имѣла формальное право (117). Уставныя постановленія относительно правъ казны на выкупъ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій. Ряжско–Моршанская дорога. Курско–Харьково–Азовская дорога. Варшаво–Тереспольская дорога. Московско–Курская дорога. Балтійская дорога. Линіи, эксплуатировавшіяся Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Митавская дорога. Дороги: Орловско–Грязская, Лозово–Севастопольская и Новоторжская. Финансовыя итоги операцій по выкупу частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Желѣзнодорожное строительство въ 1881—1894 г.г.

..... 184

Желѣзныя дороги, разрѣшенныя къ постройкѣ въ 1881 г. Планъ дал-нѣйшаго развитія нашей рельсовой сѣти, выработанный въ 1882 г. Взгляды Посѣта и Бунге на сравнительныя достоинства сиемъ казеннаго и частнаго желѣзнодорожнаго строительства. Предварительныя работы по предположеннымъ новымъ желѣзнымъ дорогамъ. Стратегическія желѣзныя дороги. Приступъ къ сооруженію нѣкоторыхъ изъ намѣченныхъ въ 1882 г. линій экономическаго значенія. Предположенія объ уеиленной постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ видахъ противодѣйствія экономич-скому кризису и участь, поетигшая этотъ планъ. Приостановка въ по-стройкѣ новыхъ линій, требовавшихъ непосредственныхъ затратъ со сто-роны Государственнаго Казначейства. Желѣзнодорожные займы, заклю-ченные при Н. Х. Бунге и при его пріемникѣ, И. А. Вышнеградскомъ. Желѣзнодорожное строительство въ періодъ времени 1888—1891 г.г. Планъ Вышнеградскаго—сооружать рельсовые пути распоряженіемъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній. Назначеніе на постъ Мини-стра Путей Сообщенія Ст.-Секретаря Гюббенета и его принципиальное разногласіе съ И. А. Вышнеградскимъ по вопросу о способѣ сооруженія намѣченныхъ къ исполненію желѣзныхъ дорогъ въ Европейской Росіи. Совѣщаніе по желѣзнодорожнымъ вопросамъ подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге. Обсужденіе вопроса о Казанской дорогѣ. Разрѣшеніе по-стройки Владикавказо-Петровской линіи. Расширеніе предприятия Курско-Кіевской дороги. Возникновеніе общества Рязанско-Уральской дороги. Общество Южно-Восточныхъ дорогъ. Соединеніе Архангельска съ общею желѣзнодорожною сѣтью. Прочія желѣзнодорожныя линіи, разрѣшенныя къ постройкѣ въ 1892—1894 г.г. Общіе результаты желѣзнодорожной ПОЛИТИКИ ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

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

ВВЕДЕНИЕ.

При обзорѣни хода нашей желѣзнодорожной политики за время царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II трудно не замѣтить, что политика эта не была отраженіемъ какого либо разѣ на всегда установившагося взгляда на желѣзнодорожное дѣло и на его значеніе въ общей системѣ государственнаго управленія.

Ближайшее изученіе исторіи дѣятельности высшихъ государственныхъ учрежденій по желѣзнодорожнымъ дѣламъ за указанный періодъ времени съ наглядностью обнаружлваетъ послѣдовательную смѣну взглядовъ, которыхъ Правительство разновременно держалось на коренной вопросѣ въ разсматриваемой области,—именно: на характеръ отношеній Государства къ дѣлу снабженія страны усовершенствованными рельсовыми путями. Въ началѣ упомянутаго царствованія Правительство, стремясь вообще къ развитію самодѣятельности въ различныхъ классахъ населенія, всемѣрно поощряло частную инициативу въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ.

Вскорѣ, однако, въ виду обнаружившихся случаевъ злоупотребленія довѣріемъ Правительства со стороны частныхъ предпринимателей (первоначальная дѣятельность Главнаго общества, преувеличенныя требованія другихъ учредителей желѣзно-дорожныхъ компаній), убѣжденіе въ безусловной цѣлесообразности системы поощренія частныхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій какъ будто ослабѣваетъ, и Государство само выступаетъ въ роли строителя рельсовыхъ сообщеній (сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій въ Юго-Западномъ краѣ и Московско-Курской дороги), причемъ наряду съ этимъ про-должаютъ, тѣмъ не менѣе, возникать и частныя желѣзно-дорожныя общества. Такая смѣшанная система вскорѣ уступаетъ мѣсто другой, на этотъ разѣ покоящейся на непре-ложномъ убѣжденіи не только въ допустимости, но и въ безспорной предпочтительности исключительно частнаго же-

лѣзнодорожнаго хозяйства. Эта послѣдняя система, несмотря на энергическую попытку Графа А. П. Бобринскаго поколебать ее (попытку, оставшуюся, впрочемъ, изолированную), продержалась сравнительно долго: около и лѣтъ (1868— 1879г) это обстоятельство иногда даетъ поводъ утверждать будто бы желѣзнодорожная гюлитика ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II сводилась къ покровительству концессіонной системѣ. Такой взглядъ вѣренъ, однако, лишь до извѣстной степени; дѣйствительно, ни въ предшествующую, ни въ послѣдующую эпоху частныя желѣзнодорожныя компаніи не пользовались такою поддержкою Государства, какъ въ рассматриваемое время, но нельзя упускать изъ виду, что періодъ безраздѣльнаго господства концессіонной системы не покрываетъ собою всего царствованія Царя Освободителя. Время, въ теченіе котораго во главѣ Министерства Путей Сообщенія стоялъ Мельниковъ, и когда строились указанная выше казенныя дороги, было свидѣтелемъ явнаго перевѣса, выпавшаго на долю инаго взгляда; наконецъ, въ исходѣ семидесятихъ годовъ, подъ вліяніемъ все болѣе выяснявшихся финансовыхъ тягостей, налагаемыхъ на Государство его политикой полного невмѣшательства въ дѣла желѣзнодорожныхъ обществъ, въ правительственныхъ кругахъ постепенно стало назрѣвать убѣжденіе въ несостоятельности поощрявшейся до той поры концессіонной системы, а въ Январѣ 1881 г., по почину бывшаго Министра Финансовъ А. А. Абазы, уже прямо формулировалось предложеніе еще разъ вернуться къ сооруженію желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ казны. Въ виду такой эволюціи взглядовъ на желѣзнодорожный вопросъ въ продолженіе царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II, при разработкѣ плана группировки историческихъ матеріаловъ въ первомъ и второмъ томахъ настоящаго очерка (изъ которыхъ второй всецѣло, а первый—въ большей своей части посвященъ исторіи этого царствованія) было признано предпочтительнымъ вести изложеніе по хронологической схемѣ; при подобномъ способѣ изложенія могли, казалось бы, съ болѣею наглядностью выясниться основные мотивы, обусловливавшіе, въ порядкѣ преемственности, то или другое отношеніе Правительства къ вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства

Съ 1881 г. наступаєть новая эра въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго дѣла; заря этой новой эры относится, какъ указано выше, еще къ послѣднимъ мѣсяцамъ царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II, но окончательное тор-жество обозначившихся въ началѣ восьмидесятыхъ годовъ новыхъ віяній въ данной области наступило лишь со времени перехода оставшагося послѣ усопшаго ГОСУДАРЯ наслѣдія къ Его Вѣнценосному Преемнику.

Коренной принципъ желѣзнодорожной политики въ Бозѣ почившаго Царя Миротворца оставался неизмѣннымъ со дня вступленія ИМПЕРАТОРА на Престоль въплоть до самой кончины МОНАРХА. «Верховное руководство въ желѣзно-дорожномъ дѣлѣ должно принадлежать исключительно Правительству»—такова формула, въ которой можно суммировать воззрѣнія гюкойнаго ГОСУДАРЯ на сущность желѣзно-дорожнаго вопроса и которая была положена въ основу всѣхъ мѣропріятій русскаго Правительства по желѣзнодорожной части за періодъ времени съ 1881 по 1894 г—включительно. Формула такого рода, помимо своей твердости и ясности, обладала еще и тѣмъ преимуществомъ, что могла служить для опредѣленія отношеній Государства какъ къ казенному, такъ и къ частному желѣзнодорожному хозяйству, распространяясь, такимъ образомъ, на желѣзнодорожный вопросъ во всемъ его объемѣ. ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ III, поставивъ Себѣ задачу создать обширную сѣть казенныхъ желѣзныхъ дорогъ—посредствомъ сооруженія новыхъ рельсо-выхъ путей непосредственнымъ распоряженіемъ Правитель-ства и путемъ выкупа въ казну нѣкоторыхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ линій—вмѣстѣ съ тѣмъ нисколько не измѣнялъ Своему руководящему взгляду, не отказывая въ поощреніи и частной предпримчивости, такъ какъ поддержка этой послѣдней разрѣшалась Имъ лишь подъ тѣмъ непре-мѣннымъ условіемъ, чтобы желѣзнодорожныя компаніи явля-лись въ рукахъ Правительства такими же орудіями для удо-влетворенія общегосударственныхъ интересовъ, какими были правительственные органы, завѣдывавшіе казенными рельсовыми сообщеніями.

Цѣльность и стройность выполненія принятой ИМПЕРАТОРОМЪ АЛЕКСАНДРОМЪ III въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ системы объясняется строгимъ соотвѣтствіемъ выбранныхъ для

осуществленія средствъ главной идеѣ, положенной въ ея основаніе. Поэтому, самымъ пригоднымъ способомъ для болѣе подробнаго изученія упомянутой системы является раз-смотрѣніе порядка примѣненія каждаго изъ такихъ средствъ въ отдѣльности, иными словами—расчлененіе всей системы на ея составныя части въ зависимости отъ главныхъ элементовъ ея, вкратцѣ уже отмѣченныхъ выше: а) выработки общихъ законодательныхъ и административныхъ мѣръ, имѣвшихъ цѣлью упрочить за Правительствомъ положеніе верховнаго руководителя желѣзнодорожнымъ дѣломъ во всѣхъ его отрасляхъ, б) выкупа частныхъ дорогъ въ казну и в) постройки правительственныхъ желѣзнодорожныхъ линій и предьявленія желѣзнодорожнымъ обществамъ видоизмѣненныхъ противъ прежняго времени условій сооруженія и эксплуатаціи новыхъ рельсовыхъ путей. Въ силу приведенныхъ соображеній въ настоящемъ томѣ издаваемого труда весь историческій матеріалъ, относящійся до періода времени съ 1881 по 1894 г. включительно, расположенъ не въ порядкѣ послѣдовательнаго теченія всей сово-купности событій по рассматриваемому предмету, какъ въ предшествовавшихъ томахъ, но разбитъ на группы однородныхъ дѣлъ, согласно указанному выше плану.

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

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

1878 г. наличность фонда должна была практически считаться истощенною. Приведенный фактъ, оффициально установленный бывшимъ Министеромъ Финансовъ Генераль-Адъютантомъ Грейгомъ въ засѣданіи Комитета Министровъ 6 Января 1879г. *), былъ въ послѣдствіи, въ 1880 г., подтвержденъ покойнымъ Н. Х. Бунге (тогда Управлявшимъ Министерствомъ Финансовъ въ качествѣ Товарища Министра) въ особомъ всеподданнѣйшемъ докладѣ, представленномъ имъ еще ИМПЕРАТОРУ АЛЕКСАНДРУ II согласно Личному желанію Государя. Объясняя, что недостатокъ въ наличныхъ средствахъ фонда на удовлетвореніе всѣхъ отнесенныхъ на его средства расходовъ составляетъ къ 1 Сентября 1880 г. около 90.000.000-, Тайный Совѣтникъ Бунге полагалъ, что недостатокъ этотъ можетъ быть восполненъ только отчисленіями отъ государственныхъ займовъ, заключенныхъ для другихъ цѣлей (преимущественно на военныя надобности), или же новыми выпусками кредитныхъ билетовъ; между тѣмъ ни то, ни другое средство съ точки зрѣнія общегосударственныхъ интересовъ не можетъ считаться цѣлесообразнымъ. На ненормальное гюложеніе счетовъ раз-считываемаго фонда Н. Х. Бунге указывалъ и въ особой запискѣ, поднесенной имъ ИМПЕРАТОРУ АЛЕКСАНДРУ III, 4 Сентября 1881 г.; въ запискѣ этой онъ выражалъ мысль, что представлялось бы желательнымъ на будущее время относить расходы по желѣзнодорожному дѣлу всецѣло на общія средства Государственного Казначейства **). Съ Высочайшаго соизволенія этому предположенію былъ данъ дальнѣйшій ходъ, и въ Декабрѣ того же 1881 г. Н. Х. Бунге внесъ въ Комитетъ Финансовъ представленіе, въ кото-ромъ, указывая на крупную цифру долга желѣзнодорожнаго фонда Государственному Казначейству по совершеннымъ изъ средствъ послѣдняго позаимствованіямъ (свыше 7 3.000.000 р.) и незначительную въ сравненіи съ такою цифрою наличность остающихся въ распоряженіи фонда средствъ (не болѣе 20.600 000000.000 руб., исчисляя принадлежащія фонду процентныя бумаги по номинальной цѣнѣ), приходилъ къ заключенію, что при такомъ положеніи вещей сохраненіе желѣзнодорожнаго

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

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

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

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

счетъ фонда издержки. Долги же фонда Государственному Казначейству, по произведеннымъ изъ средствъ его позаим-ствованіямъ, рѣшено было исключить изъ счета долговъ Государственному Казначейству, но при этомъ внести въ списокъ такихъ долговъ всю сумму долговъ желѣзнодорожному фонду частныхъ желѣзнодорожныхъ компаній (133 мил. руб.), сумму, которую Министръ Финансовъ, со-гласно его заявленію, ые терялъ надежды со временемъ возмѣ-стить Правительству изъ средствъ, имѣющихъ быть реализо-ванными путемъ увеличенія облигаціонныхъ капиталовъ соот-вѣтствующихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Но такъ какъ, при тогдашнихъ условіяхъ денежнаго рынка, безотлагательная реализація какихъ бы то ни было новыхъ облигаціонныхъ займовъ едва ли могла бы осуществиться, а между тѣмъ нѣ-которымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ уже было разрѣ-шено увеличеніе ихъ облигаціонныхъ капиталовъ для произ-водства работъ по усиленію провозоспособности эксплуати-руемыхъ ими линій (см. т. II, гл. VI настоящаго очерка), то Комитетъ Финансовъ счелъ необходимымъ ассигновать извѣст-ную сумму (3<э мил. руб.) на выдачу авансовъ обществамъ въ счетъ предстоящихъ къ выпуску дополнительныхъ облига-ціонныхъ капиталовъ ихъ; упомянутые авансы, по заключенію Комитета, могли бы быть выдаваемы изъ суммъ Государствен-наго Банка подъ обезпеченіе срочныхъ обязательствъ Государ-ственного Казначейства *).

Положеніе Комитета Финансовъ удостоилось Высочай-шаго утвержденія 25 Февраля 1883 г., и съ і Сентября того же года желѣзнодорожный фондъ пересталъ существовать, Такимъ образомъ, съ указаннаго срока единственнымъ источ-никомъ для покрытія расходовъ Правительства на желѣзно-дорожное дѣло—предназначались ли такіе расходы на гю-стройку и содержаніе казенныхъ линій или же на поддержку частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ—представлялись сред-ства Государственного Казначейства. А такъ какъ ассигнованіе всякихъ средствъ изъ названнаго источника, по общему правилу, не можетъ быть произведено иначе, какъ послѣ предваритель-наго разсмотрѣнія проектовъ такихъ ассигнованій Департамен-томъ Государственной Экономіи Государственного Совѣта, то

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

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

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

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

Государь 8 Декабря 1883 г. согласился съ мнѣніемъ болыинства; затѣмъ Его Величество удостоилъ Своего одобренія составленный Предсѣдателемъ Комитета Министровъ проектъ примѣрнаго распре-дленія желѣзнодорожныхъ дѣлъ между Комитетомъ Министровъ и Государственнымъ Совѣтомъ, выработанный на основаніи изложенныхъ выше сужденій болыинства Комитета *).

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

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

Будущее показало, что въ этомъ иослѣднемъ предположеніи Графъ Барановъ не ошибся: въ началѣ девяностыхъ годовъ въ установившемся съ 1883 г. порядкѣ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ были замѣчены существенныя неудобства, о которыхъ уже упоминалось въ предисловіи къ настоящему труду. Главнѣйшее изъ нихъ заключалось въ томъ, что при указанномъ порядкѣ многія желѣзнодорожныя дѣла под-лежали въ одной своей части обсужденію Комитета Министровъ, а въ другой— Государственного Совѣта (по Департаменту Экономіи). Таковы были, напримѣръ, вопросы: а) о выкупѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, по разсмотрѣніи которыхъ Комитетъ Министровъ принималъ или отвергалъ по существу самый выкупъ той или иной дороги, финансовыя же условія перехода выкупаемой линіи въ распоряженіе Правительства подлежали обсужденію Государственного Совѣта; б) о сооруже-ніи новыхъ линій, приступъ къ осуществленію которыхъ разрѣшался согласно положеніямъ Комитета Министровъ, при-чемъ однако опредѣленіе размѣра строительнаго капитала каж-дой линіи зависѣло отъ Государственного Совѣта и. т. п. Слѣдствіемъ подобнаго порядка дѣлопроизводства являлось то, что многіе желѣзнодорожные вопросы представлялись на усмо-трѣніе Государя дважды: сначала по положеніямъ Комитета Министровъ, а потомъ по журналамъ Государственного Совѣта. Кромѣ того, въ виду неразрывной связи, существующей между отдѣльными частями многихъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное положеніе Комитета Министровъ по тому или иному вопросу нерѣдко уже предрѣшало, собственно го-воря, такой вопросъ во всемъ его объемѣ, и Государственный Совѣтъ въ своихъ послѣдующихъ сужденіяхъ не могъ проявлять надлежащей самостоятельности, будучи стѣсненъ состоявшимся ранѣе рѣшеніемъ. Для устраненія такихъ неудобствъ и для обезпеченія возможности окончательнаго обсужденія желѣзнодорожныхъ дѣлъ во всемъ объемѣ cadaго изъ нихъ въ одной какой либо государственной коллегіи, ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ III, по сов-мѣстному всеподданнѣйшему докладу Предсѣдателей: Государ-

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

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

ГЛАВА ПЕРВАЯ

ГЛАВА ПЕРВАЯ

Главнѣйшія законодательныя и административныя мѣры по экелѣвнородорожной части, введенныя въ дѣйствіе за время царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III.

Къ концу царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА II Россія покрылась сѣтью рельсовыхъ путей, общее протяженіе которыхъ превышало 21.200 верстъ. Все это количество желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ лишь 57-ВЕРСТНОЙ Ливенской вѣтви, эксплуатировалось акціонерными обществами. Несмотря на такое фактическое преобладаніе частнаго желѣзнодорожнаго хозяй-ства, существеннѣйшую часть расходовъ не только по перво-начальному обустройству всей нашей рельсовой сѣти, но и по дальнѣйшему содержанію и развитію ея—несли отнюдь не желѣзнодорожныя компаніи, а Государство. Правительство, руководимое мыслью доставить Имперіи въ возможно скорѣй-шемъ времени систему рельсовыхъ сообщеній по главнѣйшимъ направленіямъ, приняло широкое участіе какъ въ самомъ обра-зованіи обществъ для постройки и эксплуатаціи признанныхъ необходимыми желѣзныхъ дорогъ, такъ и въ реализаціи капи-таловъ такихъ обществъ на западно-европейскихъ денежныхъ рынкахъ. По исчисленію желѣзнодорож-ной Коммисіи Графа Баранова (см. томъ II настоящаго очерка, гл. V), общая сумма всѣхъ основныхъ и дополнительныхъ аціонерныхъ и облига-ціонныхъ капиталовъ русскихъ желѣзнодорожныхъ компаній составляла къ 1 Января 1881 г. 1.651.525-03355 р. кред. *). Безъ прямаго участія Правительства было образовано всего

Степень участія
Правитвльства въ дель
сооружения и дальнейшей
эксплоатации нашихъ
железныхъ дорогъ.

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

лишь 11,02% этой суммы, причем однако впоследствии часть акций и облигаций, составлявших и эти 11,02%, перешла в собственность Правительства, которое приобретало эти бумаги для оказания помощи выпустившим их обществам. Следовательно, железнодорожные капиталы, в которых так или иначе не участвовало бы Правительство, составляли лишь весьма незначительную сумму.

Участие Государства в деле образования железнодорожных капиталов выражалось, как показывает предшествующее изложение, в самых разнообразных формах: Правительство одно время само строило железные дороги на казенные средства, но впоследствии передало эти сооружения в эксплуатацию частным компаниям; затем оно делало заграничные займы для безостановочной дальнейшей постройки железнодорожных линий, облегчало помещению на главных рынках Европы выпущенных обществами бумаг путем присвоения им правительственной гарантии известного определенного дохода и наконец приняло на себя прямую реализацию облигационных капиталов обществ посредством выпуска правительственных консолидированных займов. Кроме того, для поощрения железнодорожного дела казна неоднократно выдавала обществам щедрые ссуды и пособия, а также поддерживала правительственными заказами отечественные заводы, изготовлявшие железнодорожные принадлежности.

Выразить степень участия казны в железнодорожном деле одною какою либо цифрою, в виду крайне разнообразных форм такого участия, едва ли представлялось бы возможным и во всяком случае, как признавала и Комиссия Графа Баранова, было бы большою натяжкой. Но при изучении собранных Комиссией по этому предмету данных невольно припоминается мнение, неоднократно высказывавшееся одним из наших бывших Министров Путей Сообщения, Графом Алексеем Павловичем Бобринским, который утверждал, что сеть железных дорог в России выстроена собственно на средства Государства, хотя в сооружении ее повидимому и принимали участие акционерные общества, начинавшие свои предприятия с указанными в их уставах денежными капиталами (см. т. II, гл. III и IV настоящего очерка). Выводы Комиссии Графа Баранова как нельзя лучше подтверждают такой взгляд.

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

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

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

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

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

тельности железнодорожных обществ, на которых казалось бы необходимым прежде всего сосредоточить внимание Правительства, одновременно с урегулированием условий коммерческого движения по железным дорогам; в этом отношении уже в 1880 г. Комитетом Министров было установлено, что на первой очереди должны быть поставлены вопросы: а) о надзоре Правительства за денежными оборотами обществ и б) о тарификации грузов, перевозимых по нашим железным дорогам *).

Главнейшие стадии начавшейся во второй половине семи-десятих годов эволюции взглядов Правительства на роль Государства в железнодорожном деле уже были отмечены в двух заключительных главах предшествующего тома. Как видно из приведенных там данных, движение, обозначившееся в правительственных сферах, отнюдь не имело характера скольконибудь крутой реакции; о том, чтобы порвать с концессионною системою—в то время не было речи: начала, положенные в ее основание, еще слишком прочно коренились в общественном сознании. Предполагалось только видоизменение отдельных сторон практического применения этой системы и, главным образом, некоторое ограничение прежней независимости компаний в деле приведения в исполнение отдаваемых их правлениями распоряжений, которые нередко затрагивали область интересов обще-государственных. Вообще же, компании попрежнему предполагалось оставить в действии, в качестве органов завѣдывания практическою стороною железнодорожного дела; так, например, в докладѣ Комиссии Графа Баранова («Финансовое положение русских обществ железных дорогъ къ 1 Января 1880 г.»), несмотря на то, что в нем особенно подчеркиваются тѣ убытки, которые причинили казнѣ железнодорожные общества, еще как будто не предвидится даже и возможности передать хотя бы часть железных дорогъ в

*) См. Журн. Ком. Мин. 10 и 17 Юня 1880 г. В этих заседаниях установлена была программа дальнейших занятий Комиссии Графа Баранова, причем из предметов, первоначально отнесенных къ ведѣнію Комиссии, былъ исключенъ вопросъ о надзоре Правительства за счетоводствомъ и отчетностью железнодорожныхъ компаний, такъ какъ Государственный Контролеръ (Ст. Секр. Сольскій) заявилъ, что вопросъ этотъ уже всесторонне разработанъ въ особой учрежденной при Государственномъ Контроль, специально съ этой целью, комиссии и готовъ ко внесению на усмотренію высшаго Правительства.

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

Когда выяснилось, что мысль эта выражаетъ собою убѣ-жденіе, которое раздѣляетъ Лично вновь вступившій на Пре-столь ИМПЕРАТОРЪ, то проекты преобразованій въ отдѣльныхіхъ отрасляхъ желѣзнодорожнаго дѣла, о которыхъ только что говорилось, уже были въ главныхъ чертахъ выработаны.

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

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

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

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

Поставивъ себѣ задачей установленіе, въ исполненіе Высочайшей воли, твердыхъ нормъ для благоустройства желѣзно–дорожного дѣла въ Имперіи, состоявшая подъ предсѣдательствомъ покойнаго Генераль–Адъютанта Графа Баранова Коммисія подробно изслѣдовала современное ей положеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ въ разнообразныхъ отношеніяхъ ихъ къ Государству, обществу, торговлѣ, промышленности и публикѣ, причемъ были осмотрѣны на мѣстахъ всѣ существующіе рельсовые пути съ принадлежащими къ нимъ сооруже–ніями, а также выслушаны изустныя и приняты письменныя заявленія заинтересованныхъ лицъ. Независимо отъ этого, для освѣщенія различныхъ сторонъ весьма сложнаго желѣзно–дорожнаго дѣла, собраны и приведены въ гюрядокъ обшир–ныя статистическія свѣдѣнія, и кромѣ того составлены подроб–ныя описанія и справки, относящіяся до завѣдыванія, эксплоа' таціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ не только въ Россіи, но и за границею. Плодомъ такого изученія явился обширный матеріаль, отличающійся богатствомъ своего содержанія. Обла–дая такимъ матеріаломъ, Коммисія, при участіи приглашен–ныхъ въ нее свѣдущихъ людей, занялась составленіемъ самаго проекта закона, долженствовавшего опредѣлить права и обязанности.

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

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

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

Въ числѣ многихъ важныхъ вопросовъ, затронутыхъ проек-томъ, первое мѣсто принадлежало устройству завѣдыванія желѣз-нодорожнымъ дѣломъ, въ качествѣ одной изъ отраслей госу-дарственнаго управленія. Въ то время высшее правительствен-ное завѣдываніе всѣми желѣзнодорожными сооруже-ніями со-средоточивалось въ Министерствѣ Путей Сообщенія, а мѣст-ный надзоръ за частными дорогами былъ порученъ инспек-торамъ, назначаемымъ или на отдѣльныя линіи, или на цѣльш группы ихъ. Въ самомъ Министерствѣ относящіяся къ этой части обязанности распредѣлялись между Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ, центральнымъ Управленіемъ казенныхъ желѣзнодорожныхъ линій *) и Совѣтомъ Министерства.

Долговременный опытъ обнаружилъ съ несомнѣнною очевидностью, что такой порядокъ управленія желѣзнодорож-нымъ дѣломъ, при которомъ всѣ многообразныя его отра-сли сливаются въ одномъ и томъ же вѣдомствѣ, имѣющемъ характеръ технического органа, не отвѣчаетъ въ надлежащей мѣрѣ значенію рельсовыхъ путей, являющихся не толькѣ ору-

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

діями для созданія усовершенствованныхъ способовъ сообщенія между отдаленными мѣстностями, но и сильными двигателями культурнаго и экономическаго развитія страны, источниками государственныхъ доходовъ и

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

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

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

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

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

Предположенія такого рода вызвали возраженія со сто-роны не только Министерства Путей Сообщенія, но и Мини-стерствъ Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Государственныхъ Имуществъ, которыя, выражая вообще полное сочувствіе основной мысли проекта о привлеченіи къ непосредственному участию въ завѣдываніи желѣзнодорожнымъ дѣломъ всѣхъ зацртересованныхъ въ надлежащемъ направленіи его вѣдомствъ, равно какъ и общественныхъ силъ, считали, однако, невоз-можнымъ принять безъ измѣненій выработанныя Комиссіею

правила по этому предмету. Причинами, заставившими пере-численныя вѣдомства отрицательно отнестись къ этой части проекта Коммисіи, являлись главнымъ образомъ: неопредѣлен-ность отношеній проектированныхъ высшаго и мѣстныхъ установленій къ существующимъ государственньшъ учре-жденіямъ, крайняя сложность организациі первыхъ и невоз-можность для правительственныхъ членовъ, занятыхъ прямыми служебньши об^занностями по другимъ должностямъ, посвя-щать желѣзнодорожному дѣлу столько времени и труда, сколько требуется для того, чтобы проектированные совѣты дѣйствительно удовлетворяли своему назначенію.

Обсудивъ этотъ вопросъ въ Январѣ 1885 г., Соединен-ные Департаменты Законовъ, Экономіи и Гражданскихъ и Духовныхъ Дѣлъ Государственнаго Совѣта также признали главныя начала, положенныя въ основу новой организациі желѣзнодорожнаго управленія, правильными и обѣщающими, въ практическомъ своемъ примѣненіи, болѣе цѣлесообразную постановку этой важной отрасли государственнаго хозяйства. «Какъ ни полезнымъ представляется скорѣйшее проведеніе этихъ началъ въ жизнь, значитса, въ журналѣ Соединен-ныхъ Департаментовъ, тѣмъ не менѣе, высказанныя различ-ными вѣдомствами опасенія относительно успѣшной дѣятель-ности проектированныхъ высшаго и мѣстныхъ совѣтовъ съ подчиненными имъ распорядительными органами, при предла-гаемомъ устройствѣ тѣхъ и другихъ, заслуживаютъ вниманія и не могутъ. считаться преувеличенными. Поэтому утвержде-ніе новыхъ желѣзнодорожныхъ органовъ въ томъ видѣ, какъ они очерчены въ проектѣ, не могло бы привести къ пра-вильнымъ и успѣшнымъ послѣдствіямъ.

Но изъ этого еще не слѣдуетъ, что весь трудъ Ком-мисіи, направленный къ опредѣленію обсуждаемаго предмета, долженъ быть отвергнутъ и остаться безъ практиче-скаго результата. Здравая административная политика тре-буетъ въ настоящемъ случаѣ извлечь изъ обсуждаемыхъ пред-положеній все обѣщающее пользу, тщательно избѣгая того, что не заключаетъ въ себѣ задатковъ благопріятнаго хода дѣла».

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

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

Руководящимъ типомъ такого учрежденія могъ бы служить предлагаемый Коммисіею высшій желѣзнодорожный Совѣтъ, но съ значительнымъ упрощеніемъ его устройства, сокращеніемъ его состава, устраненіемъ выборнаго начала, въ качествѣ самостоятельнаго способа назначенія членовъ и отклоненіемъ самобытнаго его существованія. Сообразно такому взгляду, Государственный Совѣтъ выработалъ нижеслѣдующія главныя основанія, на которыхъ, по его мнѣнію, могъ бы дѣйствовать проектированный Совѣтъ.

Совѣтъ учреждается въ составѣ Министерства Путей Сообщенія и состоитъ, подъ предсѣдательствомъ Министра Путей Сообщенія, изъ его Товарища, директора Департамента желѣзныхъ дорогъ, предсѣдателя Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, двухъ другихъ членовъ отъ названнаго Министерства, членовъ отъ Министерствъ: Финансовъ, Юстиціи, Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ, Военнаго и Государственнаго Контроля, по одному отъ каждаго вѣдомства; двухъ представителей частныхъ желѣзныхъ дорогъ, по выбору общихъ сѣздовъ представителей этихъ послѣднихъ, утверждаемому Министромъ Путей Сообщенія; двухъ представителей торговли и мануфактуръ и двухъ представителей отъ земледѣльской и горнозаводской промышленности, по приглашенію подлежащихъ Министровъ, утверждаемому ГОСУДАРЕМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ. Разсмотрѣнію Совѣта подлежатъ: проекты новыхъ законовъ, относящихся до устройства, эксплуатаціи и хозяйства желѣзныхъ дорогъ; предположенія о дополненіи, измѣненіи или отмѣнѣ уже дѣйствующихъ по указаннымъ предметамъ законовъ; правила и инструкціи для желѣзнодорожной административной части; желѣзнодорожные тарифы и таксы дополнительныя сборовъ; предметы и дѣла, отнесенные къ вѣдѣнію Совѣта постановленіями Общаго Устава російскихъ желѣзныхъ

дорогъ, и вопросы, которые Министръ Путей Сообщенія или другіе главные начальники отдѣльныхъ частей уиравленія при-знають полезнымъ подвергнуть обсужденію въ Совѣтъ.

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

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

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

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

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

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

*) См. Всеподданнѣйшій докладъ Графа Баранова о дѣятельности Коммисіи для иаслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи (дѣло Г'осуд. Сов., на которое была одѣлана ссылка выше, приложение Лит. А.).

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

собою рѣшительный шагъ на пути установленія подъ охра-ною Правительства единообразныхъ пріемовъ управленія же-лѣзными дорогами и сосредоточенія подъ властью Государ-ства нѣкоторыхъ отраслей желѣзнодорожнаго дѣла, которыя до того времени состояли почти всецѣло внѣ вѣдѣнія правитель-ственныхъ органовъ и потому находились въ положеніи, кало соотвѣтствовавшемъ значенію желѣзныхъ дорогъ, какъ пред-пріятій, непосредственно затрагивающихъ интересы обще-государственные.

Необходимо замѣтить, что новый законъ, обязывая желѣзнодорожныя компаніи подчиняться цѣлому ряду новыхъ постановленій, отнюдь не нарушалъ имуществен-ныхъ правъ, дарованныхъ этимъ компаніямъ ихъ уставами: Государственный Совѣтъ, при разработкѣ окончательной редакціи Общаго Устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ, обратилъ особое вниманіе на необходимость устраненія изъ представленнаго на его усмотрѣніе проекта всѣхъ постановле-ній, которыя могли бы быть истолкованы въ такомъ смыслѣ. Оставшіяся въ законѣ правила вовсе не затрагивали этого йредмета и касались лишь, какъ указано выше, или отноше-ній желѣзныхъ дорогъ къ лицамъ, пользующимся ихъ услу-гами или же желѣзнодорожнаго благоустройства. Обязатель-ная сила подобныхъ предписаній законодательной власти для всѣхъ находящихся въ предѣлахъ Государства лицъ и устано-вленій не могла подлежать сомнѣнію, а что касалось спе-ціально желѣзнодорожныхъ предпріятій, то примѣненіе къ нимъ такого рода общихъ гражданскихъ узаконеній, хотя бы изданныхъ и послѣ утвержденія устава каждой данной ком-паніи, даже прямо предусматривалось въ самомъ текстѣ этихъ уставовъ *). Выше было указано, что программу занятій Крммисіи Графа Баранова въ послѣдней стадіи ея дѣя.тельности зарабо- тало въ і880 г. Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ А. А. Абазы, которое, между прочимъ, исключило изъ числа⁹ предметовъ, подлежавшихъ обсужденію въ Коммисіи, вопросъ

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

желѣзнодорожнаго хозяйства. Рѣшеніе Совѣщанія, какъ извѣстно, мотивировалось тѣмъ, что въ Государственномъ Контролѣ еще со второй половины семидесятыхъ годовъ разрабатывался, съ Высочайшаго соизволенія, проектъ пра-вилъ объ учрежденіи такого надзора, который въ 1880 г. уже былъ готовъ къ представленію его на обсужденіе выс-шаго Правительства.

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

Вслѣдъ за рѣшеніемъ этого вопроса, при Государствен-номъ Контролѣ была образована комиссія изъ представителей различныхъ вѣдомствъ и ей было поручено рассмотреть изго-товленный проектъ правилъ наблюденія со стороны прави-тельстввенныхъ органовъ за веденіемъ желѣзнодорожными ком-паніями ихъ денежнаго хозяйства; къ концу 1882 г. проектъ, нѣсколько видоизмѣненный, согласно сдѣланнѣмъ на него въ комисіи замѣчаніямъ, былъ внесенъ Статсъ - Секретаремъ

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

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

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

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

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

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

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

нія годовой отчетности и представления сметы и отчетов на рассмотрение Правительства, нередко оказывается, что выводы Министерства Путей Сообщения и Финансов и самих железнодорожных обществ в расчетах по задолженности последующих Государственному Казначейству расходятся между собою. Таким образом первым шагом к осуществлению предстоящей Правительству задачи должна быть разработка правил, форм и обязательных сроков составления, исполнения и рассмотрения железнодорожных смет и отчетов и главных основ счетоводства и отчетности железных дорог, а также хранения и расходования дорогами денежных сумм. Только с разработкой таких правил возможно будет установить надлежащую проверку сметы и отчетов и оградить казну и Правительство от возможных со стороны железнодорожных компаний злоупотреблений. Остановившись перед тем обстоятельством, что разработка нормальных сметы и отчетов отдалает самый приступ к систематической проверке расходов, производимых компаниями, по мнению Графа Баранова, было бы крайне неправильно, так как лишь после введения обязательного составления всех железнодорожных сметы и отчетов по однообразным формам приобретено будет прочное основание к их проверке. Совещание признало такое мнение вполне основательным и сочло наиболее целесообразным поручить исполнение указанной Председателем Департамента Государственной Экономии задачи небольшому числу лиц, достаточно опытных, основательно знакомых как с технической, так и с финансовой стороной железнодорожного дела. Лица эти, по назначению Министров Путей Сообщения и Финансов, а также Государственного Контролера, могли бы, по мнению Совещания, составить комиссию при Министерстве Путей Сообщения, в которую следовало бы также привлечь опытных и знающих лиц из числа железнодорожных деятелей. На такую же отдельную комиссию, из представителей тех же ведомств, Совещание признало желательным возложить и проверку оставшихся необревисованными отчетов железнодорожных компаний за прежние года. Главнейший недостаток прежних ревизионных комиссий заключался в том, что в состав их входили лица, часто отвлекавшиеся от этой работы другими лежащими на них обязанностями и при том

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

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

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

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

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

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

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

имѣвшихся по этому предмету свѣдѣній Статсъ-Секретарь Сольскій выводилъ заключеніе, что эксплуатація многихъ частныхъ дорогъ въ послѣднее время ведется значительно экономенѣе, чѣмъ прежде, и что лица, завѣдующія дѣлами же-лѣзнодорожныхъ компаній, въ своихъ хозяйственныхъ распоряженіяхъ нерѣдко по собственному побужденію сообразуются съ требованіями, предъявляемыми дорогамъ подконтрольнымъ *). Въ виду такихъ результатовъ Государственный Контро-леръ считалъ полезнымъ не только сохранить на будущее время учрежденный на Балтійской, Лозово-Севастопольской и Московско-Брестской дорогахъ контрольный надзоръ, но и распространить дѣйствіе его на нѣкоторыя другія желѣзнодорожныя линіи, держась, однако, при этомъ, начала постепенности, которое при самомъ приступѣ къ дѣлу было преподано Комитетомъ Министровъ. Поэтому, съ согласія Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ, было рѣшено подчинить новой системѣ надзора не всѣ частныя желѣзныя дороги, а липіи такія, которыя вели свое хозяйство наименѣе удовле-творительно, и то не одновременно, а съ соблюденіемъ извѣст-ной очереди. Такой образъ дѣйствій, какъ полагалъ Государственный Контролеръ, съ одной стороны, облегчитъ бремя но-ваго расхода казны на учрежденіе новыхъ правительственныхъ инстанцій, а съ другой—обеспечитъ лучшее усвоеніе на желѣзныхъ дорогахъ вновь вводимыхъ порядковъ. Сообразно этому плану въ Декабрѣ 1887 г. контрольный надзоръ, на выработанныхъ въ 1884 г. основаніяхъ, былъ введенъ, кромѣ тѣхъ дорогъ, на которыхъ онъ былъ учрежденъ ранѣе, еще на линіяхъ: Донецкой, Закавказской, Варшаво-Бромбергской, Орловско-Витебской, Привислянской, Рязско-Вяземской, Мор* шанско-Сызранской, Варшаво-Тереспольской и Динабургско-Ви-тебской; затѣмъ въ виду благопріятныхъ послѣдствій этой мѣры, въ 1891 г. тѣ же контрольныя правила были распростра-нены на желѣзныя дороги: Оренбургскую, Ивангородо-Дом-бровскую, Орловско-Грязскую, Риго-Динабургскую, Козлово-Воронежско-Ростовскую и Грязе-Царицынскую

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

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

Тѣмъ временемъ были осуществлены и другія, одобренныя Комитетомъ Министровъ, предположенія Совѣщанія 1884 г. Въ томъ же 1884 г. приступила къ своимъ занятіямъ Коммисія при Министерствѣ Путей Сообщенія для выработки однообразнаго порядка веденія отчетности и счетоводства на частныхъ желѣзныхъ дорогахъ *). Она работала до 1888 г., послѣ чего Министръ Путей Сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ представленіе о закрытіи ея, въ виду приведенія къ концу возложенной на нее задачи, т. е. выработки нормальныхъ формъ смѣты и отчета для желѣзнодорожныхъ компаній. 28 Сентября Государь утвердилъ положеніе Комитета, въ которомъ высказывалось пожеланіе, чтобы предположенія коммисіи были осуществлены на практикѣ въ возможно скоромъ времени, вслѣдствіе чего вновь установленная форма эксплуатационныхъ смѣты и годовыхъ отчетовъ была предложена Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ, къ обязательному руководству всѣмъ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Нѣсколько ранѣе—въ 1886 г.—была образована и другая коммисія, учрежденіе которой было признано целесообразнымъ Совѣщаніемъ 1884 г.; она вошла въ составъ учрежденій Государственного Контроля и состояла изъ представителей этого вѣдомства и вѣдомствъ Путей Сообщенія и Финансовъ, подъ предсѣдательствомъ завѣдующаго Желѣзнодорожнымъ Отдѣломъ Государственного Контроля **). На нее возлагалась обязанность привести къ окончанію повѣрку необревизованныхъ еще отчетовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ за прежнее время и производить ревизію имѣющихъ впредь поступать отчетовъ такихъ же дорогъ (изъ числа тѣхъ, при которыхъ не было еще образовано особаго правительственнаго контроля ***)).

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

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

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

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

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

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

за производствомъ всѣхъ обязательныхъ платежей (т. е. изъ чистой прибыли), части лежащаго на каждой данной компаниі долга Правительству. Взглядъ этотъ раздѣлялъ и Комитетъ Министровъ, въ виду чего— было рѣшено обязать всѣ желѣзнодорожныя общества, пользующіяся правительственною гарантіею чистаго дохода или состоящія должниками Правительства по выданнымъ имъ ссудамъ, представлять, не позже Ноября мѣсяца каждаго года, свои эксплуатаціонныя смѣты на предстоящій годъ Министру Путей Сообщенія. «Означенныя смѣты, говорится въ журналѣ Комитета, подлежатъ въ установленномъ порядкѣ разсмотрѣнію и утверждаются по соотвѣтственномъ ихъ, въ случаѣ надобности, исправленію» **).

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

*) См. предст. М—ра П. С. въ Ком. Мин. отъ 1 Февраля 1887 г. за № 1498, гдѣ изложено отзывъ Бунге.

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

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

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

Разсмотрѣніе ихъ возлагалось на комиссію изъ представителей перечисленныхъ вѣдомствъ; право же утвержденія принадлежало Министру Путей Сообщенія.

наго практического результата *); железнодорожные компании продолжали весьма неисправно исполнять свои денежные обязательства по отношению к казне. По заявлению И. А. Вышнеградского, такой образ действий обществ, нарушая все расчеты финансового ведомства, препятствовал правильному исполнению государственной росписи, почему Министр Финансов признал своевременным издать особые правила, которыми с точностью определялись бы долговые отношения железнодорожных обществ к казне. Проект таких правил, составленный в Министерстве Финансов, обсуждался Комитетом Министров в трех заседаниях (22 и 29 Мая и 5 Июня 1890 г.), причем было достигнуто полное соглашение между причастными к делу ведомствами. Новыми правилами, одобренными Государством 6 Июня 1890 г.: а) точно устанавливалось, что должно разуметь под термином чистый доход; б) определялся строгий порядок производства относимых на чистый доход платежей; в) указывались сроки взноса обществами в казну платежей по оставленным Правительством за собою облигациям и по выданным компаниям ссудам, а также сроки возврата Правительству могущих обнаружиться переборов по гарантии, и г) учреждалась комиссия из представителей Министерства Путей Сообщения и Финансов и Государственного Контроля для проверки предположений обществ о распределении чистого дохода и о размещении причитающегося на акции дивиденда. Таковы были общие меры, принятые за время Царствования Императора Александра III с целью предоставления

*) Высочайше утвержденным 6 Мая 1880 г. мнением Государственного Совета было воспрещено железнодорожным обществам обращать эксплуатационные доходы железных дорог на такие расходы, которые не соответствуют прямому назначению этих доходов. Однако общества и после того продолжали быть неисправными в своих платежах Правительству, причем оправдывали свою неисправность неимением источника для покрытия неизбежных при эксплуатации железных дорог расходов, которые, по характеру своему, не принадлежат собственно к эксплуатационным, но вместе с тем не могут быть отнесены ни на основной, ни на вспомогательные капиталы. Этот последний вопрос был разрешен Высочайше утвержденными 25 Мая 1888 г. Правилами производства расходов при эксплуатации железных дорог, которыми дозволялось относить на эксплуатационные доходы некоторые расходы, не принадлежащие к расходам эксплуатации, но не свыше 1 % среднего валового дохода каждой данной дороги за три предшествующие года. По свидетельству Министра Финансов и этого закона обходились многими железнодорожными обществами, почему предстояла необходимость принять более решительные меры к побуждению обществ вовремя исправно эксплуатационные счета.

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

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

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

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

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

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

ственного своего направлення и приобрѣтали искусственно пониженную или повышенную цѣну, отчего происходилъ рядъ явленій, нарушавшихъ правильное теченіе экономической жизни страны. Статсъ-Секретарь Сольскій, въ одной изъ сво-ихъ записокъ по тарифному вопросу, такъ охарактеризовалъ положеніе тарифнаго дѣла въ Россіи въ началѣ восьмидеся-тыхъ годовъ исгекшаго вѣка:

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

Было бы ошибкою думать, что подобныя неустройства

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

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

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

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

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

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

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

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

*) Подробное разсмотрѣніе мѣропріятій различныхъ правительствъ по тарифному дѣлу можно найти у Георгіевскаго (Финансовыя отношенія государства и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ), Загорскаго (Теорія желѣзнодорожныхъ тарифовъ), Шах'а (Die Verhältnisse der Eisenbahnen in Preussen), Капитана (Die Eisenbahnen in Preussen), Собна (Die Eisenbahnen in Preussen) и др.

болѣ замѣтное, чѣмъ прежде, участіе въ дѣлѣ установленія провозныхъ платъ по рельсовымъ путямъ. По инициативѣ Ген. Ад. Посѣта въ нѣкоторыхъ новыхъ уставахъ желѣзно-дорожныхъ компаній (начиная съ общества Донецкой дороги) была введена оговорка, которою за Правительствомъ признавалось право періодически пересматривать предѣльныя тарифныя ставки отдѣльныхъ линій (см. гл. V и VI II тома настоящаго очерка); въ другихъ уставахъ (Закавказской дороги и нѣкоторыхъ позднѣйшихъ: Московско-Брестской, Ивангородо-Домбровской и Владикавказской дорогъ), къ обществамъ предъ-являлось требованіе представлять на утвержденіе Правитель-ства не только высшія, но и низшія предѣльныя нормы ихъ тарифовъ. Всѣ эти ограниченія являлись, однако, не болѣе, какъ частными мѣрами воздѣйствія на отдѣльныя общества; возбужденіе общаго вопроса объ урегулированіи тарифнаго дѣла во всемъ его объемѣ относится къ первымъ годамъ цар-ствованія Императора Александра III, когда подъ верхов-нымъ руководствомъ Государя началась созидательная работа по всестороннему упорядоченію нашего желѣзно-дорожнаго дѣла. Въ Сентябрѣ 1881 г. Министръ Путей Сообщенія вошелъ въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ, въ которомъ доказывалъ необходимость подвергнуть подробной разработкѣ вопросъ объ усиленіи правительственнаго вліянія на устано-вленіе желѣзнодорожными компаніями провозныхъ платъ на эксшюатируемыхъ ими линіяхъ. Ген. Ад. Посѣтъ считалъ возможнымъ рѣшить этотъ вопросъ въ желательномъ смыслѣ путемъ разъясненія содержащихся въ желѣзнодорожныхъ уста-вахъ указаній о правѣ Государства контролировать, а иногда и утверждать, устанавливаемые обществами тарифы. Коми-тетъ Министровъ призналъ, однако, разсмотрѣніе представле-нія Министра Путей Сообщенія по существу преждевремен-нымъ, въ виду того, – что вопросъ о подчиненіи желѣзно-дорожныхъ тарифовъ правительственному надзору разрабаты-вался тогда въ Коммисіи Графа Баранова, причемъ составляв-шійся Коммисіею проектъ общихъ положеній по этой части имѣлъ быть вскорѣ представленъ на усмотрѣніе высшаго Пра-вительства въ законодательномъ порядкѣ *).

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

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

Не находя въ проектѣ Общаго желѣзнодорожнаго Устава разрѣшенія вопроса о правительственномъ воздѣйствіи на желѣзнодорожные тарифы и признавая, вмѣстѣ съ тѣмъ, необходимымъ не медлить установленіемъ правильнаго конт—роля за дѣятельностью желѣзнодорожныхъ обществъ по тарифной части, Министръ Путей Сообщенія въ 1883 г. испросилъ ВЫСОЧАЙШЕЕ соизволеніе на учрежденіе, при ввѣ—ренномъ ему Министерствѣ, особой Коммисіи подъ предсѣда—тельствомъ Статсъ – Секретаря Гюбенета (занимавшагр тогда постъ Товарища Министра) для разработки главныхъ основа—ній тарифной реформы. По окончаніи работъ Коммисіи, Ген. Ад. Посыеть, въ Мартѣ 1885 г., вошелъ въ Комитетъ Мини—стровъ съ представленіемъ, въ которомъ высказывалъ мысль, что на первое время и впредь до установленія общихъ законо—

*) Впослѣдетвіи, Государствѣнный Совѣтъ сталъ въ этомъ отношеніи на точку зрѣнія Коммисіи, и въ Обидій Уставъ російскихъ жел. дорегъ вошли лишь немногш постановленія, касающіяся только частноетей этого дѣла, а именно: по ет. 8 п. 4 положенія о Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ рассмотрѣнію Совѣта подлежатъ. «желѣзнодорожные тарифы и таксы разрѣшенныхъ ко взиманію дополнительныхъ сборовъ на желѣзныхъ дорогахъ въ тѣхъ предѣлахъ, въ которыхъ утвержденіе сихъ таксъ и предѣловъ принадлежитъ Правительству»; по ст. 68 общ. уст. провозныя платы и дополнительные сборы исчисляются согласно законно дѣйствующимъ и опубликован—нымъ тарифамъ и правиламъ о дополнительныхъ сборахъ, а ст. 71 воспрещается жѣлѣз—нымъ дорогамъ дѣлать грузоотправителямъ уступки противъ дѣйствующихъ тарифОВЪ подъ условіемъ перев^кп однимъ и тѣмъ же лицомъ извѣтнаго количеества груза въ опредѣленный срокъ (т. н. рефакція).

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

Комитетъ, въ засѣданіи 11 Апрѣля 1885 г., вполне сочувственно отнесся къ предположеніямъ Министра Путей Сообщенія, но остановился на томъ соображеніи, что проектъ Общаго Устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ, опредѣляющій тѣ учрежденія, на которыя предполагается возложить разсмотрѣніе тарифныхъ вопросовъ, уже обсуждался въ то время въ законодательномъ порядкѣ. Поэтому Комитетъ призналъ, что и представленіе Ген. Ад. Посѣта, какъ затрагивающее тотъ же вопросъ, подлежитъ обсужденію въ Государственномъ Совѣтѣ.

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

См. предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 3 Марта 1885 г. за № П20.

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

ніе покровительства, оказываемаго туземнымъ производствамъ таможеннымъ обложеніемъ.

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

Комитетъ Министровъ, уже ранѣе одобрившій въ принципѣ мысль о подчиненіи дѣйствующихъ на частныхъ доро-гахъ тарифовъ наблюденію правительственныхъ органовъ, при-зналъ вопросъ о правѣ Государства предъявлять компаніямъ подобныя требованія подлежащимъ разрѣшенію въ безусловно утвердительномъ смыслѣ. «Въ дѣйствующихъ уставахъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, говорится въ журналѣ Коми-тета, не содержится никакихъ указаній на права обществъ входить въ какія либо самостоятельныя соглашенія съ ино-странными желѣзными дорогами или иными перевозочными предпріятіями, относительно установленія прямыхъ загранич-ныхъ сообщеній; на точномъ же основаніи общихъ законовъ объ акціонерныхъ компаніяхъ никакая компанія, правила кото-рой однажды утверждены Правительствомъ, не въ правѣ про-стирать своихъ дѣйствій далѣе предназначенныхъ ей предѣловъ и не можетъ допускать никакихъ въ своихъ правилахъ пере-мѣнъ безъ особаго на то разрѣшенія Правительства. Въ виду сего Комитетъ и нынѣ признаетъ, что установленіе тарифовъ прямаго заграничнаго сообщенія должно безусловно подле-жать утвержденію Правительства» *).

Это былъ первый рѣшительный шагъ Правительства на новомъ для него пути вмѣшательства въ тарифное дѣло; такого вмѣшательства, какъ засвидѣтельствовано самимъ Коми-тетомъ (въ томъ же журналѣ его), ожидала вся наша обра-ботывающая промышленность, изъ среды которой съ настоіи-чивостью возвышались голоса въ пользу предложенной Мини-стромъ Путей Сообщенія мѣры.

Приведеннымъ положеніемъ Комитета Министровъ уже

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

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

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

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

Правда, значитъ далѣе въ журналѣ Соединенныхъ Депар-

таментовъ, что отъ такого вмѣшательства со стороны Прави-тельства могутъ, до нѣкоторой степени, пострадать имуще-ственные выгоды желѣзнодорожныхъ обществъ. Тѣмъ не менѣе о вознагражденіи послѣднихъ за вѣроятныя въ такомъ случаѣ потери не можетъ быть и рѣчи; допущеніе против-наго было бы равносильно признанію за желѣзнодорожными предпріятіями права на причиненіе угдербга государственнымъ интересамъ и общественному благу, съ возложеніемъ на Пра-вительство обязанности выкупа дарованнаго имъ преимуще-ства безнаказанно совершать злоупотребленія. Притомъ, если даже придавать преувеличенное значеніе постановленіямъ желѣзнодорожныхъ уставовъ по предмету тарификаціи и стать на точку зрѣнія безусловной неограниченности основан-ныхъ на нихъ полномочій, то, во всякомъ случаѣ, не слѣду-еть забывать, что въ обсуждаемомъ дѣлѣ вопросъ сводится, главнымъ образомъ, лишь къ формѣ правительственнаго воз-дѣйствія на тарифы. По существу, Правительство всегда имѣло возможность проявить свою власть въ этомъ дѣлѣ, не прибѣгая къ какому либо измѣненію или дополненію уста-вовъ *).

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

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

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

Установивъ такую точку зрѣнія, Соединенные Департа-менты сочли необходимымъ выяснитъ самые задачи и предѣлы правительственнаго контроля надъ тарифной политикой же-лѣзнодорожныхъ обществъ. Въ этомъ отношеніи было рѣшено, что до тѣхъ поръ, пока тарифныя ставки, выработанныя въ предѣлахъ правъ, предоставленныхъ каждой компаніи ея уста-вомъ, не клонятся къ ущербу Государственной казны и не наносятъ вреда торгово-промышленнымъ интересамъ населенія, калодое данное общество остается свободнымъ отъ воздѣй-ствія Правительства. Послѣднее вступаетъ въ свои права тогда только, когда дѣйствія той или другой желѣзной дороги въ области тарификаціи оказываются вредными для доходовъ Государства или для общественнаго блага. Это огра-ничительное иостановленіе, по мнѣнію Департаментовъ, прямо вытекаетъ какъ изъ основной мысли, такъ и изъ всѣхъ дово-довъ представленія Генераль-Адъютанта Посѣта, которыми весьма убѣдительно доказана необходимосгь установленія над-зора за лѣлѣзнодорожными тарифами, въ видахъ именно устра-ненія ущерба, наносимаго ими казнѣ и отечественной торговлѣ и промышленности.

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

наго надзора за тарифами прямого сообщения, желѣзнымъ дорогамъ останется возможность парализовать дѣятельность правительственной власти въ этомъ направленіи путемъ уста-новленія, для грузовъ прямого сообщения, спеціальныхъ мѣст-ныхъ тарифовъ, которые останутся изъятыми отъ правитель-ственной контроля. Для устранения возможности такого обхода закона, слѣдовало бы, поэтому, распространить обсуждаемую мѣру на всѣ вообще составляемые желѣзнодорожными обще-ствами тарифы.

Въ конечномъ выводѣ, Государственный Совѣтъ, мнѣніемъ своимъ, Высочайше утвержденнымъ 15 Іюня 1887 г., положилъ: признать, что Правительству принадлежитъ руководство дѣйствіями желѣзнодорожныхъ обществъ по установленію тари-фовъ на перевозку пассажировъ и грузовъ, съ цѣлью огра-жденія отъ ущерба казеннаго интереса, потребностей населе-нія и нуждъ промышленности и торговли. Ближайшее же соображеніе способовъ осуществленія правительственного над-зора за желѣзнодорожными тарифами было возложено на Министровъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Государствен-ныхъ Имуществъ и Государственного Контролера, которымъ предоставлялось своевременно внести выработанный ими проектъ тарифнаго закона на утвержденіе въ установленномъ порядкѣ.

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

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

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

коллегии. Этими соображениями объясняется, почему в ино-странных государствах, хотя и сочувствующих принципу руководства тарифами посредством коллегиального обсуждения дѣл. тарифы или вводятся безъ предваритель-наго правительственнаго контроля (Америка, Англія), или же коллегиальному обсужденію подвергаются 'только болѣе или менѣе важныя дѣла, для дѣлъ же менѣе важныхъ устано-влень упрощенный порядокъ рѣшенія».

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

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

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

*) См. дѣло Госуд. Совѣта 1889 г. по Деп. Госуд. Экономіи за «IV! 19.

**) Со времени образованія Совѣта по тарифнымъ дѣламъ отъ Совѣта по же-лѣзнодорожнымъ дѣламъ отошли всѣ тарифные вопросы, прежде подлежавшіе его въдѣнію.

обсуждаетъ и рѣшаетъ преимущественно частные тарифные вопросы, изъ

числа важнѣйшихъ, находящіеся въ связи съ потребностями населенія и нуждами промышленности и торговли.

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

Тѣмъ же закономъ были созданы спеціальныя сѣзды представителей желѣзныхъ дорогъ для обсужденія тарифныхъ вопросовъ; они собираются по распоряженію или съ разрѣ-шенія Министра Финансовъ и подчиняются правиламъ, соста-вляемымъ для нихъ Совѣтомъ по тарифнымъ дѣламъ. Собственно составленіе предположеній о введеніи новыхъ или дополненіи и измѣненіи уже дѣйствующихъ тарифовъ поручено желѣзнымъ дорогамъ и сѣздамъ по тарифнымъ дѣламъ, но такія предположенія могутъ быть вводимы въ дѣйствіе не иначе, какъ по рассмотрѣніи и одобреніи ихъ правительственными учрежденіями по тарифнымъ дѣламъ. Отъ Министерства Финансовъ зависитъ пріостановить примѣненіе новаго тарифа, или указать условія его примѣненія, или же, наконецъ, вовсе отказать въ приведеніи его въ дѣйствіе. Если введеніе новаго и измѣненіе дѣйствующаго тарифовъ вызы-

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

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

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

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

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

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

*) См. изданіе Министерства Финансовъ, вышедшее подъ общею рѣдакціею В. И. Ковалевскаго: Россія въ концѣ XIX вѣка (СПБ. 1900), отд. VI. Образцы схемъ тарщыкаціи отдѣльныхъ грузовъ разсмотрѣны, между прочимъ, въ изданномъ Импирл-торскимъ русекиимъ техническимъ обществомъ Очеркъ сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ (СПБ. 1896), т. I, отдѣлъ III, гл. I.

извольнымъ дѣйствіямъ желѣзнодорожныхъ компаній, столь обычнымъ во время процвѣтанія концессионной системы и безусловно несомѣстнымъ ни съ видами Правительства, ни съ интересами частныхъ лицъ, которыя нуждались въ услугахъ желѣзныхъ дорогъ. Энергія, проявленная Правительствомъ въ дѣлѣ проведенія перечисленныхъ выше преобразованій въ раз-личныхъ областяхъ желѣзнодорожнаго хозяйства, должна была убѣдить желѣзнодорожнаго общества, что пора ихъ самоволь-наго распоряженія сданными имъ въ эксплуатацію линиями миновала безвозвратно. Этимъ путемъ Правительство подго-товило себѣ почву для выполненія другой части пред-стоявшей ему задачи по упорядоченію нашего желѣзно-дорожнаго дѣла. Согласно мысли ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III, тѣ изъ желѣзныхъ дорогъ, предшествующая дѣятельность которыхъ показала, что онѣ не несутъ въ организациі своего хозяйства залога болѣе успѣшнаго дальнѣйшаго существованія при условіи эксшюатациі ихъ частными компаніями, под-лежали выкупу въ казну. Какъ будетъ видно изъ дальнѣй-шаго изложенія, для производства операцій по приобрѣтенію Государствомъ рельсовыхъ путей, намѣченныхъ къ изъятію изъ вѣдѣнія желѣзнодорожныхъ обществъ, Правительству при-ходилось вступать въ переговоры съ этими послѣдними отно-сительно условій выкупа содержимыхъ ими линій. Доведенію такихъ переговоровъ до успѣшнаго окончанія въ значитель-ной мѣрѣ способствовало проникшее въ среду желѣзнодорож-ныхъ дѣльцовъ убѣжденіе, что впредь имъ уже не предста-вится возможности, даже въ случаѣ сохраненія въ своихъ рукахъ содержащихся ими линій, извлекать крупныя выгоды отъ произвольной тарификаціі грузовъ и безконтрольнаго веденія счетоводства; поэтому наиболѣе задолженныя компа-ніи сами съ готовностью пошли на соглашеніе съ Правитель-ствомъ относительно ликвидаціі руководимыхъ ими предпрія-тій. Доказательствомъ несомнѣнной связи между отмѣченными выше преобразованиями и результатами переговоровъ о выкупѣ въ казну нѣкоторыхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ можетъ служить то обстоятельство, что большинство соглашеній Пра-вительства съ желѣзнодорожными компаніями по этому пред-мету состоялось послѣ 1887 г., когда новое направленіе желѣз- .
нодорожной политики не только вполнѣ ясно обозначилось (что замѣчалось съ самаго начала восьмидесятыхъ годовъ), но

уже было закрѣплено законодательными актами. Такимъ образомъ, контрольная и тарифная реформы, а также изданіе Общаго Устава россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, не только способствовали установленію на желѣзныхъ дорогахъ, оставленныхъ въ частныхъ рукахъ, такого порядка веденія эксплоатаціи, который соотвѣтствовалъ интересамъ Госу-дарственнаго Казначейства, нуждамъ отечественной торговли и промышленности и запросамъ частной публики, но и кос-венно оказали содѣйствіе Правительству въ исполненіи имъ Высочайшихъ предначертаній относительно приема въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ, техническое и финансовое состоя-ніе которыхъ было признано неудовлетворительнымъ. Разсмотрѣнію отдѣльныхъ случаевъ производства такого рода выкупныхъ операцій посвящается слѣдующая глава настоящаго очерка.

ГЛАВА ВТОРАЯ

ГЛАВА ВТОРАЯ.

Выкупъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій.

(1881—1894 г. г.).

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

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

крайней мѣрѣ въ первые года своего существованія, обнару-жить сколько нибудь значительной доходности: нѣкоторыя изъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ были иредназначены преиму-щественно для транзитнаго движенія и прорѣзывали на про-странствѣ между конечными своими пунктами такіе раіоны, эконодшческая производительность которыхъ стояла еще на низкой ступени развитія, что обусловливало на первое время недостатки въ промежуточныхъ мѣстныхъ грузахъ. Въ подобныхъ условіяхъ находились, однако, лишь немногіе изъ нашихъ рельсовыхъ путей; кромѣ того, нѣтъ сомнѣнія, что самый фактъ снабженія усовершенствованными путями сооб-щенія мѣстностей даже и со слабою производительностью долженъ былъ современемъ дать толчекъ развитію промыш-ленныхъ силъ всего даннаго раіона и вызвать увеличеніе сбыта мѣстныхъ продуктовъ. И дѣйствительно, статистическіе выводы, основанные на официальныхъ цифровыхъ данныхъ, съ убѣдительною доказываютъ, что, въ видѣ общаго правила, количество товаровъ, перевозимыхъ по нашимъ желѣзнымъ дорогамъ—по какимъ бы мѣстностямъ послѣднія ни проле-гали—изъ года въ годъ возрастало, а вмѣстѣ съ тѣмъ вполне естественно возрасталъ и валовой доходъ эксплоати-ровавшихъ ихъ компаній; тѣмъ не менѣе болышшество желѣзно дорожныхъ обществъ не только не пользовалось увеличеніемъ своей валовой доходности, чтобы уменынить свою задолжен-ность казнѣ, но, напротивъ того, требовало отъ Правитель-ства еще дальнѣйшихъ пособій, такъ какъ оказывалось не въ состояніи и при улучшившихся условіяхъ движенія содержать на выручаемыя средства принадлежавшіе имъ рельсовые пути. Для иллюстраціи такого положенія дѣла достаточно привести нѣсколько выдержекъ изъ собранныхъ Министерствомъ Путей Сообщенія матеріаловъ, заключающихъ въ себѣ сравнительныя цифры: а) количества перевезенныхъ товаровъ, б) валовой доходности и в) задолженности Правительству по нѣкото-рымъ желѣзнымъ дорогамъ въ началѣ и въ концѣ семидеся-тыхъ годовъ, т. е. за время наибольшаго процвѣтанія концес-сіонной сисгемы, стоившей Правительству столькихъ денеж-ныхъ жертвъ. Въ нижеслѣдующей таблицѣ взяты для примѣра такія линіи, эксплоатаціонная длина которыхъ въ теченіе раз-сматриваемаго десятилѣтій не подверглась сколько нибудь существеннымъ измѣнеиямъ и которыя, гю свидѣтельству

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

Желѣзныя дороги.	Года.	Количество	Общій валовый	Общая задолжен-
		перевезенныхъ товаровъ.	доходъ.	ность Правительству.
		П у д љ.	Рубли кред.	Р у б л љ.
Курско - Харьковско-Заовская (764 версты).	1870	19,158,993	4.215.367	2.957.863 мет.
	1875	46,204,864	6.798.139	2.546.912 мет. и 13.341.468 кред.
	1879	72,904,449	8.855.823	2.569.932 мет. и 29.634.730 кред.
Орловско-Витебская (87 версты).	1870	32,226,844	3.390.682	8.213.744 мет.
	1875	52,570,979	4.192.943	17.695.118 мет.
	1879	76,787,121	6.664.269	25.414.221 мет.
Московско - Брестская (1,028 версты).	1872 (**)	28,867,709	3.762.674	2.087.754 мет. и 1.009.547 кред.
	1875	45,918,151	5.559.250	4.719.449 мет. и 5.252.016 кред.
	1879	69,119,629	7.924.109	20.907.936 мет. и 11.875.196 кред.
Орловско-Грязская (83 версты).	1870	11,755,595	870.969	1.380.207 мет.
	1875	25,954,671	1.867.417	2.147.910 мет. и 7.542.639 кред.
	1879	40,041,432	3.044.093	3.177.980 мет. и 13.918.336 кред.
Тамбово - Саратовская (360 версты).	1872 (***)	16,236,999	1.412.978	824.123 мет. и 1.444.570 кред.
	1875	25,925,434	1.956.140	6.884.616 мет. и 988.448 кред.
	1879	28,658,847	2.365.126	12.510.178 мет. и 2.829.987 кред.
Динабургско - Витебская (244 версты).	1870	20,387,884	1.927.107	5.056.241 мет.
	1875	29,275,241	2.197.597	4.036.815 мет. и 7.096.945 кред.
	1879	53,221,194	3.468.079	12.013.891 мет.

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

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

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

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

въ виду увеличенія задолженности компаній Правительству, съ каждымъ годомъ становилось все болѣе и болѣе критиче-скимъ, причеиъ такое замѣчаніе относится не только къ обществамъ, эксплуатировавшимъ перечисленные въ предше-ствующей таблицѣ рельсовые пути, но и къ большинству другихъ русскихъ желѣзнодорожныхъ компаній *).

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

Съ теченіемъ времени Правительство, видя все прогрес-сирующую задолженность желѣзнодорожныхъ обществъ казнѣ и постоянную неаккуратность компаній во взносы причитав-шихся съ нихъ срочныхъ денежныхъ взносовъ, пришло къ заключенію, что палліативныя мѣры безсильны измѣнить уко-ренившіеся порядки и что противъ нихъ надо дѣйствовать рѣшительными средствами. По предложенію Министра Финан-совъ Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Абазы было при-ступлено къ постепенному выкупу въ казну тѣхъ частныхъ

. *) Постепенное ухудшеніе Финансоваго положенія почти всѣхъ нашихъ желѣзно-дорожныхъ обществъ за время процвѣтаніа т концевіонной сиеемы было формально засвидѣтельствовано желѣзнодорожною Коммисіею Графа Баранова, о чемъ уже упо-миналось въ настоящемъ трудѣ (см. т. II, гл. I и VI).

елѣзныхъ дорогъ, которыя наиболѣе обременяли Государ-ственное Казначейство по причинѣ разстройства ихъ дѣлъ. Отъ этой мѣры Правительство ожидало упорядоченія нашего желѣзнодорожнаго хозяйства прежде всего вслѣдствіе предпо-лагавшагося введенія принципа возможной бережливости въ самые приемы эксшюатаціи рельсовыхъ путей казною, а затѣмъ благодаря предстоявшей замѣнѣ дорого стоившихъ управле-ній каждою отдѣльною линіею однимъ центральнымъ гграви-тельственнымъ органомъ, и сравнительно ограниченнымъ коли-чествомъ мѣстныхъ управленій, въ вѣдѣніе которыхъ, наряду съ проектированными къ постройкѣ казенными желѣзнодорож-ными путями (см. слѣд. главу), имѣли поступать и выкупае-мая Правительствомъ дороги. Раціональною постановкою дѣла завѣдыванія рельсовыми сообщеніями и при помощи естественнаго расширенія торговыхъ оборотовъ, обуслови-ваемаго развитіемъ производительныхъ силъ страны, Прави-тельство надѣялось положить конецъ постояннымъ дефици-тамъ, обнаруживавшимся до того времени въ балансахъ почти всѣхъ руссккхъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Кромѣ упомя-нутыхъ чисто фискальныхъ выгодъ, переходъ ряда желѣз-ныхъ дорогъ въ распоряженіе Государства представлялся же-лательнымъ еще и потому, что посредствомъ такой оггерации въ завѣдываніи казны съ теченіемъ времени должна была сосредоточиться цѣлая сѣть рельсовыхъ сообщеній, распоря-жаться которыми Правительство могло вполне сообразно съ обще-государственными интересами — торговыми, административными и военнымі, далеко не всегда принимавшимися въ должное- вниманіе заправителями желѣзнодорожныхъ компаній. Примѣненіе къ частнымъ желѣзнымъ дорогамъ проекти-рованной мѣры было предусмотрѣно уставами всѣхъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ, кромѣ двухъ (Царькосельской и Риго-Динабургской дорогъ) *). Обыкновенно въ уставахъ

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

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

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

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

Такимъ образомъ, въ продолженіе всего царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III шла дѣятельная работа прави-тельствственныхъ органовъ по приему частныхъ рельсовыхъ путей въ вѣдѣніе казны. Въ зависимости отъ тѣхъ условій, кото-рыми былъ обставленъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ пере-ходъ частной линіи въ вѣдѣніе Правительства, всѣ дѣла о выкупѣ желѣзныхъ дорогъ казною можно раздѣлить на двѣ группы: къ первой относятся случаи выкупа желѣзнодорож-ныхъ линій по добровольному соглашенію съ эксплуатиру-вавшими ихъ компаніями, до наступленія сроковъ, предусмо-трѣнныхъ для этого въ уставахъ компаній; вторая состоитъ изъ дѣлъ о приобрѣтеніи въ казенное управленіе такихъ рель-совыхъ путей, на выкупъ которыхъ казна, согласно устав-нымъ правиламъ, уже получила право. Въ послѣдующемъ изложеніи каждая изъ этихъ группъ будетъ разсмотрѣна отдѣльно.

I.

Выкупъ въ казну частныхъ желѣзнодорожныхъ линій до наступленія сроковъ, преду-смотрѣнныхъ для производства этой операціи уставами желѣзнодорожныхъ обществъ.Рядъ выкуповъ въ казну частныхъ желѣзныхъ дорогъ операцій, составлявшихъ одну изъ наиболѣе характерныхъ особенностей желѣзнодорожной политики ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III— начался съ обращенія въ собственность Прави-тельства Харьково-Николаевской желѣзной дороги. Вопросъ о приобрѣтеніи ея въ казну былъ возбужденъ еще въ послѣд-ніе мѣсяцы предшествовавшаго царствованія (см. т. II, гл. VI настоящаго очерка).

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

жая противъ намѣренія Правительства потребовать производ-ства дополнительныхъ работъ на Харьковско – Николаевской линіи, просили, въ возмѣщеніе за изъявляемое ими согласіе на мѣру, не обѣщающую имъ лично никакихъ выгодъ, выдать имъ изъ Государственнаго Казначейства ссуду подъ залогъ принадлежащихъ имъ акцій. Министръ Финансовъ (Абаза), отдавая себѣ ясный отчетъ въ безнадежномъ поло-женіи акціонеровъ, не счелъ, тѣмъ не менѣе, возможнымъ обременять казну новымъ денежнымъ пожертвованіемъ въ пользу общества, и безъ того уже состоявшаго должникомъ Прави-тельства на очень крупную сумму *), и иредложилъ обществу войти въ добровольную сдѣлку съ казною относительно уступки Правительству всѣхъ еще находящихся въ обращеніи акцій Харьковско–Николаевской дороги. Иными словами, Абаза проектировалъ досрочный выкупъ въ казну Харьковско–Николаевской линіи. При разработкѣ условій такого выкупа, Министръ Финансовъ преслѣдовалъ двоякую цѣль: онъ желалъ—во первыхъ—пойти на встрѣчу небезосновательному, по его мнѣнію, ходатайству акціонеровъ о предоставленіи имъ хотя бы нѣкоторой компенсаціи за согласіе на досрочную уступку своихъ акцій Правительству, а во вторыхъ—завер-шить предположенную финансовую операцію безъ единовременныхъ денежныхъ пожертвованій со стороны казны., Своей цѣли Министру Финансовъ удалось достигнуть съ помощью слѣдующей комбинаціи: онъ проектировалъ произвести уплату акціонерамъ Харьковско–Николаевской дороги за передаваемые ими казнѣ акціи (на сумму 2.158.000 р. кред. нар.) не налич-ными деньгами, а принадлежавшими казнѣ акціями общества Юго–Западныхъ дорогъ на равную нарицательную сумму **). Такимъ образомъ Харьковско–Николаевская дорога должна«была перейти въ казну безъ всякой затраты на такой переходъ наличныхъ средствъ Государства и съ пожертвованіемъ лишь незначительнаго числа находившихся въ распоряженіи Прави*) См. докладъ Коммисіи Графа Баранова, Часть I, таблица № 34. Изъ этой таб-лицы видно, что расходы эксплуатаціи соетавляли: съ 1876 г.—73%, въ 1877 г.—76%, въ 1878 г.—опять 73%, а въ 1879 г.—даже 91% суммы валоваго сбора.

**) Комитетъ Министровъ, при разсмотрѣніи дѣла, считалъ, что Криворогская дорог\$, >, откроетъ новый кратчайшій путь для движенія Донецкаго каменнаго угля въ раіонъ Фастовской и Юго–Западныхъ дорогъ и что при такомъ ноложеніи дѣла въ значительной стеиени устраняются причины, требовавшія усиленія провозоспособности Харьковско–Николаевской дороги (см. т. II гл. VI настоящаго очерка).

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

*) Задолженность общества Государственному Казначейству (по гарантіи облига-Цій) къ 1 Января 1881 г. соетавляла 3.816.561 р. кред. и 6.718.965 р. мет. (см. Приложеніе къ отчету Государственнаго Контролера по исполненію государственной росписи за1880 г. стр. 113 и 115). Кромѣ того по правительственнымъ ссудамъ, авансамъ и т. п. за обще-ствомъ числилось еще 1.315.442 р. кред. (см. Статистическій Сборникъ Министері'ва Путей Сообщенія, выпускъ VIII, таблица I).

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

тельства бумагъ другой желѣзнодорожной компаніи *"), акціонеры же получали при такихъ условіяхъ, въ замѣнъ при-надлежавшихъ имъ негарантированныхъ акцій, бумаги, кото-рымъ на основаніи Высочайше утвержденнаго 9 Іюня 1878 г. устава общества Юго-Западныхъ дорогъ была присвоена пра-вительственная гарантія 5% интереса и \square % погашенія. На сомнѣніе, выраженное въ средѣ Комитета Министровъ относительно того, не доставитъ ли такой обмѣнъ слишкомъ большихъ выгодъ акціонерамъ въ ущербъ интересамъ казны, Министръ Финансовъ отвѣчалъ, что если акціонеры Харьково-Николаевской дороги и будутъ, дѣйствительно, имѣть нѣко-торыя выгоды, вполнѣ, впрочемъ, оправдываемыя ихъ преж-ними убытками, то незначительное на этотъ предметъ денеж-ное пожертвованіе со стороны казны покроется тѣми сбереже-ніями, которыя будутъ достигнуты значительнымъ сокраще-ніемъ количества работъ по усиленію провозоспособности выкупаемой дороги (см. выше), и кромѣ того дальнѣйшими сбереженіями въ расходахъ по эксплуатаціи, которыя несом-нѣнно будутъ достигнуты послѣ перехода дороги въ казен-ное управленіе **). Въ виду такого заключенія, даннаго Министромъ Финансовъ, Комитетъ изъявилъ согласіе на при-веденіе въ исполненіе предположеній Дѣйствительнаго Тай-наго Совѣтника Абазы. 27 Марта 1881 г. положеніе Комитета удостоилось одобренія Государя и вслѣдъ за тѣмъ Харьково-Николаевская дорога съ 1 Октября того же года была принята въ вѣдѣніе казны.

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

*) Правительство владѣло акціями общіества Юго-Западныхъ дорогъ на оумму 28.479.500 р. кред. нар. (см. докладъ Коммиоіи Гр. Баранова, часть I, таблицы 37—40). **) См. Журн. Комитета Министровъ 17 Марта 1881 года.

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

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

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

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

почти ежегодно, за счет учреждений, гарантировавших акции Тамбово-Саратовской дороги, те суммы, которые они были не в состоянии выплачивать, и записывать долгом за обществом упомянутой дороги недовнесенные им суммы по уплате процентов и погашения по облигациям. Такое положение вещей продолжалось вплоть до 1881 г., но когда, со вступлением на престол Императора Александра III, установился новый взгляд на роль Государства в железнодорожном деле, Правительство признало необходимым войти в соглашение с обществом Тамбово-Саратовской дороги о досрочном выкупе этой доли в казну *), посредством приобретения Правительством всех находящихся в обращении акций компании. Общество приняло предложенные Правительством условия, заключившись в замену невышедших еще в тираж к 1 Января 1882 г. акций (на сумму 7.494.500 руб. мет.) новыми 4% правительственными облигациями на равную нарицательную сумму, с признаем дивидендных свидетельств выданных вместо погашенных акций, уничтоженными. Вслед за тем указанные облигации были выпущены и на основании Высочайше утвержденного 10 Октября 1882 г. положения Комитета Министров Тамбово-Саратовская дорога с 1 Января 1883 г. была принята в казну, причем поступила в заведение учрежденного в начале 1881 г. Временного Управления казенных железных дорог (см. следующую главу).

Расчеты собственно с обществом на этом закончились, но Правительству предстояло еще урегулировать дальнейшие отношения свои к учреждению, принявшим на себя гарантии по акциям прекратившей существование компании и, кроме того, в силу перехода на казну не только всех прав, но

*) К 1 Января 1882 г. за гарантировавшими акциями общества учреждениями числились следующие недоимки по оплате купонов от указанных акций: за Саратовским губернским земством — 2.272.432 руб., за Кирсановским уездным земством — 767.818 руб., и за Саратовским городским обществом — 1.144.171 руб., итого 4.184.421 руб. (кред.). (См. представленные Министра Финансов в Комитет Министров от 24 Декабря 1883 г. за № 14817). За обществом же Тамбово-Саратовской дороги числилось к тому же сроку недоимок по взносу У., и погашения по оставленным за Правительством облигациям компании 13.857.172 руб. мет. (см. приложение к отчету Государственного Контроля по исполнению государственной росписи за 1881 г. стр. 113).

Кроме того, согласно данным Статистического Сборника Министерства Путей Сообщения (выпуск восьмой, таблица первая) к 1 Января 1881 г., общество состояло еще в долгу перед Правительством на сумму 442.761 руб. мет. и 3.160.513 руб. кред. по выданным ему разновременно займам, ссудам, авансам и т. п.

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

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

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

Въ виду такого рѣшенія Сената Саратовское городское общество оказалось принужденнымъ производить взносы по гарантіи доходности Тамбово–Саратовской дороги въ той части ихъ, которая прежде выпадала на долю города Саратова (75–000 р. мет. въ годъ). Но въ виду неоднократно засвидѣтель–ствованнаго Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ затруднительнаго финансоваго положенія г. Саратова, тогдашній Министръ Фи–нансовъ Н. Х. Бунге призналъ возможнымъ замѣнить этотъ взносъ, какъ то было сдѣлано для поименованныхъ выше земствъ, ежегодною рентою Правительству въ размѣрѣ всего 51.000 р. кред. и, кромѣ того, сложить съ города часть накопившейся на немъ по причитавшимся съ него за прежніе года; суммамъ недоимки (всего предположено къ сложенію 635–5°9 Р–)– Для дальнѣйшаго же облегченія городу обязан–ности по уплатѣ проектированной ренты, Министръ Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, предпола–галъ освободить городское управленіе на пять лѣтъ отъ взноса нѣкоторой части суммы, причитавшейся съ него на содержаніе городской полиціи. Такой планъ былъ одобренъ Высочайше утвержденнымъ 17 Февраля 1884 г. положеніемъ Комитета Министровъ и на этой почвѣ состоялось соглашеніе съ Сара–товскимъ городскимъ обществомъ **).

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

**) Согласно Выс. утв. 30 Мая 1886 г. положенію Комитѣта Министровъ, рента, которую обязалось выплачивать Кирсановское земство, была присоединена къ позе–мельному налогу, взимаемому съ землевладѣльцевъ этого уѣзда; затѣмъ въ началѣ 1892 г., при передачѣ Тамбово–Саратовской лшіи пѣ арендное пользованіе вновь образо–вавшемуся къ тому времени обществу Рязанско–Уральской дороги, учрежденія, гаранти–

Тѣмъ же положеніемъ Комитета Министровъ было постановлено произвести окончательную ликвидацію частныхъ долговъ бывшаго общества Тамбово–Саратовской дороги, выяснившихся къ тому времени въ суммѣ около 1.775—000 Р.; дѣло это было поручено Временному Управленію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, какъ учрежденію, принявшему въ свое завѣдываніе выкупленную линію. Потребныя для этой цѣли суммы Министру Путей Сообщенія предоставлено было испрашивать черезъ Государственный Совѣтъ.

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

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

таці и по отчисленіи 9 мил. марокъ на непредвидѣнные чрезвычайные расходы, ожидался въ размѣрѣ свыше 100 мил. марокъ (около 23% всего валоваго дохода). Приведенныя цифры заставляли Министра Финансовъ думать, что и у насъ, по примѣру Германіи, операція выкупа желѣзныхъ дорогъ могла бы дать хорошіе финансовыя результаты и тѣмъ хотя бы отчасти возмѣстить казнѣ ея прежнія жертвы на желѣзно-дорожное дѣло. Тѣмъ не менѣе, соблюдая осторожность въ выводахъ, составлявшую одну изъ характеристическихъ чертъ всей его дѣятельности — какъ государственной, такъ и научной—Н. Х. Бунге оговаривался, что опытъ эксплоа-таціи распоряженіемъ казны собственно русскихъ желѣзныхъ дорогъ, по его мнѣнію, представляется еще слишкомъ кратко-временнымъ, чтобы на основаніи его выводить какое либо общее заключеніе о дѣйствительныхъ фискальныхъ выгодахъ такого способа завѣдыванія нашими рельсовыми сообщеніями *). Въ виду этихъ соображеній Министръ Финансовъ желалъ, прежде чѣмъ окончательно вступить на тотъ путь, который былъ намѣченъ, съ Высочайшаго соизволенія, его предше-ственникомъ, еще разъ заручиться одобреніемъ такой политики со стороны Государя, по докладу высшаго въ Имперіи совѣ-щательнаго учрежденія по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Въ Комитетѣ Министровъ взглядъ Бунге нашель едино-душную поддержку, особенно въ виду приведенныхъ Мини-стромъ Путей Сообщенія цифровыхъ данныхъ, касавшихся результатовъ эксплоатаціи двухъ выкупленныхъ къ тому вре-мени желѣзнодорожныхъ линій: Харьковско-Николаевской и Тамбово-Саратовской. По расчету Ген. Ад. Посьета, за 1883 г.— первый годъ, когда на упомянутыхъ линіяхъ былъ стримѣнснъ общій порядокъ эксшюатаціи желѣзныхъ дорогъ казною **), чистый доходъ Харьковско-Николаевской дороги равнялся 903.000 р., тогда какъ за два предшествовавшіе года въ сово-купности онъ не превышалъ 656.000 р.; на Тамбово-Саратов-ской же дорогѣ, дававшей въ 1881 и 1882 г. г. дефициты по эксшюаташи, за 1883 г. получилось хотя и незначительное, но

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

^*) Харьковско-Николаевская дорога, хотя и перешла въ казну на основаніи Бгло. повелѣнія 21 Марта 1881 г. (см. выше), однако, по свидѣтельству Министра Путѣй Сооб- іденія, акцилоатировалась Правительствомъ въ 1881 и 1882 гг. на прежнихъ началахъ акціонернаго общества; Тамбово-Саратовская же линія была принята въ казенное аавѣ- дываніе только съ 1 Января 1883 г.

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

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

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

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

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

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

цифра ихъ была опредѣлена въ 895–981 которые Правительство рѣшило уплатить наличными деньгами *).

Въ разсмотрѣнномъ дѣлѣ, помимо незначительности указаннаго непосредственнаго расхода казны по приобрѣтенію линіи, протяженіе которой все же превышало юо версть, обращаетъ на себя вниманіе еще оговорка, принятая Коми-тетомъ Министровъ относительно самага порядка расчетовъ казны съ частными кредиторами ликвидируемой компаніи. Комитетъ обусловливалъ выдачу изъ казны приведенной выше суммы въ 895–981 Р- обязательствомъ правленія общества Му-ромской дороги произвести чрезъ троекратную публикацію вызовъ всѣхъ его частныхъ кредиторовъ, съ предвареніемъ ихъ, что по истеченіи двухъ мѣсяцевъ со дня послѣдней публикаціи никакія, непредъявленныя въ теченіе этого срока, претензіи, не будутъ приняты во вниманіе. Затѣмъ признано было необходимымъ потребовать отъ правленія подлинныхъ росписокъ кредиторовъ, своевременно сдѣлавшихъ свои заявленія, въ полученіи слѣдовавшей каждому суммы; всѣ же могу-щія обнаружиться впослѣдствіи претензіи акціонеры обязались принять на свою отвѣтственность (само собою разумѣется, кромѣ текущихъ расходовъ эксплуатаціи, которые оставались на обязанности Правительства, какъ правопреемника общества).

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

См. Журн. Ком. Мин. 20 Февраля 1885 г

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

передававшими эксгототируемыя ими линіи въ завѣдываніе казны (кромѣ нѣкоторыхъ отдѣльныхъ случаевъ, обусловлен-ныхъ особыми обстоятельствами) *).

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

*\ Положеніе Ком. Мин. о ликвидаціи дѣлъ общества Муромской дороги было утверждено Гооудлремъ 2 Марта 1885 г. Дорога прпнята въ казну съ 5 Октяоря того же года.

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

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

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

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

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

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

оказывать обществу неоднократныя и крупныя денежныя вослособленія не только уплатою полностью дохода по акціямъ и облигаціямъ, но и ссудами изъ суммъ бывшаго желѣзно-дорожнаго фонда, а также авансами изъ средствъ Государ-ственного Казначейства. Общая задолженность Уральской дороги Правительству къ 1885 г. выражалась цифрою въ 7.000.000 р. мет. и около и.ооо.ооо р. кред.; строительные же долги общества частнымъ кредиторамъ составляли къ тому же времени около 8.500.000 р. кред. *). При такомъ состояніи счетовъ компаніи, попытка ея получить разрѣшеніе на выпускъ дополнительнаго облигаціоннаго займа не могла, конечно, встрѣтить сочувствія у Правительства; тѣмъ не менѣе Министръ Путей Сообщенія, въ виду полной исправности общества по выполненію всѣхъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ по технической части, полагалъ возможнымъ оказать компаніи нѣкоторое пособіе для расчета общества съ его частными кредиторами, но съ тѣмъ непременнымъ условіемъ, чтобы Уральская дорога безотлагательно перешла въ казенное управ-леніе посредствомъ обмѣна акцій ея на равноцѣнныя прави-тельственныя облигаціи. Для опредѣленія размѣра проектиро-ваннаго пособія, при Министерствѣ Путей Сообщенія была учреждена особая коммисія изъ представителей заинтересован-ныхъ вѣдомствъ; затѣмъ этотъ вопросъ обсуждался въ Совѣтъ Министра Путей Сообщенія и, наконецъ, по нему происходила переписка между Министрами Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнымъ Контролеромъ. По всестороннемъ разсмо-трѣніи дѣла было установлено, что Правительство можетъ согласиться на выдачу обществу вослособленія (для расчета съ частными кредиторами) въ размѣрѣ 800.000 р.; указанною суммою, какъ удостовѣрялъ Министръ Финансовъ (Н. Х. Бунге), вполнѣ покрывались тѣ издержки общества, производ-ство которыхъ обусловливалось особыми распоряженіями Пра-вительства по отношенію къ разсматриваемой дорогѣ (затраты, зызванныя измѣненіями техническихъ условій постройки; убытки, причиненные прогуломъ рабочихъ вслѣдствіе приоста-ловки работъ по требованію Министерства Путей Сообщенія въ 1877—1876 г.г., во время пересмотра вопроса о направленіи щ и т. п.); остальная же часть строительныхъ долговъ

См. предст. М-ра П. С. въ Ком. Мин □

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

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

*) Постройка на казенныя средства Екатеринбургско-Тюменской дороги была рѣшена Высочайше утвержденнымъ 11 Декабря 1882 г. положеніемъ Комитета Министровъ; въ Декабрѣ 1885 г. линія уже была открыта для движенія. Самаро-Уфимская же дорога (первый участокъ Сибирской магистрали), направленіе которой установлено положеніями того же Комитета, Высочайше утвержденными 6 и 25 Января 1885 г., была завершена въ концѣ лѣта 1888 г. (см. слѣдующую главу).

***) Продолженіе Самаро-Уфимской линіи до Екатеринбурга замедлилось осуществленіемъ; лишь въ 1886 г. была отстроена линія Екатеринбургско-Челябинская, соединившая названный выше городъ съ продолженіемъ Самаро-Уфимскаго пути (Златоустско-Миасско-Челябинская).

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

На предъявленныя обществу Уральской дороги условія принятія линіи въ казну общество въ принципѣ изъявило согласіе, но кредиторы его не удовольствовались назначенной Правительствомъ для расплаты съ ними суммою (3.800.000 р.) и просили объ увеличеніи ея. Этотъ вновь возникшій вопросъ разсматривался въ Департаментѣ Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, которому Комитетъ Министровъ счелъ необходимымъ предоставить регулированіе окончательныхъ расчетовъ между казною и обществомъ Уральской дороги. Ставшій во главѣ Министерства Финансовъ съ 1887 г. Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій скло-нялся въ пользу нѣкоторой надбавки къ первоначально назначенной для расчета суммы. Объясняя, что акціонеры общества Уральской дороги владѣютъ всего лишь 22% общаго количества невышедшихъ въ тиражъ акцій компаніи, тогда какъ остальные 78% находятся въ рукахъ казны, онъ считалъ, что въ интересахъ самого Правительства было бы желательнымъ не оставлять предпріятія въ завѣдываніи лицъ, владѣющихъ едва 1/3 акціонернаго капитала компаніи, обна-ружившей, къ тому же, свою полную финансовую несостоятельность; въ виду этого и ради скорѣйшаго перехода въ

*) См. Журн. Ком. Мин. 8 Апрѣля 1886 г. Высочайшее утвержденіе послѣдовало «3 того же Апрѣля.

казну Уральской дороги, Управлявшій Министерствомъ Фи-нансовъ былъ готовъ рѣшиться на выдачу обществу, для расплаты съ его кредиторами, нѣкотораго цополнительнаго пособия, но ставилъ опредѣленіе размѣра такого пособия въ зависимость отъ условія, чтобы подобная выдача отнюдь не вызвала сверхсмѣтныхъ ассигнованій изъ средствъ Государ-ственного Казначейства. Съ этою цѣлью былъ найденъ слѣ-дующій исходъ: на добавочное воспособленіе признано воз-можнымъ обратитъ: а) запасный капиталъ общества (который, согласно уставу, собственно говоря, долженъ былъ бы при выкупѣ поступитъ въ вѣдѣніе казны) и б) остатки отъ суммы, ассигнованной уже условно по смѣтѣ чрезвычайныхъ расхо-довъ Министерства Путей Сообщенія на выкупъ Уральской дороги; въ итогѣ получалась цифра около 259-000 р., на которую и предположено было увеличить опредѣленную по положенію Комитета Министровъ сумму пособия обществу (3.800.000 р.) *). За изъявленнымъ компаніею согласіемъ под-чиниться такому расчету **) и по одобреніи его Государствен-нымъ Совѣтомъ, мнѣніе котораго по этому вопросу полу-чило Высочайшее утвержденіе з° Марта 1887 г., съ обще-ствомъ Уральской дороги былъ произведенъ окончательный расчетъ и линія принята въ казну съ іюля того же 1887 года.

Еще болѣе продолжительными переговорами съ акціоне-рами отличалось дѣло о иереходѣ въ завѣдываніе Правительства Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской линій.

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

* **) Согласіе это состоялось исключительно благодаря уступчивости самаго круп-наго изъ частныхъ кредиторовъ общества, извѣстнаго предпринимателя Губонина. который добровольно отказался отъ значительной чаоти своихъ вполнѣ законныхъ пре-тензій къ компаніи (см. тамъ же).

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

*) См. предст. Упр. М. Ф. въ Ком. Мин. отъ 28 Февраля 1887 г. за № 1975.

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

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

Прямымъ послѣдствіемъ такого положенія Комитета, одо-бреннаго ГОСУДАРЕМЪ 26 Марта 1887 Г., было возобновленіе переговоровъ Правительства съ представителями акціонеровъ обществъ Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорогъ, голландскими банкирами Липпманомъ и Розенталемъ. Эти послѣдніе не возражали протнвъ того, что русское Правитель-ство свободно отъ какихъ либо юридическихъ обязательствъ

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

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

поддерживать хорошие отношения к рынку голландскому, хотя бы ценою некоторых пожертвованій.

Такой политики Правительство было принуждено держаться и в рассматриваемом случае, причем, благодаря искусству покойного И. А. Вышнеградского, отличившагося особым умением доводить до благополучного конца самые сложные финансовые сделки, и здесь удалось свести требовавшиеся от нас уступки да возможного минимума. После продолжительных переговоров Министр Финансов (уже утвержденный к тому времени в этой должности) склонил акционеров Рязско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорог дать предварительное согласие на обмен каждых двух акций этих дорог на одну, гарантированную Правительством облигацию в 125 р. мет. нар., приносящую 3% интереса и погашаемую в течение срока, который оставался до прекращения действия концессий. «Принятие такого предложения, писал Вышнеградский в своем представлении в Комитет Министров, бесспорно вызовет со стороны Правительства ежегодные жертвы по уплате процентов и погашения по этим облигациям, но объем сих жертв будет почти вдвое меньше тех пожертвованій, которыя понесло бы Правительство, продолив еще на 12 лет согласно первоначальному ходатайству акционеров гарантию на акции двух названных обществ и предоставив им участие в чистом доходе дорог» *). Но было бы ошибочным предполагать, говорится далее в томъ

*) Министр Финансов представял слѣдующій расчетъ:

В случае продления гарантии по акциям обоимъ рассматриваемых обществ на 12 лет (до 1899 г.), с установлением размера гарантии в 3^{тм}/о с соответствующим погашением (чего первоначально домогались акционеры), капитализированная сумма ежегодных приплат Правительства за этот срок (при учете изъ 5% годовых) составила бы 3.687.196 р. мет. Допустив затѣм, что Правительство в 1899 г. по всей вероятности воспользовалось бы наступившим для него правом выкупить обѣ линии в казну, Т. С. Вышнеградский исчислял, что согласно условиям выкупа, которых добивались акционеры, выкупная рента за Рязско-Вяземскую и Моршанско-Сызранскую дороги равнялась бы 401.909 р. мет., причем ежегодные взносы в указанном размере Правительству пришлось бы производить до окончания срока концессий на упомянутыя линии, т. е. до 1955 г. Капитализированная изъ 5^о/о сумма такихъ взносов составила бы 4.332.869 р. мет. Такимъ образом, пожертвование казны, в случае удовлетворения первоначального ходатайства акционеров, выразилось бы в общѣй цифрѣ (3.687.196+4.332 869) 8.020.065 р. мет.

При комбинации же, выработанной Т. С. Вышнеградским (безотлагательный выкуп обѣихъ линий путемъ обмена каждых двухъ акций на одну 3^о/о правительствен-

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

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

ную облигацію въ 125 р. мѣт. нар.), на уплату процентовъ и погашенія по такимъ облигаціямъ (на нарицательный капиталъ въ 6.187.037 р. мет.) будетъ требоваться ежегодно 214.319 р. мет. Если капитализировать эти платежи на тотъ же, отмѣченный выше, срокъ окончанія дѣйствія концѣссій на разоматриваемыя линіи, то получится цифра 4.273.162 р. мет. Разность между этою цифрою и приведенною ранѣе суммою въ 8.020.065 р. мет. и выразитъ собою ту выгоду, которую Правительство получаетъ отъ принятія предложенной Министромъ Финансовъ комбинаціи (См. предст. М. Ф. въ Ком. Мин. отъ 18 Іюня 1888 г. за «М 6585»).

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

Одновременно съ обсужденіемъ, въ Юнѣ 1888 г., дѣла о выкупѣ Ряжско-Вяземской и Моршанско-Сызранской линій, Комитетъ Министровъ разсматривалъ и вопросъ о переходѣ въ казну Закавказской дороги. Еще ранѣ тотъ же Комитетъ, въ журналѣ своемъ, удостоившемся Высочайшаго одобренія 11 Февраля 1887 г., пришелъ къ заключенію, что въ виду какъ экономическаго, такъ и военнаго и политическаго зна-ченія названной линіи, прорѣзывающей Закавказскій край изъ одного конца въ другой и связывающей наши южныя моря, принятіе ея въ завѣдываніе казны представляется желатель-нѣе въ скорѣйшемъ времени. Желательность эта усугуб-лялась еще крайне ненормальною постановкою управленія дѣлами общества Закавказской дороги. Получивъ отъ Пра-вительства (въ 1884 и 1886 г.г.) разрѣшеніе на ироизводство весьма важныхъ и дорого стоящихъ государственныхъ соору-женій, каковы: улучшеніе Батумскаго порта (на 3 мил. руб.) и переустройство части Сурамскаго перевала (на сумму свыше 4 мил. руб.), общество передало исполненіе этихъ работъ своимъ контрагентамъ, инженеру Палашковскому и К°, кото-рые, вмѣстѣ съ тѣмъ, состояли крупными акціонерами обще-ства. Вскорѣ обнаружилось, однако, что лица эти обременены весьма крупными долгами, превышавшими нхъ активъ; при

*) См. предст. М-ра Фин. въ Госуд. Совѣтъ отъ 11 Мая 1889 г. за «№ 1935 (Дѣло Гоеуд. Сов. по Деп. Гоеуд. Экономіи 1889 г. за «№ 246).—Оставшійся на счѣтѣ об-ва Моршанско-Сызранской дороги долгъ въ 7.515 р. за отчужденіе недвижимыхъ имуществъ подъ . -яинію М-ръ Фин. предполагалъ покрыть изъ ожидавшагося избытка при реализаціи имѣющихъ замѣнить акціи облигацій (см. тамъ же).

такомъ положеніи дѣла Минис*ръ Финансовъ имѣлъ полное основаніе опасаться объявленія контрагентовъ общества не-состоятельными должниками; между тѣмъ, при подобномъ оборотѣ дѣла, не только замедлился бы ходъ уже нача-тыхъ работъ, но и матеріальнымъ интересамъ общества, а слѣдовательно и казнѣ, гарантировавшей доходъ на его капиталы, былъ бы нанесенъ тяжелый ущербъ. Для скорѣйшаго урегулированія дѣлъ компаніи Тайный Совѣтъ-никъ Вышнеградскій вступилъ съ акціонерами общества Закавказской дороги въ переговоры о немедленной уступкѣ эксплуатируемой ими линіи казнѣ, предлагая имъ про-извести эту операцію на слѣдующихъ главныхъ основа-ніяхъ: каждая невышедшая въ тиражъ акція (5%, стоимостью въ 125 р. мет. нар.) обмѣнивается на 4% правительственную облигацію цѣною въ 140 р. мет. нар.; на покрытіе долговъ Палашковскаго и К° назначается сумма въ 1.562.000 р., съ тѣмъ, чтобы изъ нея была удержана полностью цифра аван-совъ (около 9⁰⁰⁻⁰⁰⁰ Р-) > выданныхъ обществу за счетъ стоимости порученныхъ ему сооруженій, но еще не отработанныхъ контрагентами; затѣмъ Министръ Финансовъ соглашался принять на счетъ казны нѣкоторую часть дефицитовъ по эксплуатаціи линіи за прежнее время *).

Комитетъ Министровъ постановилъ по рассмотрѣнному дѣлу рѣшеніе, однородное съ его заключеніемъ по вопросу о выкупѣ Рязско-Вяземской и Моршанско-Сызранской дорогъ, т. е. по существу присоединился къ взгляду Министра Финансовъ, и передалъ основанія предположеннаго расчета съ обществомъ на обсужденіе Государственнаго Совѣта. Произведенный путемъ публикаціи вызовъ кредиторовъ общества выяснилъ, что компанія оказывается въ состояніи расплатиться по предъявленнымъ къ ней претензіямъ, но акціо-неры общества въ концѣ і888 г. отказались отъ даннаго ими „ ранѣ предварительнаго согласія на предложенныя Тайнымъ Совѣтникомъ Вышнеградскимъ условіа обмѣна принадлежав-шихъ имъ акцій на правительственныя облигаціи. Они ссыла-лись на то, что съ 1887 г. вексельный курсъ нашъ значительно поднялся и, слѣдовательно, дѣйствительная цѣнность 4% метал-лическихъ облигацій соразмѣрно понизилась; поэтому они не

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

желали болѣе получить въ замѣнъ своихъ акцій 4% облигацій, какъ было ранѣе условлено, но настаивали на выдачѣ имъ правительственныхъ бумагъ въ металлической валютѣ, приносящихъ 5% дохода. Палашковскій же, объясняя, что испрашивавшимся имъ въ 1888 г. пособіемъ въ 1.562.000 р. уже не покрываются всѣ его долговыя обязательства, такъ какъ съ тѣхъ поръ дѣла просителя значительно пошатнулись, ходатайство-валъ, кромѣ назначенія ему указаннаго пособія, еще о покупкѣ у него Правительствомъ принадлежавшихъ ему, просителю, но заложенныхъ имъ въ частной банкирской конторѣ, 13,400 акцій Закавказской дороги, съ уплатою за нихъ наличными деньгами по 196 р. кред. за штуку. Это послѣднее ходатайство Министръ Финансовъ, въ виду чрезмѣрности требованій Палашковскаго, не счелъ подлежащимъ удовлетворенію, но согласился на выдачу подъ эти акціи ссуды изъ казны, въ размѣрѣ 181 р. 36 к. за штуку, для выкупа ихъ изъ частной конторы, съ тѣмъ, однако, чтобы упомянутыя акціи затѣмъ перешли въ собственность Правительства въ уплату за выданную ссуду *).

Относительно же нѣкотораго увеличенія пожертвованія Правительства въ пользу прочихъ акціонеровъ общества Министръ Финансовъ полагалъ предпочтительнымъ не отклонять ходатайства въ этомъ смыслѣ, лишь бы только достигнуть безотлагательнаго перехода Закавказской дороги въ казну и положить предѣлъ тѣмъ крупнымъ потерямъ, которыя причиняла фискальнымъ и торговымъ интересамъ Государства ненормальная постановка хозяйства указанной дороги. Государственный Совѣтъ, на обсужденіе котораго было представлено это дѣло, сталъ на ту же точку зрѣнія и призналъ, что развивающееся все болѣе и болѣе движеніе по Закавказской дорогѣ настоятельно требуетъ хорошо организованной администраціи, правильно понимающей интересы линіи; существовавшее же до того времени правленіе

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

отнюдь не удовлетворяет такимъ требованіямъ. Поэтому Департаментъ Государственной Экономіи не возражалъ про-тивъ проекта Министра Финансовъ о соглашеніи съ обще-ствомъ на просимыхъ имъ основаніяхъ, посредствомъ выдачи акціонерамъ, въ замѣнъ акцій, правительственныхъ облигацій, приносящихъ 5% Дохода *).

Такимъ образомъ и въ данномъ случаѣ, какъ и при выкупѣ Уральской дороги (см. выше), Правительство не оста-новилось передъ нѣкоторымъ денежнымъ пожертвованіемъ, только бы прекратить несогласный съ обще-государственными видами порядокъ эксплуатаціи важной артеріи сообщенія. Правительство охотно шло на подобныя жертвы, надѣясь въ будущемъ путемъ установленія рациональнаго порядка упра-вления выкупленными линіями не только вернуть себѣ произ-веденныя съ этою цѣлью затраты, но и способствовать эконо-мическому оживленію тѣхъ раіоновъ, которые окажутся въ сферѣ вліянія эксплуатируемыхъ казною желѣзнодорожныхъ путей.

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

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

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

Такое заявление застало Комитетъ въ данномъ случаѣ отступить отъ принятаго юрьдика и не передавать финансовой стороны дѣла на разсмотрѣніе Департамента Экономіи; въ то время, когда Министръ финансовъ внесъ на усмотрѣніе высшаго Правительства вопросъ о выкупѣ Тамбово-Козловской дороги (въ Іюнь 1890 г.), для Государственнаго Совѣта уже наступило вакаціонное время; слѣдовательно, Департаментъ Экономіи могъ бы дать свое заключеніе не ранѣе начала осенней сессіи — между тѣмъ, дѣло не терпѣло отлагательства. Принявъ поэтому къ своему разсмотрѣнію представленный вопросъ во всемъ его объемѣ, Комитетъ Министровъ единогласно высказался за утвержденіе предположеній Министра финансовъ. Положеніе Комитета удостоилось одобренія Государя 30 Іюня 1890 г., и Тамбово-Козловская дорога была съ 1 Августа принята въ казну *). Дѣло о приобрѣтеніи въ казну Тамбово-Козловской дороги, въ виду особаго сокращеннаго порядка обсужденія его высшимъ Правительствомъ, стоитъ нѣсколько особнякомъ отъ другихъ дѣлъ, соединенныхъ съ нимъ въ настоящемъ изложеніи въ одну группу (см. выше), и можетъ быть причислено къ этой группѣ лишь въ силу того отличительнаго признака, что на окончательное рѣшеніе его, подобно другимъ дѣламъ той же категоріи, потребовалось нѣсколько лѣтъ. Отсутствіе другаго признака, характеризующаго рассматриваемую группу (участіе Государственнаго Совѣта въ обсужденіи отнесенныхъ къ ней вопросовъ), является, впрочемъ, дѣломъ чистой случайности: мотивировка рѣшенія, принятаго Комитетомъ Министровъ по данному вопросу, не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что основной принципъ распределенія желѣзнодорожныхъ дѣлъ между Государственнымъ Совѣтомъ и Комитетомъ Министровъ отнюдь не могъ считаться поколебленнымъ подобнымъ исходомъ дѣла. Что онъ, напротивъ того, оставался въ полной силѣ—это подтверждается Высочайшимъ повелѣніемъ, состоявшимся въ томъ же 1890 году

*) См. предст. М. Ф. въ Ком. Мин. отъ 16 Іюня 1890 г. за № 5056 и Журн. Ком. ін. 19 Іюня того же года.—Слѣдуетъ отмѣтить, что уплата процентовъ и погашенія >—>лигаціонному капитала общества, по общему порядку, церешла на обязанность Р' вительства, которое прекратило всякія отношенія между предприятиемъ.

касательно вопроса о соглашении съ акціонерами общества Либаво-Роменской дороги; обсужденіе финансовой стороны ходатайства акціонеровъ, согласно закиюченію Комитета Мини-стровъ, было, по прежнимъ примѣрамъ, предоставлено Департаменту Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта.

Общество Либаво-Роменской дороги образовалось, какъ было своевременно указано (см. томъ II, гл. VI настоящаго очерка), въ 1877 г. путемъ сліянія въ управленіе одной ком-паніи двухъ желѣзнодорожныхъ линій: Либавской и Ландва-рово-Роменской. Затѣмъ въ 1881 г. банкиръ Закъ составилъ синдикатъ капиталистовъ и приобрѣлъ отъ прежнихъ вла-дѣльцевъ акцій общества Либаво-Роменской дороги, наслѣдниковъ фонъ-Мекка, за 4000.000 р., всѣ акціи упомянутой компаніи (которыя, какъ извѣстно, не пользовались гарантіею Правительства). Однако, уже въ 1883 г., Закъ, какъ представитель новыхъ акціонеровъ общества, не получая на акціи никакого дивиденда, завязалъ переговоры съ Правительствомъ о продажѣ этихъ бумагъ въ казну. Переговоры продолжались нѣсколько лѣтъ, то прерываясь, то опять возобновляясь, но не могли быть доведены до конца, главнымъ образомъ въ виду чрезмѣрности предъявлявшихся акціонерами къ казнѣ требованій. Наконецъ, уже въ 1887 г., Закъ, убѣдившись, что Правительство отнюдь не намѣрено платить за акціи цѣну, превышающую ихъ дѣйствительную стоимость, рѣшился понизить свои притязанія и предложилъ казнѣ приобрести у него и его довѣрителей акціи Либаво-Роменской дороги путемъ замѣны каждой акціи (въ 125 р. мет. нар.) $\frac{1}{2}$ правительственною облигаціе нарицательной стоимостью въ 80 р. кред.; при тогдашнемъ курсѣ однородныхъ бумагъ дѣйствительная стоимость такой облигаціи соотвѣтствовала 65 р. кред. Министръ Финансовъ (Т. С. Вышнеградскій) считалъ такое предложеніе заслуживающимъ самаго серьезнаго вниманія въ виду его выгоды для казны и вошелъ по поводу него въ переписку съ подлежащими вѣдомствами. Переписка, вслѣдствіе сложности финансовыхъ расчетовъ по эксплуатаціи Либаво-Роменской линіи, продолжалась довольно долго и кончилась тѣмъ, что Закъ, прервавъ переговоры, подалъ прошеніе на Высочайшее имя, ходатайствуя передъ Государемъ объ оказаніи какой либо матеріальной поддержки акціоне-

уже нѣсколько лѣтъ не получавгаимъ дохода на затраченный ими для приобрѣтенія Либаво–Роменской дороги капи–таль *)• Въ прошеніи этомъ Закъ объяснялъ, что акціонеры бывшаго общества Ландварово–Роменской дороги въсвоевремя согласились на присоединеніе къ своей линіи бездоходнаго, по признанію самого Правительства, Либавскаго участка исклю–чительно въ виду заявленнаго Правительствомъ намѣренія произвести въ теченіе пяти лѣтъ капиталныя работы—стон–мостью около 6.000.000 р.—по улучшенію и расширенію Либавскаго порта, неустройство котораго было главнѣйшей причиной бездоходности проложенной къ нему желѣзнодоро–рожной линіи. Предначертанія Правительства остались, однако, неисполненными: работъ въ продолженіе двѣнадцати лѣтъ было произведено всего на 3–000.000 р., и портъ остался далеко не обустроеннымъ. Между тѣмъ въ 1885 г. Министерство Финансовъ на основаніи точнаго смысла устава Либаво–Ромен–ской дороги потребовало сліянія счетовъ обоихъ участковъ линіи (Либавскаго и Ландварово–Роменскаго), которые до тѣхъ поръ эксшюатировались порознь. При подобныхъ условіяхъубыточный Либавскій участокъ поглащаетъ всѣ доходы участка Роменскаго, и новые акціонеры общества Либаво–Роменской дороги потеряли всякую надежду на возможность получить въ близкомъ буду–щемъ хотя бы незначительный дивидендъ на принадлежащія имъ бумаги. Прося обратить вниманіе на тяжелое положеніе акціонеровъ, Закъ свидѣтельствовалъ, что новая администра–ція дороги, вступившая въ отправленіе своихъ обязанностей въ 1881 г. (послѣ приобрѣтенія акцій отъ наслѣдниковъ фонъ–Мекка), благодаря успѣшной дѣятельности по управлс□ нію линіею возвилсила доходность Либаво–Роменской дороги и тѣмъ доставила значительныя сбереженія Государственному Казначейству, уплативъ послѣднему свыше 20.000.000 р. про–центовъ и погашенія по оставленнвшъ Правительствомъ за собою облигаціямъ компани (вошедшимъ въ число консоли–дированныхъ), тогда какъ при прежнемъ составѣ акціонеровъ

•) Мысль о такомъ шагѣ была подана Заку самимъ Министромъ который съ Министромъ Путей Сообщеній призналъ за просителемъ какого либо юридическаго права и объявилъ Законъ въ Каб. Мин. отъ 21 Апрѣля 1890 г. за № 3492).

ежегодно требовала, для производства обязательных гоіатежей, пособій отъ Правительства *).

Въ Комитетѣ Министровъ, которому Государь поручилъ рассмотреть ходатайство Зака, мнѣнія по этому поводу раз-дѣлились. Меньшинство Членовъ Комитета, главнымъ пред-ставителемъ взгляда которыхъ явился покойный Государствен-ный Контролеръ, Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Филип-повъ, держалось мнѣнія, что Закъ не имѣеть ни юридиче-скаго, ни нравственнаго права рассчитывать на денежную под-держку со стороны Правительства; казна, какъ находилъ Государственный Контролеръ, отнюдь не обязана встуиаться за капиталистовъ, не получившихъ выгодъ, которыхъ они ожидали отъ совершенной ими коммерческой сдѣлки—въ данномъ случаѣ покупки акцій у прежнихъ владѣльцевъ дороги.

Что же касается до отношенія Правительства къ вопросу о расширеніи Либавскаго порта, то Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Филипповъ удостовѣрялъ, что намѣреніе Прави-тельства устроить этотъ портъ было заявлено имъ добро-вольно и не можетъ вообще создавать для казны какихъ либо передъ кѣмъ бы то ни было обязательствъ. На улучше-ніе порта было ассигновано 5-000.000 р.; затѣмъ, хотя работъ дѣйствительно было произведено всего на 3-000.000 р., тѣмъ не менѣе, благодаря имъ, гюртъ былъ настолько расширенъ, что могъ въ 1888 г. принять втрое больше торговыхъ судовъ для погрузки отпускнаго хлѣба, чѣмъ за девять лѣтъ до того. Дальнѣйшія же работы по улучшенію гюрта были отсрочены единственно потому, что въ случаѣ исполненія ихъ по нерво-начальному плану онѣ, въ виду сильно развившейся за послѣд-нее десятилѣтіе отпускной торговли Либавы, не привели бы къ намѣченной Правительствомъ цѣли, вслѣдствіе чего планъ этотъ оказалось необходимымъ пересмотрѣть. Далѣе, по мнѣнію Государственнаго Контролера, то обстоятельство, что доходность Либаво-Роменской дороги увеличилась послѣ пере-хода линіи отъ прежнихъ владѣльцевъ къ новымъ, также не можетъ служить поводомъ для предъявленія просителями какихъ либо требованій къ Правительству: Закъ передъ самимъ собою и передъ другими владѣльцами акцій былъ облянъ

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

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

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

менчуга (см. слѣд. главу), Либаво–Роменская дорога сдѣлалась звеномъ непрерывнаго рельсоваго пути, соединяющаго Черное море съБалтійскимъ; сосредоточеніе этого пути всецѣло въ рукахъ Правительства, посредствомъ приобрѣтенія въ казну Либаво–Роменской дороги, было бы лишь дальнѣйшимъ шагомъ Правительства въ слѣдованіи той политикѣ, которая вызвала пріемъ въ казну дорогъ: Закавказской, Рязско–Вязем–ской, Моршанско–Сызранской и др. и явилось бы весьма жела–тельнымъ въ видахъ какъ торговыхъ, такъ и политическихъ. По изложеннымъ соображеніямъ большинство Комитета пола–гало дать дальнѣйшій ходъ ходатайству Зака, съ тѣмъ, чтобы окончательное разрѣшеніе вопроса о принятіи или отклоне–ніи предложенныхъ имъ условій покупки акцій Либаво–Ромен–ской дороги въ казну послѣдовало лишь по тщательномъ разсмотрѣніи финан–совой стороны дѣла въ Государственномъ Совѣтѣ. *).

На журналѣ Комитета состоялась 12 Мая 1890 г. Соб–ственноручная Высочайшая резолюція: «Исполнить. Согласенъ съ мнѣніемъ Предсѣдателя и большшства».

Послѣ того, какъ было принято такое рѣшеніе, Министръ Финансовъ, въ виду тѣсной связи предстоявшаго къ обсу–жденію въ Государственномъ Совѣтѣ вопроса о вознаграде–ніи акціонеровъ Либаво–Роменской дороги съ общимъ состоя–ніемъ государственнаго кредита, испросилъ соизволеніе Госу–даря на предварительное разсмотрѣніе этого дѣла въ Коми–тетѣ Финансовъ, какъ учрежденіи, специально вѣдающемъ подобнаго рода вопросы. За выраженнымъ Императоромъ согласіемъ на такое направленіе дѣла, Комитетъ Финансовъ, обсудивъ составленную по этому поводу Дѣйствительнымъ Тайнымъ Совѣтникомъ Вышнеградскимъ записку, въ которой въ общихъ чертахъ повторялись доводы болыинства Коми–тета Министровъ въ пользу акціонеровъ Либаво–Роменской дороги, также призналъ, что «отобраніе въ казну названной Дороги безъ всякаго вознагражденія казною акціонеровъ было бы несогласно съ тою традиціонною политикою, которой всегда держалось въ финансовыхъ вопросахъ русское Прави–тельство и которая, по удостовѣренію участвовавшихъ въ сужденіяхъ трехъ бывшихъ Министровъ Финансовъ **), а

*) См. Журн. Ком. Мин. 1 и 8 Мая 1890 года. **) Рейтерна, Бунге и Абазы.

равно и нынѣшняго Министра Финансовъ, принесла суще-ственную пользу кредиту Россіи». Имѣя это въ виду и найдя, что Высочайше утвержденное 12 Мая 1890 г. мнѣніе большинства Комитета Министровъ представляет собою при-ложеніе къ дѣлу о Либаво-Роменской дорогѣ основныхъ началъ этой политики, Комитетъ Финансовъ полагаль: во-просъ о вознагражденіи акціонеровъ упомянутой дороги рѣшить утвердительно *).

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

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

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

**) Высочайшев утвержденіе мнѣнія Государственного Совѣта послѣдовало 11 Апрѣля 1891 г.; съ 1 Мая того же года Либаво-Роменская дорога принята въ казен-ное управленіе.

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

*) Бывали тѣлгк. не менѣе случаи, о которыхъ будетъ говорено ниже^ совыя условія перекода частныхъ линій въ казенное управление дѣлали примѣненіе подобнаго порядка безцѣльнѣшь въ чисто практическомъ отношеніи.

изводятся лишь послѣ обревизованія отчетовъ соотвѣтствующихъ правленій Государственнымъ Контролемъ.

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

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

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

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

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

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

5°/о на сроки, остававшіеся до времени полученія казною права на выкупъ какъ той, такъ и другой дороги, Министръ Финансовъ выводилъ капитальную цифру сбереженій: для Оренбургской дороги въ 526.120 р. кред., а для Донецкой—въ 709.190 р. кред. (см. предст. Мин. Фин. въ Соед. Приеутствіе Ком. Мин. и Деп. Госуд. Эк. Госуд. Сов. отъ 24 Ноября 1892 г. за № 9631 и 21 Мая 1893 г. за «N1 4327).

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

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

не ложилось бременем на казну: оно съ избыткомъ покры-валось процентами съ суммы сбереженій на экшюатаціи, кото-рая ожидалась на Оренбургской линіи послѣ перехода ея въ завѣдываніе Правительства. Отъ досрочнаго же выкупа Донец-кой дороги ожидалась прямая выгода для казны, которая заключалась въ слѣдующемъ: при томъ соглашеніи съ акціонерами, котораго удалось достигнуть, Правительство обмѣнивало акціи дороги на 4% облигаціи; между тѣмъ, при выкупѣ Донецкой дороги въ предусмотрѣнный уставомъ ея срокъ, который наступалъ только въ 1897 г., т. е. черезъ четыре года послѣ того времени, о которомъ идетъ рѣчь— акціи на точномъ основаніи постановленій устава пришлось бы замѣнять 8% облигаціями. Какъ объяснялъ Тайный Совѣтникъ Витте, при тогдашнихъ условіяхъ денежнаго рынка и учетнаго процента, установившихся вслѣдствіе про-изведенныхъ по инициативѣ бывшаго Мияистра Финансовъ (Вышнеградскаго) конверсій 5% и 4% государственныхъ бу-магъ, и эти облигаціи пришлось бы конвертировать въ 4% до того времени уплачивать гарантію акціонерамъ въ размѣрѣ 5% на капиталъ. При разсматриваемой же теперь комбинаціи Правительство на 4 года ранѣе реализируетъ выгоду отъ конверсіи 5% бумагъ на 1%—выгоду, которую Тайный Совѣтникъ Витте исчислялъ въ суммѣ 13.248 р. 56 к. мет. въгодъ, или— за всѣ четыре года—въ размѣрѣ 52.994 р.

На приведенныхъ условіяхъ, перешли въ завѣдываніе Пра-вительства разсматриваемыя двѣ линіи: Оренбургская съ 1 Января, а Донецкая—съ 1 Юля 1893 г. Оба эти дѣла обсу-ждались и были окончательно рѣшены въ учрежденномъ на основаніи Высочайшаго повелѣнія и Декабря 1891 г. Соединенномъ Присутствіи Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта (см. введе-ніе къ настоящему тому).

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

Витебской. Экономическое значеніе трехъ указанныхъ рельсо выхъ путей, составляющихъ продолженіе одинъ другаго и являющихся, въ совокупности, транзитною линіею изъ вну-треннихъ губерній къ Балтійскому морю, едва ли нуждается въ разъясненіи; естественно, поэтому, что Правительство, вступивъ на путь сосредоточенія въ своихъ рукахъ важныхъ въ государственномъ отношеніи желѣзныхъ дорогъ, которыя представлялось возможнымъ изъять изъ завѣдыванія частныхъ лицъ безъ особаго обремененія казны, прилагало немалыя старанія ко включенію этихъ дорогъ въ правительственную рельсовую сѣть. Чисто финансовыя соображенія также при-водили къ заключенію о цѣлесообразности скорѣйшаго вы-купа разсматриваемыхъ трехъ линій, особенно же двухъ послѣднихъ, отличавшихся низкою доходностью и требовав-шихъ отъ казны постоянныхъ приплатъ по гарантіи. Кромѣ того, въ уставѣ общества Риги-Двинской дороги, какъ было указано выше, отсутствовала обычная во всѣхъ другихъ уста-вахъ оговорка о томъ, что казна, по прошествіи извѣстнаго времени послѣ возникновенія общества, имѣетъ право выку-пить линію въ свое распоряженіе; для линій же Двинско-Витебской и Орловско-Витебской подобный срокъ наступалъ значительно позже, чѣмъ для другихъ русскихъ дорогъ; нако-нецъ, та же Двинско-Витебская дорога была единственною изъ нашихъ желѣзнодорожныхъ линій, которая, какъ въ былыя времена Главное Общество, принадлежала иностранной компаніи, причемъ имѣла за границею дорого стбящее само-стоятельное правленіе (въ Лондонѣ), дѣйствовавшее на осно-ваніи англійскихъ законовъ и содержимое на самомъ дѣлѣ, въ виду бездоходности линіи, почти всецѣло на счетъ ру.с-скаго Государственнаго Казначейства. Правительство, само собою разумѣется, было заинтересовано въ томъ, чтобы ио возможности скорѣе положить конецъ существованію столь ненормальныхъ условій эксплуатаціи рельсовыхъ сообщеній, имѣющ^хъ первостепенное экономическое значеніе. Министру Финансовъ (Тайному Совѣтнику Витте) удалосіз въ теченіе весьма непродолжительнаго срока достигнуть такого резуль-тата, причемъ предложенная имъ комбинація не только удо-влетворила акціонеровъ всѣхъ трехъ компаній, но еще пред-ставляла для казны весьма ощутительныя выгоды, настолько" очевидныя, что предложеніе Тайнаго Совѣтника Витте было

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

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

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

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

*) Размѣръ достигнутыхъ казною выгодъ Т. С. Витте опредѣлялъ: по Риго-Двинской линіи—въ 275.750 р. мет., по Орловско-Витебской дорогѣ—въ 344.625 р. мет. и по Даинско-Витебекой—въ 300.000 р. кред. (см. предст. М. Ф. въ Соед. Приеут. Ком. Мин. и Деп. Госуд. Эк. отъ 22 Декабря 1893 г., 11 Января 1894 г и 25 Мая 1894 г.

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

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

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

Что же касается прочихъ условій, на которыхъ, до наступленія уставныхъ сроковъ, были выкупаемы частныя желѣзнодорожныя линіи, то почти въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ, какъ видно изъ предшествующаго, соглашенія по этому предмету между Правительствомъ и обществомъ осущест-влялись на основаніяхъ, спеціально выработанныхъ для дан-ныхъ обстоятельствъ: какъ въ отношеніи размѣра доходности правительственныхъ бумагъ, которыми оплачивались выкупае-мые акціи, такъ и въ дѣлѣ установленія соответствія между нари-цательною стоимостью выкупаемыхъ акцій и замѣняющихъ ихъ правительственныхъ облигацій, а равно и въ опредѣленіи правъ на выкупное вознагражденіе различныхъ категорій акціонер-овъ — основанія эти для различныхъ желѣзнодорожныхъ компаній являлись далековне сходными между собою *). Равнымъ образомъ и льготы, которыя Правительство нерѣдко оказывало упраздняемымъ обществамъ, не поддаются систематической группировкѣ: въ однихъ случаяхъ акціонерамъ удѣлялись добавочныя суммы на производство расчетовъ съ частными кредиторами обществъ, въ другихъ—къ выкупной за акціи суммѣ присоединялось извѣстное денежное вознагражденіе за досрочную уступку казнѣ той или другой линіи и т. п. Разнообразіе условій досрочнаго перехода въ казну част-ныхъ рельсовыхъ путей являлось естественнымъ послѣдствіемъ тѣхъ обстоятельствъ, при которыхъ Правительству пришлось

*) Доходность правительственныхъ облигацій, выпускавшихся въ замѣнъ выку-паемыхъ акцій, колебалась между 5% и 3% (лишь послѣ производства Д. Т. С. Выше-радскимъ конверсионныхъ операций правительственныхъ процентныхъ бумагъ, 4"/, дохода стали считаться нормою для желѣзнодорожныхъ облигацій); при замѣнѣ акцій облигаціями за одну акцію иногда выдавалась полная облигація, иногда же эта пропор-ція не соблюдалась; въ нѣкоторыхъ случаяхъ выкупное вознагражденіе выдавалось только за непогашенныя акціи, въ другихъ же принимались въ раочетъ и дивидендныя свидѣтельства и т. д.

выполнять свою программу объ урегулированіи финансоваго положенія наиболее убыточно эксплуатировавшихся желѣзно-дорожныхъ линій. Рѣшившись изъять такія линіи изъ завѣ-дыванія частныхъ предпринимателей, Правительство относи-тельно многихъ изъ нихъ, какъ извѣстно, должно было счи-таться съ тѣмъ соображеніемъ, что сроки, съ которыхъ казна получала юридическое право выкупить ихъ отъ частныхъ владѣльцевъ, еще не наступили; поэтому Государству, не желавшему медлить приведеніемъ въ дѣйствіе разъ задуман-наго плана, не оставалось ничего инаго, какъ попытаться вступить съ такими желѣзнодорожными обществами (о кото-рыхъ и шла рѣчь въ настоящемъ отдѣлѣ) въ добровольную сдѣлку. Основанія же, на которыхъ заключаются подобнаго рода сдѣлки, къ какой бы области правоотношеній онѣ ни относились, всегда находятся въ зависимости отъ цѣлаго ряда разнообразнѣйшихъ условій: тутъ играетъ роль прежде всего степень настоятельности для того или другаго контрагента заключенія проектированной сдѣлки, затѣмъ—степень твердо-сти или уступчивости договаривающихся сторонъ и, нако-нецъ, рядъ другихъ, часто трудно предвидимыхъ, моментовъ, обусловливаемыхъ неминуемою въ подобныхъ дѣлахъ колли-зіею взаимно противоположныхъ матеріальныхъ интересовъ. Такъ было и въ дѣлѣ досрочнаго выкупа частныхъ желѣз-ныхъ дорогъ: Правительство, рѣшившись твердо держаться разъ намѣченнаго образа дѣйствій, вмѣстѣ съ тѣмъ не хотѣло для достиженія соглашеній съ обществами обрекать себя на слишкомъ тяжелыя денежныя траты; въ свою очередь, желѣз-нодорожныя компаніи естественно старались выговорить себѣ возможно широкія льготы; результаты переговоровъ въ каж-домъ отдѣльномъ случаѣ зависѣли отъ настойчивости Прави-тельства съ одной стороны, и отъ сговорчивости акціоне-ровъ—съ другой. При оцѣнкѣ этихъ результатовъ, вкратцѣ резюмирован-ныхъ выше, нельзя не отдать справедливости тому искусству, съ которымъ представители казенныхъ интересовъ сумѣли выполнить свою трудную и щекотливую задачу. Предше-ствующее изложеніе не оставляетъ сомнѣнія въ томъ, что всякаго рода требованія и притязанія, заявлявшіяся акціоне-рами упразднявшихся компаній, всегда рассматривались Пра-вительствомъ съ полнѣйшею безпристрастностью: казна без-

спорно свободна отъ упрека въ желаніи когда бы то ни было поставить фискальные интересы выше соображеній безусловной справедливости. Болѣе того, Правительство, какъ нагляд-нѣе всего доказываютъ примѣры соглашеній съ обществами дорогъ: Ряжско-Вяземской, Моршанско-Сызранской, Закавказ-ской и Либаво-Роменской, постоянно было склонно въ пре-дѣлахъ возможности не отказывать обществамъ въ матеріаль-ной поддержкѣ, простирающейся гораздо далѣе формальныхъ обязательствъ его передъ компаніями. Несмотря на такое отношеніе Правительства къ акціонерамъ, расчеты, приводив-шіеся четырьмя слѣдовавшими другъ за другомъ Министрами Финансовъ (Абазою, Бунге, Вышнеградскимъ и Витте), сви-дѣтельствуя, что предпріятыя казною операціи по выкупу, до наступленія предусмотрѣнныхъ уставами сроковъ, частныхъ желѣзнодорожныхъ путей удалось закончить безъ обремене-нія Государства значительными новыми обязательствами, а во многихъ случаяхъ даже съ достиженіемъ непосредственныхъ выгодъ для Государственнаго Казначейства. Общіе финансовыя выводы по операціямъ выкупа въ казну частныхъ рельсовыхъ путей будутъ представлены въ концѣ настоящей главы, по разсмотрѣніи всей совокупности дѣлъ подобнаго рода; теперь же достаточно указать на отмѣ-ченные выше благопріятные результаты финансовыхъ сдѣлокъ, заключенныхъ Правительствомъ, за періодъ времени 1881 — 1894 г-г-> съ тѣми желѣзнодорожными обществами, которыя согласились передать содержавшіяся ими линіи въ завѣдыва-ніе казны ранѣе наступленія для послѣдней формальнаго права выкупить ихъ въ свое вѣдѣніе.

ную линію. Во всѣхъ подобнаго рода уставахъ способъ исчи-сленія выкупнаго вознагражденія преподавался одинъ и тотъ же *) и сводился къ слѣдующему: изъ суммъ чистыхъ дохо-довъ каждой выкупаемой дороги за предшествующіе выкупу семь лѣтъ вычитается итогъ чистыхъ доходовъ двухъ наиме-нѣе доходныхъ изъ указанныхъ семи годовъ и затѣмъ средній чистый доходъ остальныхъ пяти лѣтъ принимается за норму чистаго дохода линіи. Къ такому постановленію всегда прибавлялась оговорка, что выведенная указаннымъ путемъ цифра не можетъ быть ни менѣе суммы чистаго дохода послѣдняго изъ принятыхъ для сравненія семи лѣтъ, ни ниже гарантированнаго Правительствомъ на основной капиталъ дан-наго общества ежегоднаго дохода; это значило, что для окончательнаго установленія суммы нормальнаго чистаго до-хода даннаго предпріятія требовалось сравнить три величины; и) средній чистый доходъ наиболѣе прибыльныхъ пяти лѣтъ, г) чистый доходъ за послѣдній передъ выкупомъ годъ и 3) гарантированный Правительствомъ доходъ,—и принять за основаніе послѣдующаго расчета наибольшую изъ упомяну-тыхъ величинъ. Приведенныя постановленія могли считаться общими для всѣхъ желѣзнодорожныхъ уставовъ, другія же финансовыя условія выкупа въ различныхъ уставахъ опредѣлялись раз-лично; такъ, напри-мѣръ, согласно нѣкоторымъ уставамъ нор-мальный чистый доходъ подлежалъ капитализаціи изъ 5% за неистекшее до срока концессіи время, и полученная сумма выплачивалась бывшимъ держателямъ выкупаемыхъ бумагъ единовременно (обыкновенно прибавлялось, что уплата должна производиться 5% облигаціями **), срокъ погашенія которыхъ предоставлялось установить самому Правительству); въ дру-гихъ же уставахъ говорилось о выплатѣ нормальнаго чистаго дохода въ видѣ ежегодной ренты, въ теченіе всего концес-сіоннаго срока. Затѣмъ, многіе уставы предусматривали необ-ходимость, при окончательномъ расчетѣ по выкупу, не вклю-чать въ выкупную сумму стоимости непогашенныхъ ко вре-

*) Основныя черты этого способа заимствованы были еще изъ договоровъ Французскихъ желѣзнодорожныхъ предпринимателей съ Французскимъ Правительствомъ.

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

мени выкупа облигацій прекращающей свое существование компании, предполагая, что обязанность уплачивать проценты и погашение по таким облигациям переходит в подобных случаях на Правительство; другие же не содержали такого правила. Наконец, в железнодорожных уставах замечалось вообще много неясностей в указаниях, касающихся весьма важных моментов для расчетов с упраздняемыми обществами: часто смешивались понятия чистого дохода и чистой прибыли *), отсутствовали руководящие правила для принятия того или иного курса при переводе цифр металлических платежей в кредитную валюту и т. д. Некоторым объяснением подобным недомолвкам может служить то обстоятельство, что большинство наших железнодорожных уставов утверждалось во время процветания концессионной системы, когда самим составителям уставов могло казаться мало вероятным, что Правительство действительно воспользуется когда либо предоставляемым ему правом выкупа частных линий в казну, да и наступление сроков выкупа предвиделось в более или менее отдаленном будущем. Когда же сроки эти в действительности наступили, взгляды заинтересованных ведомств на отношения Государства к железнодорожному делу, как известно, успели существенно измениться, и одной из главнейших целей Правительства было признано сосредоточение в руках казны важных в государственном отношении рельсовых путей, для чего было приступлено к систематическому изъятию из владения частных компаний многих железнодорожных линий. При таких условиях неясность уставных правил о выкупе обнаружилась с полной очевидностью и дала повод к продолжительным пререканиям между железнодорожными обществами и Правительством относительно объема принадлежащих каждой из сторон имущественных прав. Дальнейшее изложение покажет, что Правительство и в данном случае, также как и при переговорах с железнодорожными компаниями, уступавшими казне содержащиеся ими линии до

*) В железнодорожных делах эти понятия необходимо строго разграничивать. Под чистым доходом разумется сумма, подучаемая за вычетом из валового дохода расходов по эксплуатации; чистая же прибыль есть остаток, получаемый за вычетом из чистого дохода всех обязательных для обществ платежей.

наступленія предусмотрѣнныхъ уставами сроковъ выкупа, всегда относилось съ должнымъ вниманіемъ къ законнымъ требованіямъ общества; вполнѣ естественно, однако, что оно, вмѣстѣ съ тѣмъ, вовсе не было склонно переплачивать ком-паніямъ на выкупномъ вознагражденіи или соглашаться съ распространительнымъ толкованіемъ, которое акціонеры въ большинствѣ случаевъ давали своимъ лравамъ, указаннымъ въ подлежащихъ уставахъ. Для того, чтобы избѣжать позднѣй-шихъ нареканій, Комитетъ Министровъ, а потомъ и Соединенное Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта нерѣдко категорически оговаривали въ своихъ журналахъ, что если общества считаютъ свои права въ чемъ либо нарушенными состоявшимся по тому или другому вопросу рѣшеніемъ Пра-вительства, то имъ предоставляется искать возстановленія такихъ правъ обычнымъ судебнымъ порядкомъ. Компаніи, тѣмъ не менѣе, избѣгали пользоваться предоставленнымъ имъ правомъ и въ болыинствѣ случаевъ шли на компромиссъ, приводив-шій къ гюлюбовному соглашенію; въ нѣкоторыхъ случаяхъ подобный же исходъ дѣла обусловливался не столько неиз-вѣстностью результатовъ судебного разбирательства, сколько простымъ желаніемъ покончить скорѣе расчеты съ казною, не дожидаясь завершения контрольной ревизіи отчетовъ, неизбѣжно требующей сравнительно продолжительнаго вре-мени. Скорѣйшее окончаніе взаимныхъ расчетовъ по выкупу представлялось желательнымъ (по причинамъ, объясненнымъ ниже) и съ точки зрѣнія Правительства, которое поэтому, съ своей стороны, охотно шло навстрѣчу обществамъ. Такимъ образомъ, переходъ въ казну и тѣхъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, которыя были выкуплены по наступленіи предусмотрѣнныхъ въ уставахъ сроковъ, состоялся, строго говоря, не на основаніи уставныхъ правилъ о выкупѣ, но по добровольнымъ соглашеніямъ Правительства съ представи-телями желѣзнодорожныхъ компаній (исключая трехъ случа-евъ, о которыхъ будетъ упомянуто ниже). Уставныя правила служили лишь точкою отправленія для составленія каждою изъ заытересованныхъ сторонъ своего отдѣльнаго расчета суммы выкупнаго вознагражденія за линію, передаваемую казнѣ, причемъ обычныя въ такихъ случаяхъ разногласія, послѣ болѣе или менѣе продолжительныхъ переговоровъ, ула-

живались путемъ взаимныхъ уступокъ, расчищавшихъ путь для соглашенія.

На основаніи такихъ соглашеній были приняты въ казну, за время царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА Ш, семь желѣзнодорожныхъ линій, сроки для выкупа которыхъ Правительствомъ къ тому времени уже наступили. Линіи эти были слѣдующія: 1) Рязско–Моршанская, 2) Курско – Харьковско–Азовская, 3) Варшаво–Тереспольская, 4) Московско–Курская, 5) Балтійская, 6) дороги, эксплуатировавшіяся Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ (линіи Николаевская, С.–Петербургско–Варшавская и Нижегородская) и 7) Митавская дорога *).

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

времени наступления выкупного срока начинало замечаться увеличение вырабатываемого линией чистого дохода. В таких случаях Правительство опасалось, как бы при дальнейшем возвышении доходности, могущей привести к вырубке данной дорогою известной суммы, превышающей гарантированный казною доход ио линии, операция по выкупу такой линии, если бы Правительство почему либо отсрочило ее осуществление, не вызвала увеличения суммы выкупного вознаграждения (так как при подобном положении дела, в виду изложенных выше постановлений, содержащихся во всех железнодорожных уставах, выкупную сумму пришлось бы исчислять не на основании цифры гарантированного Правительством дохода, а в соразмерности с чистым доходом линии за последний перед выкупом год, превысившим норму Правительственной гарантии). Поэтому Правительство всегда склонялось к производству выкупа подобного рода линий по возможности без лишней потери времени. Указанное соображение было, между прочим, одною из главных побудительных причин для выкупа в казну железнодорожных линий, состоявших в эксплуатации Главного Общества, выкупа, который в свое время явился для акционеров компании полною неожиданностью и возбудил не мало толков, несмотря на то, что казна имела на производство такой операции неотъемлемое законное право (см. ниже). Что же касается финансовых условий перехода в казну перечисленных выше железнодорожных линий, то, в виду разнообразия положенных в их основание цифровых расчетов, их необходимо рассмотреть по каждой дороге отдельно.

Внося в Комитет Министров, в 1887 г., представление об условиях выкупа Ряжско-Моршанской дороги, Министр Финансов (Вышнеградский)—во внимание к тому, что этот выкуп являлся первым случаем приобретения частной железнодорожной линии казною, по наступившему для последней праву *)—счел долгом установить некоторые общие основания финансовых условий подобного приобретения, могущия иметь значение и для последующих случаев совершения

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

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

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

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

Оставаясь, по приведеннымъ соображеніямъ, при своей прежней точкѣ зрѣнія на вопросъ о принятіи въ казну Ряжско–Моршанской дороги, Комитетъ полагалъ: передать эту линію въ вѣдѣніе Правительства съ 1 Января 1888 г., оконча–тельное же опредѣленіе цифры выкупнаго вознагражденія предоставить, по обще–принятому порядку, Департаменту Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта, который своевременно поднесетъ свое заключеніе на усмотрѣніе ГОСУДЛЯ ИМПЕРАТОРА *). Контрольная ревизія обнаружила, что правленіе общества въ отчетахъ своихъ значительно преувеличивало цифру доходности дороги за послѣдніе передъ выкупомъ года. По надлежащемъ сокращеніи размѣра показанной доходности, Государственный Контроль, а затѣмъ и особая коммисія, состоявшая изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, пришли къ убѣжденію, что по сравненіи трехъ величинъ, изъ которыхъ наибольшая должна была, по ея капитализаціи, считаться, согласно уставу, за выкупную цѣну Ряжско–Моршанской дороги:—1) средняго чистаго дохода наиболѣе при–быльныхъ пяти лѣтъ изъ предшествовавшаго выкупу семи–лѣтія; 2) чистаго дохода за послѣдній передъ выкупомъ годъ, и 3) гарантированнаго Правительствомъ дохода на основной капиталъ компаніи—самою крупною является цифра гаранти–рованнаго дохода. Въ виду этого Министръ Финансовъ объ–явилъ обществу, что, за переходомъ на Правительство, по принятіи дороги въ казну, обязанности уплачивать проценты и погашеніе по облигаціямъ бывшаго общества Ряжско–Моршанской дороги, выкупъ линіи состоится путемъ замѣны непога–шенныхъ акцій общества правительственными облигаціями на нарицательную сумму акціонернаго капитала безъ какой либо доплаты акціонерамъ со стороны Правительства **). Въ виду

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

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

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

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

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

обществу 4% облигацій, но по расчету лишь 120 р. номи-нальных за каждую акцію, т. е. черезъ замѣну каждыя пяти акцій, въ юо р. кред. каждая, шестью правительственными облигаціями, той же нарицательной цѣны. При такихъ усло-віяхъ, какъ объяснялъ Министръ Финансовъ, 5% непогашен-ный акціонерный капиталъ общества обратился бы въ \% капиталъ въ ежегодный платежъ по которому процентовъ и погашенія (въ теченіе бѣ года—срока оконча-нія концессіи) составитъ 152.507 р. 94 к-кред., всего на 413 Р-13 болѣе платежа по 5% капиталу *). Это незначительное пожертвованіе Министръ Финансовъ считалъ маловажнымъ въ сравненіи съ тѣми сбереженіями, которыя казна реализуетъ отъ перехода Ряжско-Моршанской дороги въ завѣдываніе Правительства и отъ соединенія ея въ одномъ упра-вленіи съ дорогами Ряжско-Вяземской и МоршанскоСызран-ской, не говоря уже о тѣхъ общихъ выгодахъ, съ которыми сопряжено прекращеніе прежней тарифной политики Ряжско-Моршанской дороги, не соотвѣтствовавшей интересамъ отече-ственной торговли **).

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

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

*) См. предет. Мин. Фин. въ Госуд. Совѣтъ отъ 6 Мая 1892 г. за ДЗ 39П (дѣло Гоеуд. Сов. по Деп. Экономіи за № 211).

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

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

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

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

вой стороны возбужденнаго вопроса, еще и съ соображеніями политическаго свойства, представленными на усмотрѣніе При-сутствія Министромъ Финансовъ, Тайнымъ Совѣтникомъ Вптте. Дѣло заключалось въ томъ, что значительная часть акцій бывшаго общества Курско-Харьково-Азовской желѣз-ной дороги находилась въ разсматриваемое время въ рукахъ иностранцевъ. Такой переходъ акцій въ иностранныя руки явился послѣдствіемъ комбинаціи главнаго акціонера назван-ной дороги, Полякова, который, умѣло воспользовавшись благопріятною минутою для сбыта русскихъ бумагъ, успѣлъ помѣстить немалое количество акцій упомянутой дороги во Франціи, Бельгіи и Голландіи, и при томъ не только акцій непогашенныхъ, но и дивидендныхъ, т. е. такихъ, по кото-рымъ основной капиталъ уже былъ выданъ ихъ владѣльцамъ и по которымъ держатели ихъ не имѣютъ права на получе-ніе дохода изъ гарантированныхъ Правительствомъ шіатежей, а получаютъ извѣстный процентъ лишь въ томъ случаѣ, когда причитающійся на долю акціонеровъ дивидендъ пре-вышаетъ гарантированную Правительствомъ норму. Ведя свое дѣло весьма искусно, Поляковъ поднялъ цѣну дивидендныхъ акцій Курско - Харьково - Азовской линіи за границу до 150 франковъ и болѣе. Русское Правительство путемъ печати 'предостерегало иностранныхъ покупателей отъ излишняго довѣрія къ такимъ бумагамъ, но мѣра это не оказала ощути-тельнаго воздѣйствія и, по свѣдѣніямъ Министерства Финан-совъ, въ началѣ 1893 г. въ рукахъ мелкихъ капиталистовъ за границу имѣлось около 74-000 акцій названной дороги.

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

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

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

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

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

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

Пока заинтересованныя вѣдомства работали надъ получе-ніемъ такого вывода, Министръ Финансовъ вступилъ въ переговоры съ представителями акціонеровъ, которые предло-жили ему безотлагательно произвести расчетъ съ обществомъ, при условіи принятія Правительствомъ пассива и актива всего предпріятія сполна и признанія затѣмъ всѣхъ взаимныхъ сче-товъ оконченными. Основанія соглашенія намѣчены были слѣ-дующія: за каждыя ю непогашенныхъ акцій общества выдается 15 правительственныхъ 1% облигацій по 125 р. зол. каждая; по 19 такихъ же бумагахъ выдается за каждыя 50 дивидендныхъ акцій, и кромѣ того за каждую акцію выплачи-вается еще наличными деньгами: за непогашенную по 8 р. 55 к. кред., а за дивидендную—по 8 р. кред.; всѣ причитаю-Щіяся акціонерамъ гю такому расчету суммы выдаются сполна, безъ всякихъ вычетовъ и удержаній за время принадлежности дороги обществу; всѣ относящіяся къ обществу претензіи Правительства и третьихъ лицъ, какія могутъ возникнуть въ будущемъ, доля:ны быть отнесены на средства эксплуатаціи выкупаемой линіи. Взвѣсивая выгоды такой сдѣлки съ точки зрѣнія финан-

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

совых интересов Правительства, Министръ Финансовъ пришелъ къ выводу, что въ случаѣ, если на этой почвѣ состоится соглашеніе, придется выпустить 1% правительственныхъ облигацій на 7.070.875 р. и выплатить наличными деньгами 838.558 р. кред. Эти цифры представляли бы собою размѣръ окончательнаго вознагражденія общества; но для опредѣленія дѣйствительнаго расхода казны при такихъ условіяхъ, слѣдовало къ капиталу въ 7.07.875. Присоединить такую нарицательную сумму (въ 4% же облигаціяхъ), которая соотвѣтствовала бы цифрѣ обращенныхъ на общество послѣ производства контрольной ревизіи начетовъ (выведенной въ размѣръ 1.455-739 р-кред.), такъ какъ при заключеніи проектированной сдѣлки Правительство принуждено было бы отказаться отъ возмѣщенія этихъ денегъ казнѣ. По расчету Тайнаго Совѣтника Витте, съ этою цѣлью пришлось бы выпустить облигацій еще на 1.054-875 р. Мет. Общая сумма облигаціоннаго капитала равнялась бы, такимъ образомъ, 8.125.750 р., ежегодный же платежъ процентовъ и погашенія по нему—357-728 р. мет. Эта послѣдняя сумма и представила бы собою размѣръ ежегодныхъ обязательствъ, принимаемыхъ на себя Правительствомъ въ замѣнъ уплаты ежегодной ренты, которая, какъ извѣстно, была установлена особою комиссіею. При сопоставленіи приведенныхъ величинъ (съ переводомъ металлической валюты въ кредитную по курсу 1 р. мет.— 1 р. 50 к.— кред.), оказывалось, что ежегодный платежъ по облигаціямъ будетъ на 12.235 р. меньше, чѣмъ платежъ по рентѣ на прежде установленныхъ основаніяхъ *).

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

ству пришлось бы выплатить на удовлетворение указанной претензии, при ранѣе проектированномъ порядкѣ расчета; еди-новременное сбережение казны въ данномъ случаѣ исчислялось Министромъ въ суммѣ около 53.000 р.– кред. *).

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

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

*) Цифра эта выводилась слѣдующимъ образомъ: нормальный супердивидендъ, какъ указано выше, былъ опредѣленъ въ 397.693 р. 22 к. кред., но изъ этой суммы должна была ежегодно удерживаться падающая на нее часть контрольнаго начета, которую Министръ принималъ въ 69.659 р. 73 к. кред. въ годъ. Такимъ образомъ при ісчетѣ по уставнымъ уоловіямъ, акціонеры за три года получили бы за счетъ ожидав-шихся супердивидендовъ (397.693 р. 22 к.–69.659 р. 73 к.)=984.100 р. 47 к. кред., но изъ этой цифры подлежали бы удержанію 5% купонный налогъ и сумма, излишне по-іученная акціонерами по дивиденднымъ акціямъ (по аирѣльскому купону за 1894 г.), которую съ нихъ слѣдовало взыскать, въ виду того, что по замѣняющимъ акціи прави-тельствственнымъ облигаціямъ было рѣшено начать выплату процентовъ и гюгашенія уже

1 Января 1894 г. За такими вычетами приведенная выше сумма обращалась въ цифру 891.867 р. 1 к. кред., которая была болѣе достигнутой добрсвольнымъ соглашеніемъ цифры доплаты наличными деньгами (838.558 р. 45 к. кред.) на указанную Министромъ сумму (см. пред. М. Ф. въ Соед. Присут. К. М. и Деп. Гос. Эк. отъ 18 Мая 1894 г. за№ 23970).

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

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

Соединенное Присутствіе признало такой взглядъ осно-вательнымъ и приняло его въ руководство для послѣдующихъ случаевъ выкупа желѣзнодорожныхъ линій, въ уставахъ кото-рыхъ содержалось однородное постановленіе въ этомъ смыслѣ.

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

См. Журн. Сосд. Присут. 24 Мая и 4 Юня 1894 года.

тельства съ обществомъ по производствѣ обычной контрольной ревизіи отчетовъ компаніи обнаружилось, что чистый доходъ въ теченіе послѣдняго передъ выкупомъ семилѣтія не покрывалъ обязательныхъ платежей по капиталамъ линіи; слѣдовательно, согласно общепринятымъ условіямъ желѣзнодорожныхъ выкуповъ, расчетъ выкупнаго вознагражденія предстояло произвести на основаніи цифры гарантированнаго по акціямъ дохода, какъ наибольшей изъ суммъ, прививавшихся въ такихъ случаяхъ за мѣрило. Сумма эта равнялась 266.872 р. 37 к.— золотомъ и должна была, такимъ образомъ, почитаться за размѣръ ежегодной ренты, на полученіе которой за выкупленную дорогу общество по уставу имѣло право. Общество ничего не нашло возразить противъ такого расчета по существу, но заявило претензію на полученіе, сверхъ выкупнаго вознагражденія, еще нѣкоторыхъ суммъ (свободнаго остатка запаснаго капитала къ 1 Іюня 1892 г.— дню перехода линіи въ казну, суммы, образовавшейся вслѣдствіе ускореннаго погашенія основнаго капитала и т. п.), на которыя оно предъявляло свои права; общая сумма претензій компаніи достигала около 80.000 р. кред. Правительство не признало такихъ притязаній уважительными, такъ какъ они не вытекали изъ прямаго смысла договора съ обществомъ на эксшюатацію Варшаво-Тереспольской дороги, и въ свою очередь предъявило компаніи начеть, въ обгдей цифрѣ и.ооо р. кред. и 138.000 р. мет., за неправильно присвоенныя себѣ обществомъ въ разное время денежныясуммы. Переговоры грозили затянуться на весьма продолжительное время, къ обоюдной невыгодѣ какъ Правительства, такъ и общества; поэтому обѣ стороны рѣшили покончить дѣло миролюбивымъ соглашеніемъ, которое, въ своей окончательной формѣ, выразилось въ замѣнѣ каждыхъ четырехъ непогашенныхъ акцій общества семью сторублевыми свидѣтельствами государственной 4% ренты **), съ уплатою, кромѣ того, на каждую акцію наличными деньгами по і р. кред., для покрытія расходовъ по

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

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

ликвидациі компаніи, падавшихъ на отвѣтственность акп.іо-неровъ *).

Эта сделка обращает на себя внимание потому, что здесь достигались результаты, благоприятные для обеих договаривающихся сторон. Действительно, согласно уставу общества Варшаво-Тереспольской дороги, акции общества при выкупе дороги в казну предстояло заменить такими процентными бумагами, по которым должна была выплачиваться до срока окончания концессии (1942 г.) ежегодная рента в известном установленном размере. В виду такого условия, в котором вовсе не упоминалось о ежегодном погашении подобных бумаг, ценность последних должна была постепенно понижаться по мере приближения 1942 г. к моменту же последней выплаты ренты они должны были потерять всякую стоимость. Это неудобство, при вновь выработанном соглашении, устранялось тем, что свидетельства 4% государственной ренты обезличивали держателям их устойчивую стоимость имевшей заменить их акции государственной бумаги, которая, хотя и выпускалась в виде безсрочного займа, тем не менее, на основании самых условий ее выпуска, рано или поздно имела быть погашена (полностью—единовременно или частично). Правительство же реализовало при указанной комбинации следующие выгоды: по расчету Министра Финансов для ежегодных платежей по тому количеству свидетельств государственной 4% ренты, которое будет необходимо для расчета с обществами, понадобится ежегодно в течение 46 лет сумма в 377-725 р. 45 к. кр.^еД. в том же случае, если бы Варшаво-Тереспольская дорога была выкуплена на точном основании уставных правил, причитавшаяся к выплате акционерам рента, как указано выше, равнялась бы 266.872 р. 37 к. мет. или при курсе 1 р. мет. = 1 р. 50 к. кред.—400-38 р. 5 л. к. в бумажной валюте; следовательно, сбережение казны, при осуществлении плана Министра Финансов, достигало 15-53 р. 1 г. к. в год. Это сбережение, как удостоверил Статс-Секретарь Витте, в течение 46 лет с избытком покроет все начеты на общество и переборы по гарантии, которые были заявлены

*) Основания соглашения были без возражений приняты Соединенным Присутствием и удостоились одобрения нынче благополучно царствующаго Государя Императора 13 Мая 1896 г.

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

Слѣдующею, по времени перехода въ вѣдѣніе казны линіею, Мос была дорога Московско-Курскал. Вопросъ о сосредоточеніи въ сш ді рукахъ Правительства всей магистрали отъ Москвы до Чернаго моря путемъ выкупа въ казну сѣвернаго участка ея (Московско-Курскаго) былъ поднятъ еще въ ячалѣ 1891 г. **) (въ это время Курско-Харьково-Азовская и Харьково-Николаевская дороги уже эксплуатировались казною). Московско-Курская дорога принадлежала къ числу тѣхъ немногихъ линій, кото-рыя давали своимъ акціонерамъ чистую прибыль сверхъ гаран-тированного дохода, причемъ общая доходность дороги возра-стала изъ года въ годъ. Бывшій Министръ Финансовъ заранѣ предвидѣлъ, что выкупная сумма за рассматриваемую дорогу достигнетъ весьма крупнаго размѣра и дѣйствительно, когда дѣло это дошло (въ 1892 г.) до Соединеннаго Присутствія, то выручка Московско-Курской дороги превысила собою при-были всѣхъ послѣднихъ лѣтъ. Причиною такого роста доход-ности, помимо нормальнаго развитія перевозочной дѣятельно-сти линіи, было обстоятельство случайное, заключавшееся въ томъ, что, вслѣдствіе неурожаа 1891 г. въ восточныхъ губер-ніяхъ, Московско-Курская дорога получила значительно боль-шее, противъ обыкновеннаго, количество хлѣбныхъ грузовъ: не только снабженіе хлѣбомъ Москвы и лежащаго на сѣверъ отъ нея раіона произведено было почти исключительно хлѣ-бомъ, слѣдовавшимъ съ юга, и притомъ преимущественно по названной дорогѣ, но линія эта еще приняла къ перевозкѣ весьма крупные транспорты хлѣба, отправлявшіеся по льгот-нымъ тарифамъ въ постигнутыя неурожаемъ губерніи. По-этому являлось несомнѣннымъ, что, въ случаѣ безотлагатель-

*) См. предст. Мин. Фин.въ Соед. Присут. отъ 15/іа Апрѣля]896 г. за № 3220. Съ выкупомъ Варшаво-Тереспольской дороги перешли въ эксплуатацію Правительства и линіи Брестъ-Холмская и Сѣдлецъ-Малкинская, отстроенныя казною и переданныя въ эксплуатацію обществу Варшаво-Тереспольской дороги въ 1887 г.

**) Въ этомъ же году (1 Августа) настуиилъ срокъ выкупа линіи.

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

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

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

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

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

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

за Московско–Курскую дорогу, пришла къ убѣжденію, что полученный акціонерами въ 1892 г. доходъ, въ видѣ указанныхъ выше исключительныхъ условий эксплуатаціи линіи за это время, не можетъ служить показателемъ нормальной доходности дороги. Поэтому, по мнѣнію комиссіи, наиболее справедливымъ путемъ для опредѣленія суммы выкупнаго вознагражденія являлось бы установленіе извѣстной цифры выкупной стоимости каждой акціи путемъ капитализаціи того средняго дохода, который можетъ быть выведенъ изъ сравненія получавшихся акціонерами за послѣдніе года дивидендовъ. Согласно такому расчету комиссія опредѣлила нормальную стоимость каждой акціи въ 259 р. кред., причемъ признала возможнымъ выдать эту сумму съ процентами за время съ 1 Января 1893 г.— (момента принятія дороги въ казну) по 1 Юля 1895 г. (срока ожидаемаго окончанія расчетовъ съ бывшимъ обществомъ); способъ уплаты былъ принять тотъ же, какъ и для Варшаво–Тереспольской дороги—выкупное вознагражденіе предполагалось выдать свидѣтельствами 4% государственной ренты, по курсу 97% *). Съ своей стороны представители акціонеровъ признали выведенную комиссіею цифру слишкомъ низкою и сначала просили увеличить ее до 270 р., но затѣмъ, въ видѣ примирительнаго предложенія, заявили цѣну въ 265 р. за акцію непогашенную и въ 165 р.—за дивидендную **). Тайный Совѣтникъ Витте нашель возможнымъ согласиться на эту послѣднюю цѣну, не считая ее преувеличенною. Въ своемъ представленіи по этому поводу въ Соединенное Присутствіе онъ объяснялъ, что осуществленіе предложенной обществомъ комбинаціи обѣщаетъ безспорныя выгоды казнѣ. По свидѣтельству Министра Финансовъ, вся выкупная сумма въ 4% бумагахъ, по курсу 97%, выразится въ такомъ случаѣ въ цифрѣ 49202.200 р. кред. нар.; годовой платежъ по этой

*) Биржевая цѣна 4% ренты въ то время (1895 г.) была выоте 97% (около 99%), но соглаено взгляду Финансоваго вѣдомства, въ томъ случаѣ, когда Цравительство выплачиваетъ выкупное вознагражденіе, а переходящую въ его вѣдѣніе желѣзную дорогу не наличными деньгамн, а государственными бумагами, представляется правильнымъ считать эти бумаги имѣющими такую цѣнность, по какой еамо Правительество имѣло оы возможность немедленно реализовать ихъ, т. е. примѣрно на 1% или 2% ниже еовременной биржевой цѣны.

***) Цѣна дивидендной акціи выводилась путемъ вычета номинальнаго капитала каждой акціиі Моековско–Курской дороги (100р.)

суммѣ опредѣлится въ 2.179.657 р.; сумма же эта менѣе какъ того нормальнаго, исчисленнаго особою комисіею, дохода акціонеровъ, путемъ капитализаціи котораго и опредѣлилась первоначально установленная цѣна акши въ 259 р. такъ и дохода общества за послѣдній* передъ выкупомъ годъ.

Проектъ Тайнаго Совѣтника Витте прошелъ въ Соединенномъ Присутствіи безъ всякихъ возраженій и по утвержденіи его Высочайшею властью былъ приведенъ въ исполненіе, причемъ для производства окончательнаго расчета съ выдачею процентовъ по акціямъ за время, ушедшее на переговоры, и со всѣми накладными расходами пришлось выдать, въ свидѣтельствахъ 1% государственной ренты,

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

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

·) См. предст. М. Ф. въ Соед. Присутствіе отъ 27 Мая 1895 г. за ЛИ 3650.

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

не производя выкупа Балтійской дороги въ казну, оставить ее въ рукахъ общества, предоставивъ послѣдному также и содер-жаніе отстроеной къ тому времени на казенныя средства Псково-Рижской линіи (см. слѣд. главу). Правительство не пошло, однако, на такое предложеніе; по мнѣнію особаго совѣщанія, учрежденнаго при Министерствѣ Финансовъ для веденія пере-говоровъ съ обществомъ, заявленіе правленія о принадлежа-іцемъ компаниі нравственномъ правѣ сохранить дорогу въ своемъ вѣдѣніи еще на продолжительное время въ виду тѣхъ потерь, которыя будто бы понесли держатели акцій отъ помѣщенія своихъ капиталовъ изъ 3%, не могло быть признано заслужи-вающимъ уваженія, такъ какъ, при реализаціонной цѣнѣ акцій общества, не превышавшей 65 р. за юо, акціонеры получали, въ сущности, на дѣйствительно затраченныя ими суммы не 3% > а около 5%5 слѣдовательно о потеряхъ въ данномъ случаѣ не можетъ быть и рѣчи. Затѣмъ, предположенія правленія о воз-можности для общества въ близкомъ будущемъ покрывать всѣ свои обязательные платежи безъ содѣйствія Правительства, совѣщаніе признало несоотвѣтствующими практическимъ резуль-татамъ эксплуатаціи линіи за послѣднее время и, слѣдовательно, не имѣющими твердыхъ основаній; предложенныя же обще-ствомъ условія аренды казенной Псково-Рижской дороги, по мнѣнію совѣщанія, не представляли выгоды для Правительства, такъ какъ, на основаніи ихъ, казна не освобождалась отъ обязанности оказывать денежную поддержку этой дорогѣ даже и послѣ передачи ея въ частныя руки. Наконецъ, совѣщаніе обратило вниманіе на систематическое возрастаніе эксшюата-ціонныхъ расходовъ по Балтійской дорогѣ (въ особеыности расходовъ на управленіе), несмотря на постоянное, параллель-ное увеличеніе валовой выручки, и отмѣтило крупную цифру задолженности дороги казнѣ (около 49 мил- Р-). Эта совокуп-ность фактовъ привела совѣщаніе къ убѣжденію, что хозяй-ство дороги ведется неудовлетворительно и что нѣтъ основаній рассчитывать на улучшеніе его въ ближайшемъ будущемъ, въ случаѣ оставленія линіи въ завѣдываніи частной компаниі *).

Заключеніе совѣщанія, представленное Министромъ Путей Сообщенія (Гофмейстербмъ Кривошеиннымъ) на разсмотрѣніе

*) См. предст. Мин. Пут. Сооб. въ Соед. ГГрис. Ком. Мин. и Деп. Экон. отъ 27 Фев-раля 1893 г. за № 2495.

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

Прежде чѣмъ перейти къ изложенію основаній этого расчета, необходимо остановиться на одной особенноти устава общества Балтійской дороги, которая въ значительной степени повліяла на исходъ разсматриваемаго дѣла. Въ 1872 г. обще-ству, какъ извѣстно (см. томъ II, гл. III настоящаго очерка), было разрѣшено пріобрѣсти въ свою собственность Петергоф-скую линію (съ вѣтвями) и выпустить, для покрытія сопря-женныхъ съ такою покупкою расходовъ, облигаціонный заездъ въ 4-5⁰⁰⁻⁰⁰⁰ Р- мет- наР- Займу этому не было присвоено правительственной гарантіи, но, согласно утвержденному въ томъ же 1872 г. новому уставу компаніи, уплату процентовъ и погашенія по разрѣшеннымъ облигаціямъ было опредѣлено относить на чистый доходъ общества, прежде уплаты по акціямъ гарантированнаго дохода, причемъ, въ случаѣ недо-статка чистаго дохода на платежи по облигаціямъ, недостаю-щая сумма должна была улачиваться изъ гарантированнаго по акціямъ дохода. Въ случаѣ же выкупа дороги въ казну, по буквѣльному смыслу устава, изъ выкупной за линію суммы, опредѣляемой посредствомъ капитализаціи, при учетѣ изъ 5%, наимень-паго гарантированнаго по акціямъ дохода за неистекшее до прекращенія дѣйствія концессіи время, удерживалась полностью нарицательная стоимость угюмянутыхъ облигацій, или, другими словами, съ переходомъ дороги въ казну уплата процентовъ и погашенія по облигаціямъ общества ложилась цѣликомъ на сумму гарантированнаго Правительствомъ по акціямъ дохода, и акціонеры должны были получить при расчетѣ, на точномъ основаніи устава, доходъ по принадлежавшимъ имъ бумагамъ въ размѣрѣ значительно меныпемъ, чѣмъ онъ былъ гарантиро-ванъ имъ казною. Въ виду такого постановленія устава Министръ Финансовъ н-медленно по переходѣ Балтійской дороги въ казенное упра-

вление счелъ необходимымъ принять мѣры къ тому, чтобы подобное уменьшеніе доходности акцій общества при пред-стоявшемъ расчетѣ было распредѣлено равномѣрно между всѣми акціями, оставшимися въ обращеніи къ моменту выкупа линіи. Единственнымъ средствомъ для достиженія такой цѣли было прекращеніе производства тиражей акцій общества, такъ какъ въ противномъ случаѣ владѣльцы акцій, вышедшихъ въ тиражъ во время переговоровъ между Правительствомъ и обществомъ, получивъ номинальный капиталъ по 125 р. зол. на акцію, совершенно устранились бы отъ указанныхъ выше послѣдствій расчета Правительства съ обществомъ гю выкупу дороги въ казну, что было бы явною несправедливостью. Мѣра эта съ Высочайшаго соизволенія была введена въ дѣйствіе по поло-женію того же Соединеннаго Присутствія, которое, однако, оставило открытымъ, до производства окончательнаго расчета съ обществомъ, вопросъ объ удержаніи изъ выкупной суммы стоимости непогашенныхъ облигацій. Контрольная ревизія установила, что за предшествовавшее выкупу семилѣтіе чистые доходы общества ни разу не были достаточны для покрытія всѣхъ обязательныхъ платежей; поэтому выкупная сумма была выведена путемъ капитализаціи гарантированнаго дохода по акціямъ и выразилась въ цифрѣ 16.710.428 р. мет. или 2.673-668,52 фунтовъ стерлинговъ *). Такой расчетъ вызвалъ горячія возраженія со стороны обще-ства; продолжительныя пререканія между представителями акціонеровъ и правительственными учрежденіями не могли быть окончены инымъ путемъ, какъ обычнымъ въ подобныхъ дѣлахъ соглашеніемъ, основаннымъ на взаимныхъ уступкахъ.

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

При оцѣнкѣ предложенныхъ обществомъ условій добро-вольнаго соглашения, Министру Финансовъ естественно при-ходилось сравнивать эти условія съ тѣми, на которыхъ Бал-тійская дорога была бы выкуплена Правительствомъ, ес-ли бы дѣло не удалось окончить миролюбивою сдѣлкою; а въ виду этого необходимо было считаться съ вопросомъ, признало ли бы Правительство въ такомъ случаѣ справедливымъ, пользуясь буквальнымъ смысломъ устава, вычесть изъ выкупной суммы за акціи стоимость непогашенныхъ облигацій, выпущенныхъ обще-ствомъ для приобрѣтенія Петергофскаго участка *). Съ своей стороны Статсъ-Секретарь Витте отвѣчалъ на этотъ вопросъ отрицательно. Выше уже было указано, что буквальное испол-неніе разсматриваемаго требованія устава имѣло бы послѣд-ствіемъ нѣкоторое умаленіе правъ бывшихъ акціонеровъ ком-паніи. Министръ Финансовъ, держась того же взгляда, отно-силъ упомянутую оговорку устава къ тѣмъ неточностямъ, которыя вообще нерѣдко попадались въ сравнительно ран-нихъ по времени заключенія договорахъ Правительства съ желѣзнодорожными обществами (см. выше); воспользоваться при расчетѣ съ акціонерами явнымъ недоразумѣіемъ **), допу-щеннымъ при составленіи устава, по мнѣнію Министра Финан-совъ, едва ли было бы справедливымъ и во всякомъ случаѣ не отвѣчало бы тому представленію о гарантіи русскаго Пра-вительства, которое сложилось у владѣльцевъ русскихъ фон-довъ и которымъ держится нашъ государственный кредитъ. Таковъ былъ взглядъ, послужившій точкою отправленія при разсмотрѣніи проекта соглашения, представленнаго ликви-даціонною комиссіею общества Балтійской желѣзной дороги. Основанія этого расчета заключались въ ходатайствѣ о призна-ніи всѣхъ взаимныхъ счетовъ между Правительствомъ и обще-

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

***) Что такое постановленіе было слѣдствіемъ очевиднаго недоразумѣнія, Ст.-Секр. Витте доказывалъ тѣмъ, что постановленіе это введеао было въ уетавъ со времени разрѣшенія обществу Балтійской дороги купить и эксгоюатировать Петергоф-скую линію. «Самый же Фактъ разрѣшенія обществу выпуока облигацій, за счетъ кото-рыхъ общество приобрѣло ПетергофСКІЙ участокъ, не могъ служить основаніемъ для уменьшенія вознагражденія акціонеровъ въ случаѣ выкупа въ казну Балтійской дороги, увеличенной приеоединешемъ указаннаго участка: нельзя было назначить за дорогу увеличеннаго протяженія сумму меньше той, которая была назначена за дорогу до при-соединеніи Петергофской линіи» (См. тамъ же).

ствомъ законченными, подъ условіемъ обмѣна каждыя четыре-пять непогашенныхъ акцій общества (по 125 Р- мет. штука) на пять сторублевыхъ свидѣтельствъ государственной \% ренты, съ доплатой извѣстной суммы (2 р. 68 к. на акцію)' для покрытія расходовъ по ликвидаціи компании, по уплатѣ коммисіоннаго вознагражденія и т. п. По заключенію Министра Финансовъ выкупная цѣна каждой акціи (принимая цѣну государственной ренты въ 97%) при такомъ расчетѣ равнялась 124 р. 34 к- кред. дѣйствительныхъ. При сопоставленіи съ этою стоимостью той цѣны, которую пришлось бы заплатить за каждую акцію, если бы для расчета была принята цифра выкупнаго вознагражденія, выведенная контрольной ревизіей (2.673-668.52 фунт. стерл.), безъ вычета изъ нея стоимости непогашенныхъ облигацій, оказывалось, что стоимость каждой акціи, установленная по добровольному соглашенію, ниже стоимости той же акціи, выведенной по уставнымъ условіямъ, на 5 Р- 54 к- кред. дѣйств. *).

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

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

*) Непогашенныхъ акцій Балтійской дороги къ моменту выкупа ея въ казну оставалось въ обращеніи 194.680 штукъ; елѣд. изъ опредѣленной контрольною ревизіею выкупной суммы въ 2.673.668,5-2 фунт. стерл., на каждую акцію пришлось бы 13,738,658 фунтовъ, или, по тогдашнему курсу, 129 р. 88 к. кред. (см. тамъ же).

вовъ не содержалось постановленія о вычетѣ изъ выкупнаго вознагражденія стоимости непогашенныхъ облигацій, допол-нить уставныя условія выкупа подобною оговоркою." Въ на-стоящемъ же случаѣ, С. Ю. Витте дѣйствовалъ какъ разъ об-ратно: онъ не считалъ возможнымъ удерживать изъ причитаю-щейся акціонерамъ суммы стоимость непогашенныхъ облига-цій, несмотря на то, что такое удержаніе прямо требовалось уставомъ. Здѣсь Министръ какъ будто шелъ наперекоръ принципу, уже укоренившемуся въ нашей желѣзнодорожной практикѣ за время царствованія Императора Александра III. На самомъ дѣлѣ, это было не такъ: принципъ оставался въ силѣ, доказательствомъ чему служатъ всѣ послѣдующія дѣла о выкупахъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ руки Пра-вительства; было лишь признано необходимымъ подвергнуть критикѣ по существу и признать недопустимымъ одно поста-новленіе устава, оказавшееся, при ближайшемъ разсмотрѣніи его, плодомъ недосмотра или недоразумѣнія. Сущность во-проса заключалась въ томъ, что Балтійская дорога представляла собою рѣдкій въ нашей желѣзнодорожной практикѣ примѣръ компани, въ которой гарантією Правительства пользовались только акціи, облигаціи же (выпущенныя самимъ обществомъ) оставались не гарантированными. Такимъ образомъ, когда, при обсужденіи условій выкупа этой дороги, за основаніе расчета выкупнаго вознагражденія, въ виду отсутствія супердивиден-довъ въ балансѣ общества, былъ принятъ гарантированный Правительствомъ доходъ, то онъ представлялъ собою доходъ только на акціи, а не на акціи и облигаціи, какъ въ большин-ствѣ другихъ нашихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Что же касается недопустимости при производствѣ выкупа какихъ либо удержаній изъ гарантированнаго казною дохода на акціи (которыя, по прекращеніи существованія того или иного общества, подлежатъ уничтоженію, а не остаются, подобно облигаціямъ, на отвѣтственности Правительства*), то по этому предмету въ средѣ Министерства Финансовъ за послѣднее время никогда не было двухъ взглядовъ, что подтверждаетъ вся наша желѣзнодорожная политика восьмидесятихъ и девяти-десятихъ годовъ.

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

Въ слѣдующемъ послѣ выкупа Балтійской дороги году— 18¹ 1894—было въ принципѣ рѣшено одно дѣло, которое какъ ^{мѣ} по сложности сопряженныхъ съ нимъ расчетовъ, такъ и по впечатлѣнію, произведенному самымъ его возникновеніемъ, занимаетъ выдающееся положеніе среди вопросовъ, разсматриваемыхъ въ настоящей главѣ. Рѣчь идетъ о выкупѣ въ казну линій., эксплуатировавшихся Главнымъ Обществомъ Россійскихъ желѣзныхъ дорожъ,—Николаевской, С.–Петербурго–Варшавской и Нижегородской. Двѣ послѣднія изъ нихъ, какъ извѣстно, были отстроены на собственныя средства Общества, возникшаго въ 1857 г., первая же, сооруженная распоряженіемъ и на счетъ Правительства еще въ царствованіе Императора Николая Павловича, поступила съ 1 Сентября 1868 г. въ завѣдываніе Главнаго Общества. Право казны на выкупъ С.–Петербурго–Варшавской и Нижегородской линій, согласно уставу Главнаго Общества, утвержденному въ 1861 г., наступило 1 Января 1887 г.; Николаевская же дорога, въ силу условій ея уступки въ частныя руки, могла быть обратно принята въ завѣдываніе Правительства черезъ 20 лѣтъ послѣ ея отдачи въ аренду, т. е. 1 Сентября 1888 г.

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

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

ствомъ Члена Государственнаго Совѣта Старицкаго), на кото-рую была возложена ревизія дѣйствій Главнаго Общества по эксплуатаціи Николаевской дороги за 1868—1882 г.г. *). Ком-мисія обнаружила въ дѣйствіяхъ компани весьма крупныя неправильности, заключавшіяся, главнымъ образомъ, въ отне-сеніи расходовъ по новымъ работамъ на линіи и по расшире-нію предпріятія на такія суммы, которыя, по толкованію боль-шинства Коммисіи, составляли, въ силу условій передачи Николаевской дороги въ частныя руки, собственность Прави-тельства, какъ участника въ прибыляхъ линіи. Въ виду этого большинство Коммисіи считало необходимымъ взыскать съ Общества неправильно израсходованныя имъ суммы и опре-дѣлило размѣръ начета въ цифрѣ из-749^{00т} Р- 69□4 к. **). Комитетъ Министровъ, на разсмотрѣніе котораго было, по Высочайшему повелѣнію, передано заключеніе Коммисіи Ста-рицкаго, посвятилъ этому дѣлу нѣсколько засѣданій; пренія затянулись не только по причинѣ сложности подлежащихъ обсужденію расчетовъ, но еще и въ виду внесенія въ Коми-тетъ, согласно волѣ Государя, всеподданнѣйшей записки Статсъ-Секретаря Петрова (Управлявшаго Кабинетомъ Его Величества), въ которой возбуждались по разсматриваемому дѣлу нѣкото-рые принципиальные вопросы. Главнѣйшіе изъ нихъ заключа-лись въ томъ, подлежатъ ли обсужденію Комитета самыя основанія расчета Коммисіи и какой способъ будетъ принятъ для приведенія въ исполненіе рѣшенія Комитета, имѣющаго послѣдовать по разсматриваемому дѣлу. Подробно изучивъ всѣ имѣвшіяся въ его распоряженіи данныя, Комитетъ остановился на слѣдующихъ главныхъ выводахъ:

і) журналы Коммисіи Старицкаго наглядно доказываютъ, что большин-ство Коммисіи, при постановленіи своего заклю-

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

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

* суммѣ 1.289.527 р. (ом. тамъ же).

ченія, руководствовалось отнюдь не одною только формаль-ною стороною дѣла, «но и самую сущность разсмотрѣнныхъ предметовъ и требованіями строгой справедливости»;

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

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

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

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

к_

+*! Министръ Путѣй Сообщенія (Посьетъ), не отвергая безусловно правильноеті¹ выводовъ большинства Коммисіи, признавалъ однако, что редакція Финансовыхъ общихъ условій передачи Николаевской дороги въ завѣдываніе частнаго обптесі можетъ дать нѣкоторое основаніе къ толкованію текста этихъ уоловій не въ> го смыслѣ, въ которомъ ионимало его большинство Коммисіи (см. тамъ же).

Такимъ образомъ, вся сумма начета, предъявленная къ Главному Обществу, возросла до 16.235.835 р.

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

Сущность предложенія Главнаго Общества заключалась въ томъ, что Общество соглашалось добровольно уплатить казнѣ, въ возмѣщеніе всѣхъ предъявленныхъ ему начетовъ (на 16.235—835 Р— 6³Д к.), 15 милліоновъ рублей, путемъ выпуска на эту сумму облигацій, уплату процентовъ по кото—рымъ брали на себя акціонеры. Кромѣ того, Общество согла—шалось принимать также на счетъ акціонеровъ ^{*}/з плате—жей по облигаціямъ, выпускаемымъ на производство новыхъ работъ по Николаевской дорогѣ. Въ замѣнь этого Общество ходатайствовало объ отсрочкѣ права казны на обратное принятіе въ свое завѣдываніе упомянутой линіи до 1 Января 1900 года.

Это предложеніе было предварительно рассмотрѣно въ учрежденномъ по Высочайшему повелѣнію Совѣщаніи изъ Государственнаго Контролера (Статсъ—Секретаря Сольскаго), Министра Путей Сообщенія (Посьета) и Управлявшаго Мини—стерствомъ Финансовъ (Вышнеградскаго). Для повѣрки сте—пени выгоды для казны предложенныхъ Главнымъ Обще—ствомъ условій оставленія Николаевской дороги въ его рукахъ еще на 12 лѣтъ (до 1900 г.), Совѣщаніе составило два расчета, которые показывали размѣръ пожертвованій казны: первый— въ случаѣ обратнаго принятія Николаевской дороги въ вѣдѣ—ніе Правительства 1 Сентября 1888 г., по старымъ условіямъ, ¹ второй—при производствѣ той же операціи 1 Января 1900 г., на новыхъ основаніяхъ, предлагавшихся Обществомъ. Изъ этихъ расчетовъ оказывалось, что если бы Николаевская дорога была выкуплена по прежнимъ условіямъ, то, принимая за снованіе результаты эксплуатаціи 1880—1886 г., ежегодная рента, которую казнѣ Пришлось бы выплачивать акціонерамъ по 1952 г. срокъ окончанія концессіи Главнаго

Главнѣшъ Обществомъ измѣненныхъ условіяхъ выкупа, эта рента будетъ на 810.000 р. менѣе. Въ виду такого расчета и высказаннаго Совѣщаніемъ пожеланія окончить миромъ начатое Обще-ствомъ судебное дѣло, въ исходѣ котораго не могло быть твердой увѣренности, предложеніе Главнаго Общества объ оставленіи въ его владѣніи Николаевской дороги на новыхъ условіяхъ было признано Совѣщаніемъ выгоднымъ для казны. Однако, для лучшаго обезпеченія существенныхъ интере-совъ, связанныхъ съ продолженіемъ эксплуатаціи Николаев-ской желѣзной дороги Главнымъ Обществомъ, Совѣщаніе признало полезнымъ предусмотрѣть случай, когда особыя соображенія государственной необходимости могутъ побудить Правительство принять въ казну Николаевскую дорогу и ранѣе 1900 г. Въ этихъ видахъ Совѣщаніе сочло необходи-мымъ оговорить условія выкупа въ распоряженіе Правитель-ства Николаевской дороги и до наступленія отмѣченнаго срока.

Вырабатывая эти условія, Совѣщаніе поставило себѣ задачей держаться строгой справедливости и выразить ихъ такимъ образомъ, чтобы положеніе Главнаго Общества, въ случаѣ отобранія у него Николаевской дороги ранѣе 1900 г., не оказалось хуже, чѣмъ при принятіи этой дороги въ казну і Сентября і888 г., на старыхъ основаніяхъ. Для достиженія такой цѣли было принято въ соображеніе, что выкупная рента, при псрсходѣ Николаевской дороги въ за-вѣдываніе Правительства на прежнихъ условіяхъ (съ і Сен-тября і888 г.), не могла быть по расчету самого же Совѣщанія менѣе 1.850.000 р., не подверженныхъ никакому налогу, и что, слѣдовательно, подлежавшая въ такомъ случаѣ выдачѣ Обществу ежегодно сумма близко подошла бы къ цифрѣ г.000.000 р., обложенныхъ сборомъ съ доходовъ отъ денеж-ныхъ капиталовъ. Поэтому Совѣщаніе признало справедливымъ обспечить эту послѣднюю сумму Главному Обществу въ каче-ствѣ минимальной выкупной ренты на случай обратнаго перехода Николаевской дороги въ казну ранѣе і Января 1900 года.

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

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

На приведенныхъ главныхъ основаніяхъ состоялось согла-шеніе Правительства съ Главнымъ Обществомъ, впоследствии, въ 1891 г., облеченное въ формальный договоръ, получившій санкцію Верховной власти по установленіи редакціи его Коми-тетомъ Министровъ **).

Между тѣмъ новый руководитель Министерства Финан-совъ, Т. С. Витте, возбудиль вопросъ о безотлагатель-номъ выкупѣ всѣхъ эксплуатирувавшихся Главнымъ Обще-ствомъ линій въ казну. Въ виду весьма крупныхъ личныхъ и имущественныхъ интсресовъ третьихъ лицъ, иричастныхъ къ этому дѣлу и заинтересованныхъ въ его исходѣ, пред-положенія Министра Финансовъ, для избѣжанія тревожныхъ или превратныхъ толковъ на биржѣ, хранились въ глубокой

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

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

тайнѣ и сдѣлались извѣстны веого за нѣсколько дней до обсу-ждения ихъ въ Соединенномъ Присутствіи Комитета Мини-стровъ и Департамента Государственной Экономіи Государ-ственного Совѣта.

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

По мнѣнію Т. С. Витте, первый вопросъ, на которомъ слѣдовало остановиться въ этомъ дѣлѣ, составлялъ вопросъ о томъ, какими соображеніями руководствуется Правительство въ данномъ случаѣ и на какомъ основаніи предполагается произвести изъятіе изъ вѣдѣнія Главнаго Общества эксплоа-тируемыхъ имъ линій. По этому поводу Министръ Финансовъ вкратцѣ изложилъ тѣ отношенія, въ которыхъ Общество нахо-дилось къ Правительству на основаніи своего устава и договора съ нимъ на содержаніе Николаевской дороги. Объяснивъ, что казна имѣеть, на точномъ основаніи устава, безспорное право на выкупъ въ свое вѣдѣніе, во всякое время, начиная съ 1 Января 1887 г., Варшавской и Нижегородской линій, Т. С. Витте напомнилъ Соединенному Присутствію, что въ силу упомянутаго уже договора, заключеннаго въ 1891 г., Правительство, въ случаѣ перехода въ казну этихъ двухъ линій, одновременно принимаетъ въ свое вѣдѣніе и Николаев-скую дорогу (§ 5 договора). Поэтому Министръ Финансовъ счпталъ достаточнымъ засвидѣтельствовать, что онъ пришелъ къ убѣжденію о возможности съ выгодною для казны восполь-зоваться принадлежавшимъ уже Правительству съ 1887 г. правомъ на выкупъ Варшавской и Нижегородской линій; при-нятіе въ казну Николаевской дороги, на основаніи изложен-наго, есть не болѣе какъ обязанность, отъ которой Правитель-ство не можетъ уклониться и которая является прямымъ слѣд-ствиемъ рѣшенія, принятаго Министерствомъ Финансовъ отно-сительно двухъ другихъ рельсовыхъ путей Общества.

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

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

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

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

чистыхъ ихъ доходовъ за' послѣднй года. При такомъ расчетѣ оказывалось, что чистый доходъ по обѣимъ линіямъ къ 1900 г., т. е. по прошествіи шести лѣтъ, возросъ на 9°0.000 р. А такъ какъ по уставу Главнаго Общества выкупная рента должна была вычисляться на основаніи чистаго дохода послѣдняго передъ выкупомъ года, то въ случаѣ отсрочки перехода въ завѣдываніе Правительства Варшавской и Нижегородской линій до 1900 г., казнѣ пришлось бы платить акціонерамъ ренту, на 900.000 р. превышающую ту, на которую эти послѣдніе имѣли бы право ири безотлагательномъ выкупѣ названныхъ линій. Слѣдовательно, убытокъ, допускаясь Министромъ Финансовъ въ случаѣ возврата въ казну Николаевской дороги въ 1894г.—переплата акціонерамъ 600.000 р.—съ избыткомъ покрывался бы тою выгодною, которую получило бы Правительство отъ немедленнаго выкупа Варшавской и Нижегородской линій въ сравненіи съ условіями такого же выкупа въ 1900 г. *).

Доводы Министра Финансовъ убѣдили Соединенное При—сутствіе въ томъ, что о формальномъ правѣ казны на выкупъ всѣхъ эксплуатировавшихся Главнымъ Обществомъ линій і Января 1894 г.— съ юридической точки зрѣнія не можетъ быть спора; съ точки же зрѣнія обще—государственныхъ инте—ресовъ Соединенное Присутствіе признало приведеніе въ исполненіе проектированной мѣры не только желательнымъ, но даже необходимымъ. Русское Правительство, какъ говори—лось въ журналѣ Присутствія, начавшее съ выкупа въ казну дорогъ мало доходныхъ и не имѣвшихъ особаго значенія, въ послѣдніе года рѣшилось на приобрѣтеніе отъ частныхъ обществъ нѣсколькихъ капитальныхъ рельсовыхъ сообщеній; вполне послѣдовательнымъ шагомъ на этомъ пути было бы изыятіе изъ владѣнія Главнаго Общества трехъ содержащихся имъ линій. «Хотя Общество вело дѣло эксплуатаціи довѣрен—ныхъ ему дорогъ—особенно въ послѣднее время—сравнительно

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

	Рента. подлежащая уплатѣ акціонерамъ за переходъ дорогъ въ казну:	
	Въ 1894 г.	Въ 1900 г.
За Николаевскую дорогу.....	2.000.000 р.	1.400.000 р.
За Варшавскую и Нижегородскую дороги	900.000 —	1.800.000 —
Итого.....	2.900.000 р.	3.200.000 р.

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

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

Послѣ такихъ сужденій, разсмотрѣнныхъ и одобренныхъ ГОСУДАРЕМЪ 14 Ноября 1893 г., мѣра, предложенная Мини-стромъ Финансовъ, могла считаться въ принципѣ принятою и для практическаго осуществленія ея оставалось только произ-вести обычную контрольную ревизію съ цѣлью опредѣленія точнаго размѣра причитающейся акціонерамъ Главнаго Обще-ства выкупной ренты.

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

причемъ не трудно было предвидѣть, что, въ теченіе всего времени производства ревизіонныхъ расчетовъ, акціи Главнаго Общества будутъ представлять собою цѣнность вполнѣ неопредѣленную, подверженную рѣзкимъ колебаніямъ бирже-вой цѣны, въ зависимости отъ слуховъ о ходѣ ревизіи и мно-гихъ другихъ обстоятельствъ. Само собою разумѣется, что такое положеніе дѣлъ не могло быть выгоднымъ лицамъ, помѣстившимъ свои капиталы въ бумаги Главнаго Общества; съ другой стороны и Правительство должно было готовиться къ тому, что оставленіе весьма значительнаго капитала на продолжительное время въ столь неоиредѣленномъ положеніи будетъ имѣть слѣдствіемъ перемѣщеніе этихъ бумагъ изъ твердыхъ рукъ, въ которыхъ онѣ до того времени находи-лись, въ руки спекулянтовъ и сопровождаться передвиже-ніемъ акцій Главнаго Общества между Россією и западно-европейскими государствами, вліяющимъ на вексельные курсы то въ ту, то въ другую сторону. Въ виду такихъ обстоя-тельствъ само собою напрашивалось заключеніе миролюбивой сдѣлки, съ отмѣною контрольной ревизіи; и дѣйствительно, акціонеры не замедлили (уже въ концѣ 1893 г.) предложить такой исходъ Министру Финансовъ, который пошелъ на-встрѣчу этому желанію. Послѣ продолжительныхъ перегово-ровъ главныя основанія соглашенія были установлены. Пра-вительство было готово обмѣнить акціи Главнаго Общества на 4% государственныя облигаціи (въ 125 р. мет. каждая) по расчету: три облигаціи за каждыя двѣ | непогашенныя и каждыя десять дивидендныхъ акцій; кромѣ того, на каждую акцію какъ погашенную, такъ и не погашенную выдавалось по 5 Р- кред. добавочныхъ наличными деньгами. Далѣе, за каждый изъ ю.000 учредительскихъ паевъ Главнаго Обще-ства уплачивалось по 150 р. мет. тѣми же государственными облигаціями, которыя замѣняли акціи, и по 20 р. кред. налич-ными деньгами. Наконецъ, акціонерами были выговорены опредѣленныя суммы на уплату: вознагражденія правленію, ревизіонной комисіи и членамъ управленія, комисіонныхъ синдикату банкировъ за обмѣнъ акцій и т. п. Въ замѣнъ того, все имущество Общества переходило къ Правительству, которому причитался и дивидендъ за 1893 г, На этомъ закан-чивались всѣ расчеты Общества съ казною и Общество пре-кращало свое существованіе; всѣ обязательства его переходили на Правительство и всѣ оставшіяся претензіи къ Обществу предстояло

удовлетворить изъ средствъ эксплуатаціи выку-пленныхъ линій, или же изъ средствъ Государственнаго Казначейства.

Согласно приведеннымъ условіямъ, акціонерамъ предстояло получить, какъ исчислялъ Министръ Финансовъ, сумму въ 110.048.250 р. мет. нар. правительственными облигаціями за акціи и учредительскіе паи и 5-000.000 р. кред. дополнитель-ныхъ приплатъ наличными деньгами. Выражая эту послѣднюю цифру въ такихъ же облигаціяхъ, Тайный Совѣтникъ Витте получалъ нарицательную сумму. Такимъ образомъ для окончательнаго расчета съ Главнымъ Обществомъ требовалось выпустить нарицательный капиталъ въ 113.566.875 р-мет. Ежегодный платежъ по этому капиталу процентовъ и погашенія— иными словами: рента, которую Правительство обязывалось выплачивать акціонерамъ въ теченіе 58 лѣтъ (остававшихся до окончанія срока концессіи)—опредѣлялся Министромъ Финансовъ въ 5.050.500 р. мет. При расчетъ же съ Обществомъ по уставнымъ условіямъ, т. е. на основаніи дохода, полученнаго акціонерами за 1893 г. (послѣдній передъ выкупомъ), для опредѣленія размѣра выкуп-ной ренты слѣдовало бы сложить слѣдующія суммы:

1) цифру гарантированнаго
Правитель-ствомъ на акціи Общества 3 810 237 р- мет дохода

.

2) излишекъ чистой прибыли (супер-дивидендъ) за 1893 г. по Варшавской и Нижегородской линіямъ, который на осно-ваніи имѣвшихся въ Министерствѣ Финан-совъ данныхъ не могъ быть менѣ.

.

900 000 р кред

и 3) ренту за Николаевскую дорогу—

2.000.000 р. кред. (см. выше), а за выче-

томъ купоннаго сбора, которому она под- лежала на
общемъ основаніи.....1.940-000 р.

Капитализированную дѣйствительную стои-

мость такого сбереженія, Министръ Финансовъ опредѣлялъ къ этому сбереженію слѣдовало еще прибавить: поступавшій въ пользу казны дивидендъ за 1893 г. (около 2.300.000 р. кред.) и стоимость передаваемыхъ Обществомъ Правительству матеріаловъ (4.400.000 р. кред.); съ этими добавками вся сумма сбереженій равнялась 28.648.077 Р- кред. Это сбереженіе представлялось настолько существеннымъ, что съ избыткомъ покрывало весь рискъ отъ освобожденія Общества, въ силу одного изъ условій соглашенія, отъ какихъ бы то ни было начетовъ по ревизіи и по различнымъ взыска-ніямъ или претензіямъ.

Указанное сбереженіе являлось дѣйствительною выгодною, получаемою Государственнымъ Казначействомъ отъ соглашенія съ Главнымъ Обществомъ; но проектированную комбинацію достигалось еще и сбереженіе бюджетное. Дѣло въ томъ, что для облигацій, имѣющихъ быть выпущенными для расчета съ Обществомъ, Министръ Финансовъ предполагалъ принять типъ государственныхъ 4% золотыхъ займовъ, пять выпусковъ которыхъ, реализованные въ 1889—1893 г.г., были съ успѣхомъ размѣщены въ Россіи и за границею. Срокъ погашенія такихъ займовъ принимался 8і-лѣтній; тотъ же срокъ былъ проекти-рованъ и для новаго шестаго выпуска. Наричательный размѣръ капитальной суммы займа долженъ былъ составить 113.566.875 Р-мет. (см. выше) или, съ округленіемъ, 113-600.000 р.; ежегодный же платежъ процентовъ и погашенія, по расчету Министра Финансовъ, равнялся 4-73 5-486 р. 39 к- мет- Этотъ платежъ оказывался, несмотря на нѣкоторое увеличеніе нарицательнаго капитала (допущенное для округленія цифры его), менѣе того ежегоднаго взноса, который пришлось бы вышлачивать въ случаѣ выпуска облигацій на срокъ концессіи (58 лѣтъ); сумма такого бюджетнаго сбереженія была показана Мини-стромъ Финансовъ въ (5.050.500—4-735486) Излагая свой планъ о выпускѣ новаго займа на 8і-лѣтній срокъ, Тайный Совѣтникъ Витте, не касаясь принципиальнаго вопроса о выгоды или невыгоды для Государства разсрочки займовъ на отдаленные сроки, высказался въ томъ смыслѣ, что въ данномъ случаѣ можно усмотрѣть полное основаніе для подобной разсрочки въ томъ, что послѣ исте-

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

ченія срока концессіи (58 лѣтъ) желѣзныя дороги, для приобрѣтенія которыхъ выпускается заемъ, не уничтожатся сохраняются и будутъ приносить казнѣ во всякомъ случаѣ— меншей, чѣмъ прежде, доходъ, который и останется такимі же источникомъ для погашенія займа, какимъ былъ до истеченія срока концессіи. «Съ развитіемъ экономическаго оборота въ странѣ, значитъ въ представленіи Министра Финансовъ, доходность дорогъ не уменьшается, а растетъ; поэтомъ не вызываемое необходимостью усиленное въ короткіе сроки погашеніе желѣзнодорожныхъ займовъ представляется, вообще говоря, едва ли правильнымъ и справедливымъ обремененіемъ бюджета настоящаго времени за счетъ болѣе отдаленнаго будущаго. Съ этой точки зрѣнія, оказывающаяся, благодаря разсрочкѣ проектированнаго займа на 8і годъ, возможность уменьшить теперь же платежи казны за приобрѣтенныя ею дороги съ быстро растущею доходностью представляетъ для Государства весьма значительныя преимущества» *).

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

*) См. тамъ же.

• *) Расчетъ производился по еовременному курсу 1 р. мет.=1 р.47 к. кред. и вывс дился изъ слѣдующей Формулы:

$$1) \quad 125 \times 98 \times 1,47 \times 3$$

$$\text{---} \blacksquare \text{-----} = 270 \text{ р. } 11 \text{ к.}$$

$$100 \times 2$$

$$2) \quad \text{доплата по } 5 \text{ р. кред.} \quad 5 \text{ » — »}$$

$$\text{Итого . . . } 275 \text{ р. } 11 \text{ к.}$$

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

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

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

Такимъ образомъ линіи Главнаго Общества перешли въ "итавс завѣдываніе казны безъ производства контрольной ревизіи отчетности компаніи за предшествовавшіе выкупу года. Ана-логичный случай повторился и съ Митавскою дорогою. Срокъ, съ котораго Правительство получило право ее выкупить, наступилъ въ 1888 г. Правительство, оставивъ линію нѣкото-рое время въ частномъ владѣніи, въ концѣ концовъ убѣди-лось въ совершенно безнадежномъ финансовомъ положеніи

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

эксплуатировавшего дорогу общества и решило выкупить линию в казну в 1894 соблюдением принятого для таких случаев порядка, т. е. по производствѣ контрольной ревизіи отчетовъ правленія и по вызовѣ кредиторовъ компани. Но общество, немедленно послѣ утвержденія такого рѣшенія Высочайшею властью (1 Декабря 1893 г.)> стало ходатайствовать о безотлагательномъ расчетѣ съ нимъ по обоюдному соглашенію, подъ условіемъ перехода на казну всѣхъ правъ и обязательствъ общества и безъ предварительнаго производства контрольной ревизіи. Министръ Финансовъ, который, какъ видно изъ дѣла Главнаго Общества и другихъ случаевъ выкупа желѣзныхъ дорогъ, разсмотрѣнныхъ выше, не разъ соглашался на упрощенный порядокъ расчета съ желѣзнодорожными компаниями, и на этотъ разъ призналъ ходатайство общества заслуживающимъ вниманія. Въ виду бездоходности Митавской дороги выкупная рента за нее не могла превысить гарантированнаго по акціямъ дохода, установленнаго въ опредѣленной цифрѣ 76.250 р. мет. ежегодно; согласно же правилу, выработанному практикою Комитета Министровъ, а позднѣе— Соединеннаго Присутствія Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи— на гарантированный доходъ не могли быть обращаемы ни начеты, обнаруженные при производствѣ контрольной ревизіи, ни какія либо другія взысканія. Поэтому Тайный Совѣтникъ Витте, какъ и при выкупѣ Риго-Двинской, Двинско-Витебской и Орловско-Витебской дорогъ (см. I отдѣлъ настоящей главы), считалъ въ данномъ случаѣ подобную ревизію излишнсю и предполагалъ выкупить акціи Митавской дороги по ихъ нарицательной цѣнѣ. Въ виду незначительности потребнаго для этой цѣли капитала—1.44°-5° Р- мет- (всего на эту сумму имѣлось негюгашенныхъ акцій)—Министръ Финансовъ счелъ неудобнымъ реализовать его выпускомъ особыхъ облигацій и проектировалъ уплатить это вознагражденіе акціонерамъ деньгами изъ свободной металлической наличности Государственнаго Казначейства, для возмѣщенія же Государственному Казначейству упомянутаго расхода, произвести, когда это будетъ признано своевременнымъ, соотвѣтствующую кредитную операцію *).

*) Долгъ Государственному Казначейству былъ возмѣщенъ изъ остатковъ отъ выпуска государственной 4% ренты на 60.000.000 р., предназначеннаго для расчетовъ

Соглашение, достигнутое с обществом Митавской до-роги, по расчету Министра Финансовъ, должно было доставить казнѣ нѣкоторое ежегодное сбережение, таи^ какъ раз-мѣръ платежа процентовъ и погашенія по капиталу, опредѣ-лявшему собою выкупную стоимость акцій въ 4% правитель-ственныхъ облигаціяхъ, равнялся 70.114 р. былъ на 8% менѣе гарантированнаго по акціямъ дохода, который Правительство ежегодно обязано было выплачивать обществу до перехода Митавской линіи въ казну *).

Основанія соглашения были приняты Соединеннымъ При-сутствіемъ безъ возраженій и утверждены ГОСУДАРЕМЪ 25 Марта 1894 года.

И такъ, всѣ разсмотрѣнные до сихъ поръ случаи пере- \ хода частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну состоялись на ско-основаніи добровольныхъ соглашеній желѣзнодорожныхъ³^ обществъ съ Правительствомъ—наступили ли, или нѣтъ, тѣ^{скаі} сроки, съ которыхъ казна, по уставу каждой данной компа-^{скаі} ніи, получала формальное право выкупить ту или другую линію. На основаніи точнаго смысла уставныхъ правилъ перешли въ вѣдѣніе Правительства за время царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III собственно только три линіи: Орловско-Грлзскал, Лозово-Севастопольская и Новоторжская.

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

.

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

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

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

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

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

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

Тотъ же принципъ, которымъ Правительство руковод-

*) См. пред. М. Ф. въ Соед. Присут. оъ 5 Апрѣля 1894 г. за Л? 2756.

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

*) Такой исходъ дѣла былъ мотивированъ недопускающимъ инаго толкованія смысломъ устава Новоторжской дороги. Въ силу этого устава нормальный чистый доходъ дороги, выведенный на основаніи результатовъ эксплуатаціи линіи за предше–ствовавшія выкупу сѣмь лѣтъ, не могъ быть менѣ—ни дохода послѣдняго изъ этихъ лѣтъ, ни гарантированнаго дохода на облигаціи общества. Капитализація такого дохода изъ 5% на срокъ, остающійся до истеченія концессіи, представляла собою цифру вы–купнаго вознагражденія. Такъ какъ въ данномъ случаѣ доходъ послѣдняго передъ выку–помъ года, по отчетамъ еаого правленія Новоторжской дороги, оказался наименьшимъ изъ всѣхъ взятыхъ для сравненія лѣтъ, то за норму дохода была принята сумма гаран–тированныхъ по облигаціямъ платежей. Но, за постуиленіемъ дороги въ казну, обязан–ность уплачивать проценты по облигаціонному каішталу всецѣло перешла на Прави–тельство; это было предусмотрѣно уставомъ, которымъ, поэтому, оговаривалось, что при выкупѣ линіи сумма, необходимая на уплату процентовъ по облигаціямъ, должна быть вычтена изъ цифры подлежащаго капитализаціи нормальнаго дохода; а такъ какъ для Новоторжской дороги доходъ этотъ былъ выведенъ именно въ цифрѣ ежегоднаго пла–тежа процентовъ на непогашенный облигаціонный каішталь, то, по расчету Министра Финансовъ, подтвержденному Соединеннымъ Присутствіемъ, на долю акціонернаго капитала никакихъ отчисленій изъ выкупной суммы не могло причитаться.

Окончательныя основанія операціи выкупа Новоторжской дороги были уста–новлены уже въ нынѣшнее царствованіе—Высочайше утвержденнымъ 21 Апрѣля 1895 г. положеніемъ Соединеннаго Присутствія.—Вмѣотъ оъ Новоторжскою дорогою перешла въ завѣдываніе Правительства и Ржѣво–Вяземская вѣтвь, отстроишая на сред–ства казны и переданная въ эксплуатацію обществу Новоторжской дороги въ 1888 г. (см. слѣд. главу).

Правительство пришло къ высказанному имъ въ 1894 г-ключенію послѣ всесторонняго разсмотрѣнія вопроса, Поэтому правительство, удовлетворя ходатайство просителей, легко могло бы содѣйствовать вовлеченію другихъ бывшихъ акціо-неровъ Новоторжской дороги въ дѣйствія, явно для нихъ невыгодныя и безрезультатныя. На основаніи приведенныхъ со-ображеній разсматриваемое ходатайство было оставлено безъ послѣдствій.

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

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

) Расходъ Государственнаго Казначейства по выкупу Лозово-Севастопольской Дороги Оылъ возмѣщенъ, какъ подобный же расходъ по Митавской дорогѣ, изъ остат-овъ отъ выпуска свидѣтельствъ 4% государственной ренты, предназначежнаго для выкупа Московско-Курокой линіи.

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

Выкупъ въ казну тѣхъ частныхъ желѣзнодорожныхъ полиній, которыя составляли бремя для Государственного Казна-чейства, или эксшюатировались частными компаніями на осно-ваніяхъ, не согласныхъ съ видами Правительства, составлялъ органическую часть обширнаго плана, приведеніе въ исполне-ніе котораго поставилъ Себѣ задачею ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ III для упорядоченія нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Собственно говоря, взгляды на желѣзныя дороги, какъ на достояніе государственное, по самому существу значенія ихъ въ экономической и политической жизни страны, укоренился у насъ еще въ царствованіе ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ ПАВЛОВИЧА, а затѣмъ иринципiально продолжалъ существо-вать и въ послѣдующую эпоху. Въ основѣ отношеній Прави-тельства къ желѣзнодорожнымъ компаніямъ всегда лежало воззрѣніе, что Правительство, разрѣшая частнымъ обществамъ сооружать и эксплоатировать рельсовые пути, только вре-менно предоставляетъ имъ это право, по существу принадле-жащее Государству. Такое отношеніе къ разсматриваемому вопросу наглядно проявлялось уже въ постановленіяхъ Коми-тета для разсмотрѣнія предгтоложеній объ устройствѣ желѣз-ныхъ дорогъ, дѣятельность котораго относится къ концу сороковыхъ и къ началу пятидесятихъ годовъ истекшаго сто-лѣтія: Крмитетъ всегда держался правила, что дозволять учрежденіе желѣзнодорожныхъ обществъ можно только подъ условіемъ передачи такими обществами организованныхъ ими предпріятій въ вѣдѣніе Правительства по истеченіи извѣст-наго, заранѣе опредѣленнаго, срсжа, причемъ передача требова-лась безвозмездная, знаменовавшая собою обратное поступле-ніе въ казну по праву принадлежащей ей собственности (см. томъ I, гл. I настоящаго очерка). ИМПЕРАТОРЪ АЛЕ-КСАНДРЪ II съ первыхъ же лѣтъ своего царствованія под-твердилъ особымъ Высочайшимъ повелѣніемъ, состоявшимся по поводу проектированнаго сооруженія распоряженіемъ част-ной компаніи Риги-Митавской желѣзной дороги, что шраво пользования желѣзною дороюю можетъ быть предостйвлено отнюдь не безсрочно, а лиишь на опредгьленный срокъ» (см. томъ I, гл. II). Подлинный текстъ этого Высочайшаго повелѣнія

зываетъ, что Государь смотрѣлъ на частное желѣзнодорож-ное хозяйство, какъ на явленіе, обусловливаемое единственно согласіемъ Правительства временно передать (делегировать) въ частныя руки принадлежащее ему верховное право. Наконецъ и самое слово «концессія», которымъ всегда обозна-чались въ официальныхъ документахъ договоры Правитель-ства съ желѣзнодорожными обществами на отстройку и эксплуатацію ими новыхъ рельсовыхъ путей, заключаетъ въ понятіе уступки, что характеризуетъ съ той же стороны взглядъ государственной власти на свойство возникающихъ въ такихъ случаяхъ правоотношеній между договаривающимися сторонами.

Такимъ образомъ, теоретически — Правительство, въ своей желѣзнодорожной политикѣ, всегда держалось разъ усвоен-наго имъ принципа, сущность котораго разъяснена вѣтше. Но крайне стѣсненное положеніе Государственного Казначейства въ шестидесятыхъ годахъ, при общепризнанной необходимости во что бы то ни стало и какъ можно скорѣе создать сѣть взаимно связанныхъ между собою рельсовыхъ сообщеній, дѣлало примѣненіе такого начала, со всѣми вытекающими изъ него послѣдствіями—иными словами, преимущественное по-ощреніе казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства—если не прямо невозможнымъ, то, во всякомъ случаѣ, трудно выпол-нимымъ. Кромѣ того, доктрина *laissez faire, laissez passer*, полу-чившая у насъ господство около того же времени, практи-чески, какъ бы заслонила собою рассматриваемый принципъ и выдвинула впередъ требованіе полнаго невмѣшательства Государства въ предпріятія, которыя само же Государство нредоставило въ эксилуатацію частной инициативѣ. Этимъ объясняется, почему Правительство до конца семидесятыхъ годовъ сохранило за собою подобающее ему въ желѣзнодо-рожномъ дѣлѣ значеніе только номинально и почему участіе осударства въ этомъ дѣлѣ, даже въ качествѣ контролирую-нщго органа—какимъ оно, въ силу имъ же самимъ признавав-іейся прерогативы своей, казалось бы, должно было являться— редставлялось едва замѣтнымъ и далеко не сопровождалось вми результатами, которыхъ въ этомъ отношеніи позволительно было ожидать.

ИМПЕРАТОРУ АЛЕКСАНДРУ III, вступивщеічу на Престоль, главнѣйшія желѣзнодорожныя магистрали уже давно

были открыты для движениа и рельсовая сѣть наша нужда-лась лишь въ дальнѣйшемъ развитіи, Россія обязана возста-новленіемъ практическаго значенія упомянутаго кореннаго прин-ипа въ его истинномъ смыслѣ. Съ 1881 г. начинается единомуш-ная работа правительственныхъ ограновъ, направленная къ испол-ненію воли Монарха—сосредоточить въ фактической власти Пра-вительства завѣдываніе государственнымъ достояніемъ, прежній способъ пользованія которымъ, какъ гюказалъ опытъ концес-сіонной системы, причинялъ казнѣ многомилліонные убытки. Однимъ изъ важнѣйшихъ моментовъ созидательной дѣятель-ности Царя-Миротворца на этомъ поприщѣ явилась предпри-нятая имъ операція изъятія изъ вѣдѣнія желѣзнодорожныхъ компаній цѣлаго ряда рельсовыхъ путей—общимъ протяже-ніемъ въ 12-457 верстъ,—подробности выкупа которыхъ въ казну разсмотрѣны выше.

Существеннѣйшею составною частью этой операціи можно считать обмѣнъ акцій прекраіцавшихъ свое существованіе желѣз-нодорожныхъ обществъ на правительственныя бумаги, выдавав-шіяся бывшимъ акціонерамъ въ вознагражденіе за передачу данной линіи въ завѣдываніе казны до истеченія выговорен-наго своевременно обществомъ концессіоннаго срока. По свѣ-дѣніямъ Государственнаго Контроля, Правительству, на осно-ваніи заключенныхъ имъ условій съ обществами, прскратив-шими свое существованіе за время царствованія Императора Алекслндра III, предстояло выпустить такихъ бумагъ на общую нарицательную сумму і83-759-°6^ Р- мет. и 114.749-900 р. кред. *).

Такъ какъ принятіе въ распоряженіе Правительства боль-шинства намѣченныхъ къ передачѣ въ казну частныхъ желѣз-ныхъ дорогъ состоялось на основаніи добровольныхъ согла-шеній съ компаніями—ти же послѣднія по причинамъ, обьяс-неннымъ выше (см. конецъ иредшествующей главы), были вообще склонны къ нѣкоторой уступчивости, то Правительству удалось произвести замѣну акцій государственными цѣнностями на усло-

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

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

*) Цифры эти выведены на основаніи данныхъ, еодержащихся въ Отчетѣ Госуд. Контроля по исполненію росписи за 1898 г., часть вторая, особое приложение .М 2. Изъ этихъ данныхъ видно также, что по тѣмъ же условіямъ, заключеннымъ обществами съ Правительствомъ, Правительство обязалось доплатить кмпаніямъ при выкупѣ, налич-

) См. Приложенія къ Отчету Госуд. Контроля по исполненію госуд. росписи и *инансовыхъ смѣтъ за 1900 г. (приложенія Л1 «№ 2 и 3).

рованныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ. По условіямъ вы-пуска первыхъ, платежи процентовъ и погашенія по нимъ возлагались на обязанность обществъ, но Правительство, даро-вавшее почти всѣмъ имъ гарантію, тѣмъ самымъ брало на себя ручательство за взносъ изъ казенныхъ средствъ недо-стающихъ суммъ по обязательнымъ платежамъ на случай не-достаточности чистаго дохода той или иной компаніи; по коясолидированнымъ же облигаціямъ уплата процентовъ и погашенія лежала на отвѣтственности Правительства, но ком-паніи, между которыми были распределены эти облигаціи, обязывались ежегодно возмѣщать казнѣ такіе платежи изъ своего чистаго дохода. При выкупѣ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, облигаціи, выпущенныя самими обществами, переходили, какъ разяснено выше, въ качествѣ ипотечнаго долга выкупаемаго предпріятія, на новаго владѣльца послѣдняго, т. е. на Правительство; поэтому, съ формальной стороны, дол-говья обязательства Государственного Казначейства въ такомъ случаѣ увеличивались на капитальную сумму оставшихся непо-гашенными къ моменту выкупа каждой отдѣльной линіи облигацій ея, причемъ и обязательство уплаты ио нимъ про-центовъ и погашенія всецѣло переходило на обязанность казны *). Облигаціи же второй категоріи продолжали по прежнему числиться въ государственной долговой книгѣ, но обязательства желѣзнодорожныхъ обществъ по возмѣщенію упадающихъ на нихъ шіатежей прекращались.

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

*) На основаніи данныхъ, содержащихся въ отчетахъ Госуд. Контроля по испол-ненію госуд. росписей, увеличеніе государственнаго долга по неогашеннымъ облига-ціонньшъ капиталамъ выкупленныхъ въ казну желѣзнодорожныхъ обществъ(за время царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III) выражается въ нарицательной цифрѣ 282.066.810 р. мет. и 24.686.300 р. кред. (см. отчетъ за 1898 г. часть вторая, особое прило-женіе № 2).

дѣются, что съ теченіемъ времени, при введеніи на выкуп-ленныхъ линіяхъ пріемовъ раціональнаго и бережливаго хо-зяйства, съ ожидавшимся общимъ расширеніемъ операцій казны по участію въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ (путемъ по-стройки новыхъ правительственныхъ дорогъ и обезпеченіемъ Правительству значительнаго участія въ прибыляхъ неупраздненныхъ компаній), наконецъ, при помощи естественнаго развитія раіоновъ сбыта и производства—обязательные пла-тежи по основнымъ капиталамъ желѣзныхъ дорогъ, нахо-дящихся въ вѣдѣніи Правительства, будутъ покрываться чистымъ доходомъ всей совокупности эксплуатируемыхъ каз-ьюю линій.

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

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

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

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

Желѣзнодорожные займы

А) Займы, подеерінутые конверсіямъ.

А) Займы, заключенные Правительствомъ для производства такихъ конверсіей.

1) консолидированныя облигаціи 1, 2, 3, 4 и 7 выпусковъ (1870, 1871, 1872, 1873 и 1884 г.г.).

4% консолидированныя облигаціи 5-го выпуска (1875 г.); консолидированныя облигаціи 6-го выпуска — 1880 г. — были 4% и не подлежали конверсіи).

5% желѣзнодорожная непрерывно-доходная рента (1880 г.).

2) Бумаги, выпущенныя Правительствомъ для обмѣна акцій выкупаемыхъ дорогъ:

5% облигаціи Закавказской желѣзной дороги (1889 г.).

3) Облигаціи, выпущенныя въ прежнее время бывшими

Желѣзнодорожными обществами и перешедшія на отвѣтственность

Правительства по переходѣ желѣзныхъ дорогъ въ вѣдѣніе казны: 5%

облигаціи Харьковско-Кременчугскаго участка Харьковско-Николаевской желѣзной дороги. 4% облигаціи Главнаго Общества.

Б) Займы, подвершутые досрочнымъ выкупамъ.

1) 4% заемъ 1849 г. для сооруженія Николаевской дороги.

2) Облигаціи, выпущенныя для обмѣна акцій выкупленныхъ дорогъ:

5% — Уральской желѣзной дороги (1887 г.).

4% консолидированныя облигаціи 1 и 2 серіи (1889 г.).

4% консолидированныя облигаціи 3 серіи (1890 г.).

4% государственная рента выпуска 1896 г.

4% облигаціи Закавказской дороги (1897 г.).

4% золотой заемъ выпуска 1890 г.

4% облигаціи выпуска 1897 г.

Б) Правительственные займы, возникшіе для такихъ выкуповъ.

Выкупленъ за счетъ сверхсметнаго кредита, открытаго для этой цѣли по сметѣ 1891 г.

Соотвѣтствующая часть золотого 3¹/₂% займа 1894 г.

Значеніе этой мѣры въ смыслѣ облегченія Государствен-
ному Казначейству уплаты ежегодныхъ процентовъ на желѣзно-
дорожные капиталы едва ли нуждается въ поясненіи и,
находясь въ прямой связи съ операціею выкупа въ казну
частныхъ желѣзныхъ дорогъ, показываетъ, наряду со свидѣ-
тельствами Министровъ Финансовъ о выгодахъ, достигав-
шихся почти при каждомъ отдѣльномъ случаѣ принятія линіи
того или иного частнаго общества въ казну (см. выше), что
въ фискальномъ отношеніи операція, о которой идетъ рѣчь,

4%—Тамбово-Козловской (1890 г.)	4% государственная рента выпусковъ
---- Либаво-Роменской (1891 г.)	1898 и 1899 г.г. (выкупу подлежала лишь
---- Ряжско-Моршанской (1892 г.)	часть этихъ облигацій, остальные подверг-
---- Оренбургской (1892 г.).....	лись обмѣну на свидѣтельства той же
	ренты).

3) Облигаціи выкупленныхъ желѣзныхъ
дорогъ, лежавшія на отвѣтственности
Правительства:

5% —Поти - ТИФЛИССКОЙ жел. дор.	Соотвѣтствующая часть золотого займа 1894 г.
---- Тамбово-Козловской — —	
---- Варшаво-Тереспольской жел. дор.	
---- Донецкой — — — — —	
— — Риго-Митавской — — — — —	
— — Риго-Двинской — — — — —	
----- Орловско-Витебской — — — — —	4% государственная рента выпусковъ
---- Лозово-Севастопольской — — — — —	
4%—Орловско-Грязской жел дор.	
---- Курско-Харьково-Азовской жел.	1898 и 1899 г.г.
дор.....	

В) Займы, подвергшіеся обмѣну.

В) Займы, выпущенные для обмѣновъ.

1) Облигаціи, выпущенныя для обмѣна
кцій выкупленныхъ дорогъ (въ той части
хъ, которая не была погашена досроч-
ными выкупами, см. выше):

4%—Тамбово-Козловской жел. дор.	4% государственная рента выпусковъ
---- Либаво-Роменской — —	
---- Ряжско-Моршанской — —	
---- Оренбургской — —	
4% государственная рента выпусковъ	1896—1898 г.г.

2) Облигаціи выкупленныхъ желѣзныхъ
орогъ (также въ непогашенной доероч-
ными выкупами части):

4%—Главнаго Общества	4% государственная рента выпусковъ
---- Орловско-Грязской жел. дор.	
---- Курско-Харьково-Азовской жел.	
Дор.	1896—1898 г.г.

Примѣчаніе. Въ таблицѣ этой приняты въ расчетъ только бумаги желѣзнодорож-
ныхъ обществъ, линіи которыхъ поступили въ вѣдѣніе казны въ теченіе царствованія

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

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

На основаніи данныхъ, издаваемыхъ Государственнымъ Контролемъ, общая сумма долговъ казнѣ по гарантіи и ссу-дамъ, сложенныхъ съ желѣзныхъ дорогъ, которыя перешли въ казну за время царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III, достигала цифры 706.919-3 .4 р. *) .

Цифра эта настолько крупна, что не можетъ не остано-вить на себѣ вниманія. Тѣмъ не менѣе, при оцѣнкѣ значенія ея въ дѣлѣ общаго хода операціи по выкупу частныхъ же-лѣзныхъ дорогъ, значенія этого не слѣдуетъ преувеличивать. Долги подобнаго рода уже Коммисіею Графа Баранова были признаны въ болыішнствѣ случаевъ безнадежными, такъ что Правительство, вступая въ переговоры съ обществами о при-нятіи содержимыхъ ими линій въ казну, конечно предвидѣло невозможность взысканія ихъ и приняло это обстоятельство въ соображеніе при составленіи финансовыхъ¹ условій согла-шеній съ такими обществами. Нельзя,¹ кромѣ того, забывать, что долги эти накопились въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ и что нѣкоторую часть ихъ (около 18%) составляли не капи-тальные суммы, своевременно выданныя Правительствомъ изъ средствъ Государственнаго Казначейства, но начисленные за неплатежъ капиталныхъ суммъ проценты, т. е. суммы, не составлявшія непосредственныхъ пожертвоваыйй изъ налично-сти казны. Наконецъ, суммы, выданныя изъ казны въ счетъ гарантіи, всегда вводились въ расчетъ при сведеніи балансовъ

*1 См. Свѣдѣнія Госуд. Контроля о жел. дорогахъ за 1899 г. Часть первая, Таб-лица IX.

по исполнению государственныхъ росписей; такимъ образомъ, имѣя свое определенное мѣсто въ общей системѣ государ-ственного кредита, онѣ оказывали свою долю вліянія на состояніе счетовъ Государственнаго Казначейства и, слѣдова-тельно, принимались въ расчетъ при проектированіи мѣро-пріятій, направленныхъ къ усиленію наличныхъ средствъ казны. Приведенныя соображенія даютъ достаточныя основанія признать списаніе со счетовъ цифры долговъ упраздненныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ не болѣе, какъ бухгалтерскимъ пріемомъ.

Но даже если отвергать такое толкованіе и считать сло-женіе упомянутыхъ долговъ реальнымъ убыткомъ казны, то все же нельзя смотрѣть на этотъ убытокъ, какъ на безвоз-вратный. При зачисленіи такого убытка въ пассивъ, въ активъ необходимо помѣстить цифру, суммирующую въ себѣ тѣ ясно обозначившіяся выгоды въ экономическомъ, политиче-скомъ и военномъ отношеніяхъ, которыя принесъ странѣ самый фактъ проложенія рельсовыхъ путей въ различныхъ раіонахъ Имперіи. Поднятіе цѣнъ на землю, оживленіе торговыхъ сно-шеній, созданіе благопріятныхъ условій для развитія промыш-ленности и сопряженный съ перечисленными явленіями общій экономическій ростъ Государства; затѣмъ, облегченіе административныхъ сношеній центральной власти съ ея орга-нами на окраинахъ, далѣе — усовершенствованіе мобилиза-ціонной готовности арміи—вотъ тѣ безспорныя и реальныя блага, съ которыши въ данномъ случаѣ приходится считаться, и большинство которыхъ, увеличивая матеріальное благосо-стояніе населенія, повышаютъ его платежную способность и тѣмъ косвенно содѣйствуютъ цѣлямъ Государственнаго Каз-начейства. Достигнутыя такимъ путемъ выгоды не поддаются точному учету въ цифрахъ, но едва ли будетъ ошибкою допустить, что онѣ явл^ются вполне достаточнымъ эквива-лентомъ для того, чтобы противупоставить ихъ цифрамъ спи-санныхъ со счетовъ долговъ желѣзнодорожныхъ обществъ казнѣ.

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

завершенія отдѣльныхъ операцій подобнаго рода *); но выяснив-шіеся въ послѣднее время результаты эксплуатаціи казенной сѣти, весьма значительная часть которой состоитъ изъ выкуп-ленныхъ линій, показываютъ, что Правительство въ общемъ не ошиблось въ своихъ предположеніяхъ. Начиная съ 1895 г-> казенныя желѣзныя дороги, за покрытіемъ всѣхъ обязатель-ныхъ шіатежей по своимъ основнымъ капиталамъ, даютъ ежегодную чиспгую прибыль, которая за все время отъ 1895 г-до 1899 г- включительно колебалась между 2.156.114 р. (въ 1895 г-)

Болѣ подробныя свѣдѣнія по этому предмету помѣ-щены въ слѣдующей главѣ, лосвященной казенному и част-ному желѣзнодорожному строительству за время царствованія

ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III.

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

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

ГЛАВА ТРЕТЬЯ.

Желѣзнодорожное строитедство въ 1881—1894 г.г.

Первый опытъ примѣненія на практикѣ оставленной у насъ съ конца шестидесятихъ годовъ системы постройки рельсовыхъ путей непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства, какъ извѣстно, относится къ началу 1881 г., когда послѣдовало Высочайшее повелѣніе (данное еще въ Божѣ ПОЧИВШИМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ АЛЕКСАНДРОМЪ НИКОЛАЕВИЧЕМЪ) о сооруженіи, на казенныя средства, дорогъ: Криворогской (продолженія на западъ, до Харьковско-Николаевской дороги, главной линіи Донецкой дороги) и Баскунчакской солевозной (отъ озера Баскунчакъ до пристани Владимірской на Волгѣ, на 150 верстъ ниже Царицына *). Приступивъ къ осуществленію этихъ линій состоялся уже по вошествіи на Престоль Императора Александра III и открываетъ собою исторію нашего желѣзнодорожнаго строительства за время минувшаго царствованія. Обѣ дороги были намѣчены къ исполненію еще въ 1875 г. и вошли въ утвержденный въ томъ же году списокъ наиболѣе необходимыхъ для Россіи рельсовыхъ сообщеній. Исполненіе значительной части вошедшихъ въ упомянутый списокъ линій (и въ томъ числѣ Криворогской и Баскунчакской) пришлось, однако, отложить, въ виду наступившей эпохи политическихъ усложненій **); по окончаніи же Турецкой кампаніи, на первый планъ былъ выдвинутъ вопросъ о новыхъ дорогахъ на Кавказѣ и въ Закавказьѣ, неотложность которыхъ обуславливалась, помимо соображеній экономиче-

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

**) Въ теченіе 1876 г. было разрѣшено приступить къ сооруженію трехъ линій, вошедшихъ въ этотъ списокъ: Донецкой, Старорусской и Сумской; позднѣе, въ 1878 г.,

поставлено на очередь осуществленіе продолженія Константиновско[^]* – юрگی до Мариу–

по.ія, также предусмотрѣнное указаннымъ спискомъ.

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

Первые же шаги на новомъ для казны поприщѣ пока-зали, что Правительство можетъ выполнить предпринятое имъ дѣло съ несомнѣнною выгодною для себя: Криворогская дорога ко времени окончанія ея сооруженія обошлась приблизительно по 45–57 р.– версты (считая въ томъ числѣ расходъ по сооруженію большаго двухъ-яруснаго моста черезъ Днѣпръ *); эта цѣна была на 2.254 руб. мет. съ версты ниже той стои-мости, за которую была сдана въ 1876 г. частной компаніи постройка примыкающей къ Криворогской линіи Донецкой дороги (см. томъ II, гл. V настоящаго очерка). Затрата же казны на Баскунчакскую дорогу составила всего по 29.214 Р–мет. на версту пути (общимъ протяженіемъ въ 72 версты)—

*) См. Статистическій Сборникъ Министерства Путей Сообщенія, выпускъ X, стр. 13.—При окончательномъ установленіи направленія Криворогской дороги (по Выс. утв. 19 Юня 1881 г. положенію Комитета Министровъ первоначально избранноенаправленіе ея, въ виду результатовъ дополнительныхъ техническихъ изысканій, было существенно измѣнено: восточныйучастокъ линіи начинался, вмѣсто ст. Хацетовки,отъ ст.Ясинова-той, Константиновекой дороги (тогда уже вошедшей въ составъ Донецкой); западная же часть линіи примыкала къ Харьково-Николаевекой линіи нѣсколько сѣвернѣе, чѣмъ предполагалось ранѣе (у ст. Долинской, вмѣсто ст. Казанки). Въ 1882 г. Криворогская дорога была, по Выс. повелѣнію, переименована въ Екатерининскую, въ честь Имгш-ратрицы Ек АТЕ рины II, основательницы Екатеринослава, черезъ который проходитъ линія. Движеніе по этой послѣдней (протяженіе линіи составляетъ около 445 верствъ) было открыто въ Маѣ 1887 г.

Сумма, за которую не была отстроена у насъ во время господства

концессіонной системы ни одна ширококолейная желѣз-ная дорога. Постройкою, а позднѣе и эксплуатаціею обѣихъ дорогъ завѣдывало особое, спеціально учрежденное съ этою цѣлью управленіе изъ представителей заинтересованныхъ въ дѣлѣ вѣдомствъ; вполнѣдствіи, съ развитіемъ казенной рельсовой сѣти—какъ сооруженіемъ новыхъ линій на счетъ Правитель-ства, такъ и посредствомъ выкупа въ казну частныхъ желѣз-ныхъ дорогъ— управленію этому были подчинены всѣ вообще правительственныя линіи и оно, постепенно разрастаясь, соста-вило одинъ изъ важнѣйшихъ центральныхъ органовъ Мини-стерства Путей Сообщенія, подъ наименованіемъ «Временное управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ», присвоеннымъ ему въ силу Высочайше утвержденнаго 15 Октября 1882 г. поло-женія Комитета Министровъ.

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

бровскую линию на капиталъ, который они предполагали собрать безъ всякаго содѣйствія со стороны Правительства испрашивая отъ послѣдняго только гарантію опредѣленнаго дохода. Такое предложеніе—особенно со стороны вновь возникшаго общества—являлось рѣдкостью въ тогдашней желѣзнодорожной практикѣ, и Министерство признало проектъ Веліопольскаго заслуживающимъ вниманія. Окончательное разрѣшеніе дѣла относится уже къ царствованію Императора Александра III, а самое дѣло представляетъ собою какъ бы отголосокъ пережитой уже концессионной системы: это былъ послѣдній случай (за рассматриваемое въ настоящей главѣ время образованія отдѣльной новой компаніи для постройки самостоятельной, крупной желѣзнодорожной линіи; хотя нашія Правительство и впослѣдствіи нерѣдко принимало предложенія частныхъ компаній на отстройку важныхъ въ экономическомъ отношеніи рельсовыхъ сообщеній, тѣмъ не менѣе оно, въ видѣ правила, давало согласіе на устройство такого рода линій только тѣмъ обществамъ, которыя уже дѣйствовали нѣкоторое время и успѣли зарекомендовать себя въ качествѣ опытныхъ распорядителей эксплуатировавшихся ими рельсовыми путями. На этотъ разъ, однако, Комитетомъ Министровъ было обращено вниманіе на первостепенную промышленную важность проектированной дороги, прорѣзывающей районъ богатѣйшихъ каменноугольныхъ залежей. Этотъ аргументъ взялъ даже верхъ надъ нѣкоторыми возраженіями со стороны Военнаго Министерства, признававшаго Ивангородо-Домбровскую дорогу не вполне удобною съ точки зрѣнія стратегическихъ видовъ; для удовлетворенія требованіямъ военнаго вѣдоуства Министръ Финансовъ далъ согласіе на проложеніе втораго пути по всему протяженію Варшаво-Тереспольской дороги (отъ Варшавы до Бреста) и на расширеніе станціонныхъ устройствъ Брестскаго желѣзнодорожнаго вокзала для беспрепятственнаго пропуска поѣздовъ, сходящихся въ указанномъ пунктѣ. Военный Министръ удовлетворился этимъ и Ивангородо-Домбровская дорога, съ вѣтвями: а) къ г. Островцу и б) къ ст. Колюшки Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги была разрѣшена Высочайше утвержденнымъ 8 Іюля 1881 г. положеніемъ Комитета Министровъ. Правительство, признавъ несомнѣннѣе, что обществу, при тогдашнемъ положеніи денежныхъ рынковъ, не удастся собрать потребный ему

капиталь безъ правительственной гарантіи, не остановилось передъ дарованіемъ такой гарантіи въ размѣрѣ 5% на акціонерный и 47% на облигаціонный капиталъ (въ общей сложности основной капиталъ компаніи равнялся 24–849–000 р. и состоялъ изъ акцій и на $\frac{8}{3}$ изъ облигацій). Если, такимъ образомъ, приведенныи финансовыми условіями уставъ общества Ивангородо–Домбровской дороги приближался къ уставамъ, утвержденнымъ въ предшествовавшее царствованіе, то остальными, включенными въ него Министерствомъ Путей Сообщенія и, главнымъ образомъ, Комитетомъ Министровъ, постановленіями, онъ значительно отличался отъ уставовъ не только шестидесятыхъ, но даже и конца семидесятыхъ годовъ, т. е. даже того времени, когда Правительство уже начало сознавать необходимость болѣе рѣшительнаго заявленія своихъ правъ по отношенію къ желѣзнодорожнымъ компаніямъ. Начать съ того, что концессионный срокъ владѣнія обществомъ уступаемою ему линіею ограничивался пятью–десятью годами; тогда какъ въ прежнее время подобныи сроки колебались между 75—81 годами; право же выкупа казна получала уже черезъ 15 лѣтъ послѣ открытія дороги для движенія (чему впрочемъ былъ примѣръ и ранѣе при утвержденіи устава общества Донецкой дороги; см. томъ II, гл. V настоящаго очерка). Затѣмъ Правительству было предоставлено право во всякое время (а не черезъ пятилѣтніе промежутки, какъ въ уставѣ Донецкой и дополнительныхъ условіяхъ по нѣкоторымъ другимъ дорогамъ) измѣнять предѣльные тарифы по линіи, причемъ было оговорено, что Правительство устанавливаетъ предѣлы не только максимальныхъ, но и минимальныхъ тарифныхъ ставокъ (значеніе этой мѣры уже разъяснено въ гл. I настоящаго тома). Наконецъ, общество обязывалось подчиняться всѣмъ контрольнымъ правиламъ, которыя Правительство сочло бы нужнымъ издать впредь до разработки общихъ постановленій о правительственномъ контролѣ надъ частными желѣзными дорогами. Но наибольшее вниманіе обращаетъ на себя въ разсматриваемомъ уставѣ правило, редактированное непосредственно Комитетомъ Министровъ и заключавшееся въ томъ, что компанія была обязана принять техническія условія сооруженія линіи, выработанныя особою правительственной комиссіею; на основаніи этихъ условій обществу поедстояло составить расцѣночную вѣдомость, причемъ пре-

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

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

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

Въ томъ же 1881 г. состоялся приступъ къ сооруженію сѣти стратегическихъ дорогъ, впослѣдствіи получившихъ общее названіе «Полѣвскихъ». Въ этомъ дѣлѣ принималъ прямое участіе въ Бозѣ почившій ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЫИ II осуществленіе упомянутой сѣти было результатомъ Его Личнаго

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

почина. Еще въ 1878 г., будучи Наслѣдникомъ Престола, Онъ возбудилъ вопросъ о линіи отъ Жмеринки до Могилева, которая должна была положить начало сооруже́нію ряда желѣзныхъ дорогъ военнаго значенія въ западной полосѣ Россіи *). Позднѣе, въ 1883 г., Государь удостоилъ своимъ Предсѣдательствомъ Особое Совѣщаніе, посвященное вопросу объ этихъ дорогахъ (см. ниже). Въ разсматриваемомъ теперь году былъ сдѣланъ опытъ постройки на казенный счетъ, распоряженіемъ военнаго вѣдомства, участка отъ ст. Жабинка, Московско-Брестской желѣзной дороги (подъ Брестомъ Литовскимъ), до г. Пинска (протяженіемъ въ 136 верстъ). Работы по проложенію дороги, производившіяся сформированными не за долго до того специальными желѣзнодорожными батальонами, были закончены съ замѣчательною быстротою и въ Ноябрь 1882 г. уже открыто по линіи правильное движеніе. Стоимость дороги, въ смыслѣ дешевизны, также не оставляла ничего желать; верста пути, съ рельсами и подвижнымъ составомъ, обошлась всего въ 32-34 р. кред. **).

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

Типъ дороги былъ предположенъ узкоколейный, стоимость же—9-500р.— съ версты. Комитетъ Министровъ призналъ весьма желательнѣе поощрить такого рода начинаніе, которое являлось однимъ изъ первыхъ опытовъ постройки столь необходимыхъ, въ интересахъ нашего земледѣлія, подѣздныхъ путей изъ хлѣбородныхъ мѣстностей къ главнѣйшимъ артеріямъ торговаго движенія, и счелъ возможнымъ выдать зем-

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

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

ству въ ссуду изъ казны необходимыя для сооруженія линіи средства на 7 банковыхъ правилахъ, при условіи ежегоднаго внесенія суммъ, потребныхъ на уплату процентовъ и погашенія по этой ссудѣ, въ смѣту обязательныхъ расходовъ земства *).

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

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

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

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

- 1) Участки Сибирской желѣзной дороги (о нихъ Министръ вносилъ особое представленіе, о которомъ будетъ говорено ниже).
- 2) Рядъ подъѣздныхъ путей, протяженіемъ до 400 верстъ къ дорогамъ: Либаво-Роменской, Харьково-Николаевской, Ека-

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

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

3) Стратегическая линия Жмеринка—Моилевъ—Новоселицы.
(см. выше).

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

5) Развѣтвленія Донецкой дороги: а) нѣ востокъ отъ станціи Звѣрево, Козлово-Воронежско-Ростовской дороги къ Волгѣ (т. н. Восточно-Донецкая линия) и б) отъ конечнаго пункта Луіанской вѣтви до ст. Миллерово, Козлово-Воронежско-Ростовской линии. Первая изъ этихъ дорогъ была утверждена къ исполненію еще въ 1875 г.

для снабженія антрацитомъ волжскихъ пароходовъ и для доставки антрацита на Уралъ, съ цѣлью удовлетворенія потребностямъ сѣверной горнопромышленности въ минеральномъ топливѣ. Министръ Путей Сообщенія находилъ, что въ 1882 г., когда волжскіе пароходы уже ввели у себя нефтяное отопленіе, на восточномъ же склонѣ Урала открыты залежи каменнаго угля, Восточно-Донецкая дорога нѣсколько утрачивала свое прежнее значеніе; тѣмъ не менѣе Генераль-Адъютантъ Посыетъ признавалъ отстройку ея крайне желательною, такъ какъ она несомнѣнно будетъ способствовать удешевленію минеральнаго топлива на Волгѣ, гдѣ образуется въ такомъ случаѣ соперничество нефти съ углемъ уральскимъ и донецкимъ, изъ которыхъ первый направится внизъ, а второй—вверхъ по теченію Волги; затѣмъ, независимо отъ перечисленныхъ грузовъ, дорога будетъ имѣть грузы и обратные, каковы: лѣсъ, нефть, рыба. Сооруженіе Миллеровской вѣтви, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, вызывалось все увеличивающимся спросомъ на Донецкій курный уголь: съ осуществленіемъ названной вѣтви главный потокъ минеральныхъ грузовъ Донецкой дороги, направлявшійся до того времени только въ одну сторону—къ Курско-Харьково-Азовской дорогѣ—распростра-

нится болѣе равномерно между обѣими параллельными ли-ніями вывоза такихъ грузовъ—дорогами Курско-Харьково-Азовской и Козлово Воронежско-Ростовской;

и б) Перекопская солевозная дороіа, которая, въ глазахъ Министра Путей Сообщенія, должна была облегчить и уде-шевить перевозку соли, а слѣдовательно и цѣну на послѣднюю.

Къ этимъ объясненіямъ Генераль-Адъютантъ Посѣеть присовокуплялъ, что онъ имѣетъ еще въ виду вскорѣ войти въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о линіи отъ Владикавказа до Петровска у Каспійскаго моря, уже вклю-ченной въ сѣть Высочайшимъ повелѣніемъ 19 Января 1879 г. (при обсужденіи вопроса о необходимыхъ для Кавказа рель-совыхъ сообщеніяхъ. см. т. II, гл. VI настоящаго очерка) и о желѣзнодорожной вѣтви отъ Кутаиса до Тквибульскихъ ка-менноугольныхъ копей, на неотложность которой для раз-работки кавказскихъ минеральныхъ богатствъ уже неоднократно указывалъ Его Императорское Высочество Великій Князь

МИХАИЛЬ НИКОЛАЕВИЧЪ.

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

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

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

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

Комитетъ не счелъ возможнымъ возражать противъ такого утвержденія и въ заключеніи своемъ, принявъ предложенную Н. Х. Бунге цифру (1.000—1.200 верстъ рельсовыхъ путей въ годъ) за норму допустимыхъ къ сооруженію въ ближайшемъ будущемъ желѣзныхъ дорогъ, опредѣлилъ, что около 30% этого числа было бы желательно назначать на удовлетвореніе нуждъ военнаго вѣдомства. Что же касалось собственно списка желѣзнодорожныхъ линій, признанныхъ Министромъ Путей Сообщенія наиболѣе неотложными, то Комитетъ въ принципѣ одобрилъ этотъ списокъ, присоединивъ къ нему, однако, еще нѣсколько линій, о которыхъ хотя и говорилось въ представленіи Ген. Ад. Посѣта, но лишь, какъ о линіяхъ, желательныхъ вообще; Комитетъ же помѣстилъ ихъ на ряду съ дорогами, стоявшими въ представленіи Министра на первой очереди.

Дороги эти были:

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

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

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

)) Пензо-Лозовская, о которой съ 180 г. стали поступать ходатайства земствъ Харьковскаго, Курскаго и Воронежскаго, и которая, проходя черезъ мѣстности, производившія тогда до 60 мил. пудовъ различныхъ хлѣбовъ въ годъ, по мнѣнію Комитета, не могла не имѣть первостепеннаго значенія въ продовольственномъ отношеніи. Въ виду, однако, значительности протяженія такой линіи (около 800 верстъ) Комитетъ пред-полагалъ вести постройку ея постепенно, отдѣльными участ-ками, которые, до полнаго завершенія всей дороги, служили бы подъѣздными питательными путями для многихъ раіоновъ.

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

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

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

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

*) Къ составленію особаго очерка, посвященному Сибирской дорогѣ и желѣзно-дорожнымъ линіямъ въ Европѣйской Россіи, составляющимъ ея начало и имѣющимъ ея нею непосредственную связь, уже приступлено Канцелярію Комитета Министровъ.

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

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

Когда было покончено съ вопросомъ о направленіи линіи и предстояло избрать способъ ея постройки, Министръ Путей и Сообщенія рѣшилъ, для начала, произвести состязаніе между четырьмя изъ соискателей на концесспо, которые по его мнѣнію заслуживали наибольшаго довѣрія; выборъ палъ на извѣстнаго желѣзнодорожнаго дѣльца Губонина, инженера Михайловскаго, великобританскаго иодданнаго Баронета Тейлора и общество Уральской горнозаводской дороги. Наименьшую цѣну предложилъ Тейлоръ, который назначилъ строительный капиталъ линіи (безъ % за время сооруженія и безъ потерь при реализацш) въ 19–650.000 р. кред., т. е. около 65.000 р. кред. на версту пути. Представляя о результатахъ состязанія въ Комитетъ Министровъ, Ген. Ад. Посъеть находилъ, что выгодность предложенія Баронета Тейлора является только относительною, т. е. обнаруживается лишь въ томъ случаѣ, если сравнивать цѣну Тейлора съ цѣнами, назначенными его конкурентами; если же сравнить ее съ цѣною, за которую, какъ свидѣтельствоваль Министръ Путей Сообщенія, ту же дорогу могла бы построить казна, то она не должна считаться умѣренною. Ген. Ад. Посъеть ручался, что при сооруженіи дороги

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

распоряженіемъ Правительства возможно будетъ достигнуть противъ цѣны Тейлора сбереженія въ размѣрѣ около 600.000 р. Высказывая такое мнѣніе,

Министръ Путей Сообщенія всецѣло отдавалъ предпочтеніе казенному способу постройки, мотивируя свой взглядъ не только обстоятельствомъ даннаго дѣла, но и соображеніями общаго свойства.

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

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

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

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

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

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

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

нымъ образомъ въ виду ожидавшихся, при такомъ способѣ осуществленія ея, сбереженій для казны; послѣдней, въ случаѣ выдачи концессіи на линію, пришлось бы принимать на себя гарантію дохода на капиталъ болѣе значительный, чѣмъ тотъ, на который надѣялось соорудить ту же линію Правительство. При тогдашнемъ состояніи нашихъ финансовъ соблюденіе строжайшей экономіи во всѣхъ отрасляхъ государственной дѣятельности являлось безусловною необходимостью. Замѣчавшійся непосредственно по окончаніи Турецкой кампаніи внезапный подъемъ въ торговыхъ дѣлахъ оказался искусственнымъ, вызваннымъ изобиліемъ въ странѣ бумажныхъ денеж-ныхъ знаковъ, наступленіе неизбѣжной реакціи сопровожда-лось паденіемъ вексельнаго курса и обнаруженіемъ застоя въ промышленности и торговлѣ; стѣсненное положеніе Государства усиливалось еще вслѣдствіе пережитаго въ 1880 г. неурожая во многихъ губерніяхъ южной и восточной полосы Россіи. Въ бюджетѣ снова появились дефициты: превышеніе обыкновенныхъ расходовъ надъ такими же доходами въ 1881 г. выразилось въ крупной цифрѣ 80.659–14 Р- *); въ 1882 г. бюджетъ удалось сбалансировать несравненно болѣе удачно, но все же получилось превышеніе обыкновенныхъ расходовъ надъ поступлениями—хотя и въ сравнительно небольшой суммѣ (2.488.531 р.) **) Между тѣмъ расходы, вызванные войною, все еще не были ликвидированы; особенно обременительною являлась уплата, согласно Высочайшему Указу отъ 1 Января 1881г., по 80 мил. руб. ежегодно изъ средствъ Государственнаго Казначейства, для постепеннаго въ теченіе 8 лѣтъ, погашенія долга послѣдняго Государственному Банку за выпущенные во время войны кредитные билеты на сумму 400 мил. руб. ***). Кромѣ того представлялась неотвратимая необходимость прибѣгать къ кредитнымъ операціямъ

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

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

***) Мѣрою этою Финансовое вѣдомство надѣялось поднять курсъ кредитнаго рубля, но достигнуть этой цѣли ему не удалось: курсъ продолжалъ держаться на очень низкомъ уровнѣ; согласно таблицамъ, приложеннымъ къ труду Г. Кашкарова (Денежное обращеніе въ Россіи, т. II, С. П. Б. 1898 г.,; средній вексельный на Парижъ составлялъ: въ 1881 г.—266 р. а въ 1882 100 р. кред. для удовлетворенія насущныхъ обще-государственныхъ потребностей страны.

При такихъ условіяхъ было естественно, что всякое сбереженіе въ государственныхъ расходахъ привѣтствовалось Министромъ Финансовъ и всякое предложеніе, клонящееся къ осуществленію такого сбереженія, могло рассчитывать на поддержку съ его стороны.

Принятую Н. Х. Бунге точку зрѣнія на общій вопросъ о сравнительныхъ достоинствахъ частнаго и казеннаго желѣзнодорожнаго строительства раздѣлялъ и Комитетъ Министровъ, который также считалъ этотъ вопросъ еще не достаточно выясненнымъ; однако, въ виду засвидѣтельствованныхъ Министромъ Путей Сообщенія благопріятныхъ финансовыхъ результатовъ сооруженія Екатерининской дороги было признано целесообразнымъ примѣнить тотъ же способъ сооруженія и къ Екатеринбургско-Тюменской линіи; при этомъ было поручено Ген. Ад. Посѣту пересмотрѣть еще разъ техническія условія и расцѣпочную вѣдомость на проектированную линію, съ цѣлью сократить до возможныхъ предѣловъ строительную стоимость дороги. Дѣло о такомъ сокращеніи затратъ Правительства два раза рассматривалось затѣмъ въ Комитетѣ Министровъ (уже въ 1883 г.), причемъ общія усилія Министра Путей Сообщенія и Комитета въ концѣ концовъ увѣнчались полнымъ, можно сказать даже неожиданнымъ успѣхомъ: цѣна линіи (протяженіемъ въ 34 версты) съ разрѣшенной къ ней впоследствии вѣтвью отъ Каменскаго казеннаго завода (длиной около 38 верстъ) выразилась въ цифрѣ 42.789 р. кред. съ версты. Если изъ общей строительной суммы исключить, по средней поперстной расцѣнкѣ, стоимость Каменской вѣтви, какъ не имѣвшей въ виду при произведенномъ въ 1882 г. состязаніи частныхъ соискателей на постройку Екатеринбургско-Тюменской дороги, то окажется, что противъ низшей цѣны, заявленной на соисканіи (19-650.000 р.), казенная постройка обошлась дешевле почти на 6 мил. руб. и, слѣдовательно, сбереженіе превзошло приблизительно въ десять разъ экономію, первоначально предвидѣвшуюся Министромъ Путей Сообщенія (600.000 р., см. выше *).

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

По другимъ линиямъ, поставленнымъ Комитетомъ Ми-нистровъ на очередь при разсмотрѣніи, въ 1882 г., новаго по проекта развитія нашей рельсовой сѣти, оказалось необходи-мымъ, какъ указано выше, произвести, до разрѣшенія приступа къ нимъ, подробныя изысканія. Ген. Ад. Посыетъ тогда да заявилъ Комитету, что дѣло это потребуеть довольно про-должительнаго времени, особенно въ виду установленнаго для производства этихъ изысканій порядка: съ помощью отдѣль-ныхъ комисій изъ представителей различныхъ вѣдомствъ. Подобный порядокъ безспорно имѣлъ значительныя преиму-щества передъ прежнимъ способомъ производства желѣзнодо-рожныхъ изысканій одними лишь чинами Министерства Путей Сообщенія, такъ какъ при системѣ изслѣдованія отдѣльныхъ раіоновъ не только инженерами, но смѣшанными коллегіями, получалась возможность, помимо составленія техническихъ проектовъ каждой предположенной линіи, получать еще дан-ныя относительно производительности имѣющей быть прорѣ-занною такою линіею мѣстности, грузовъ, которые эта послѣдняя будетъ отпускать и получать, и т. п. Тѣмъ не менѣе, собраніе столь разнообразныхъ свѣдѣній, а затѣмъ и надлежа-щая группировка ихъ, конечно не могли быть производимы въ короткіе сроки— что оказалось и въ данномъ случаѣ. Уже задача, возложенная въ этомъ отношеніи на Министра Путей Сообщенія въ 1882 г.—производство изысканій по 9 линиямъ (не считая участковъ Сибирской дороги) *)—была сама по себѣ достаточно обширна; въ слѣдующемъ 1883 г. она еще услож-нилась тѣмъ, что къ первоначально избраннымъ дорогамъ при-соединились еще двѣ линіи, которыя Комитетъ Мини-стровъ призналъ неотложно подлежащими включенію въ сѣть. Это были дороги: Владикпвкаго-Петровскал и Ромны-Кременчугская.

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

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

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

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

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

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

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

Такимъ образомъ, вмѣсто прежнихъ 9-ти на очереди оказалось, къ срединѣ 1883 г., уже и линій; по каждой изъ нихъ предстояли еще сложныя изысканія въ виду незначительности отпущенныхъ съ этой цѣлью кредитовъ— 1.000.000 р.— не удалось довести до конца даже изысканій по 5 изъ утвержденныхъ въ 1882 г. дорогъ; окончаніе этихъ изысканій и приступъ къ изслѣдованіямъ по другимъ, при-знаннымъ необходимыми, линіямъ, былъ отложенъ до 1883 г. **)

*) См. Предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 6 Іюня 1883 г. за ЛІЗ 4960. **) См. Предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 12 Января 1883 г. за № 304.

Неудивительно, что такая работа заняла весь 1883 г. и большую часть 1888. Этимъ объясняется, что за указанное время, т. е. ранѣ конца 1884 г. не оказалось возможности окончательно разрѣшить постройку хотя бы одной изъ проектированныхъ Комитетомъ Министровъ крупныхъ линій; изъ дорогъ экономическаго значенія въ 1883 г. были одобрены къ исполненію лишь нѣкоторые подъѣздные пути, относительно осуществленія которыхъ Министръ Путей Сообщенія, согласно данному ему въ 1882 г. полномочію, могъ входить съ представленіями въ Комитетъ Министровъ по своему усмотрѣнію и по мѣрѣ надобности. На основаніи подобныхъ пред-ставленій, по одобреніи ихъ Комитетомъ и съ Высочайшаго соизволенія, были отстроены вѣтви: а) къ казенной Екатери-нѣтскоп дорогѣ отъ пристаней Кййдакской и Кйменской, на Днѣпрѣ; эти вѣтви отстроила казна; б) отъ ст. Юзово къ Донецкой дорогѣ, в) отъ Кутаиса до Тквибульскихъ копей и г) отъ ст. Низовка, Либаво-Роменской дороги, до Корюков-скаго сахаро-рафинпднаго гаводп; послѣдніе три подъѣздныхъ пути возникли благодаря частной инициативѣ.

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

ской дороги *). По южной части Вильно–Ровенской дороги (Лунинецъ—Ровно), о которой поднимался вопросъ еще въ 1874 г– **\ имѣлись въ распоряженіи Военнаго Министерства предварительныя изысканія, дополненныя добавочными изслѣ–дованіями по всему протяженію линіи, законченными въ 1883 г.; иоэтому къ постройкѣ упомянутой дороги (съ вѣтвью Луни–нецъ—Пинскъ, составлявшей часть проектированнаго рельсоваго пути огь Пинска черезъ Лунинецъ на Гомель) явилась воз–можность приступити безотлагательно, за опредѣленіемъ Коми–тетомъ Министровъ, по Высочайшему повелѣнію, окончатель–наго направленія линіи и по ассигнованіи достаточныхъ на при–ступъ къ работамъ кредитовъ. Постройка произведена была весьма быстро: сѣверный участокъ линіи (Вильна—Лунинецъ) и вѣтвь на Пинскъ—общимъ протяженіемъ 353 версты—были уже открыты для движенія 30 Декабря 1884 г– участокъ же Лунинецъ—Ровно (182 версты)—къ веснѣ 1885 г. Поверстная стоимость обоихъ участковъ, несмотря на серьезныя техни–ческія затрудненія, встрѣтившіяся при прокладкѣ, пути и дру–гія осложненія, обнаружившіяся уже гюслѣ утвержденія до–роги къ исполненію, не превысила, въ среднемъ выводѣ, скромной цифры въ 42.288 р. ***).

Сооруженіе другихъ стратегическихъ линій, назначенныхъ къ постройкѣ въ нашей западной полость, замедлилось вслѣдствіе нѣкоторыхъ сомнѣній относительно цѣлесообразности выработанныхъ для нихъ проектовъ,— сомнѣній, заявленныхъ въ Комитетѣ Министровъ, которому Государь повелѣлъ пред–ставить свое заключеніе по этому вопросу. Въ засѣданіи Коми–тета Государственный Контролеръ Статсъ–Секретарь Сольскій (нынѣГрафъ) и Министръ Финансовъ высказали опасеніе, не нала–

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

**) Графъ А. П. Бобринской, по соглашенію съ Военнъшъ Миниетромъ (Гр. Милутинымъ), внеее въ этомъ году, наряду съ другими проектами желѣзныхъ дорогъ, также проектъ стратегической диніи Брестъ—Брянскъ, су> вѣтвями на Гродно, Ровно и Ковель (см. т. II, гл. IV настоящаго очерка). Бѣтвь на Ровно соотвѣтствовала предполо–женному Ген. Ад. Ванновскимъ участку Лунинецъ–Ровно Полѣсскихъ дорогъ, съ отстройкой которыхъ вообще осуществлялся планъ, задуманный Бобринскимъ и%став–шійся въ его время неисполненнымъ.

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

фгаеть ли постройка сяыше 1.000 версть стратегическихъ дорогъ въ теченіе сравнительно короткаго срока слишкомъ тяжкаго бре-мени на Государственное Казначейство, тѣмъ болѣе, что подоб-наго рода дороги, хотя и имѣють первостепенное значеніевъ дѣлѣ обороны страны, все же всецѣло ложатся на средства казны, не облегчая жертвъ послѣдней соотвѣтствующимъ оживленіемъ экономической жизни прорѣзываемыхъ ими мѣстностей, какъ это замѣчается при осуществленіи линій, удовлетворяющихъ торговымъ и промышленнымъ нуждамъ населенія. Въ виду такихъ соображеній Комитетъ счелъ болѣе осторожнымъ подвергнуть весь вопросъ о стратегическихъ дорогахъ новому разсмотрѣнію *), на что согласился и Государь, повелѣвшій созвать съ этою цѣлью новое Совѣщаніе, подѣ председатель-ствомъ Великаго Князя Михаила Николаевича. На засѣда-ніи Совѣщанія Военный Министръ Ген. Ад. Ванновскій упорно отказался поступиться хотя бы однимъ изъ своихъ требова-ній; напротивъ того—онъ усугубилъ ихъ, прибавивъ къ преж-нимъ, намѣченнымъ въ 1883 Г., стратегическимъ дорогамъ, еще линію отъ Бреста до ст. Холмъ на Привислянскоѣ дорогѣ. Всѣ проектированныя военнымъ вѣдомствомъ линіи, говорилъ Ген. Ад. Ванновскій, безусловно необходимы, чтобы обезпе-чить цѣлость и безопасность Государства; отсрочка исполне-нія хотя бы одной изъ нихъ грозитъ неисчислимыми Еіеблаго-пріятными послѣдствіями. Противъ такого категорическаго заявленія. Совѣщаніе не сочло возможнымъ возражать, и мнѣніе Военнаго Министра получило утвержденіе Государя 17 Марта 1884 г. **). Такимъ образомъ, дѣлу постройки стратегическихъ дорогъ былъ данъ новый толчекъ, причемъ для руководства этимъ дѣломъ во всемъ его объемѣ Государь учредилъ отдѣльное Совѣщаніе, въ составъ кото-раго вошли: Предсѣдатель Департамента Государственной Экоыоміи Государственнаго Совѣта, Министры: Путей Сооб-щенія, Военный и Финансовъ, Начальникъ Главнаго Штаба и Государственный Контролеръ; предсѣдательство было возложено на Предсѣдателя Комитета Министровъ М. Х. Рейтерна (впослѣдствіи Графа). Преобладающимъ вліяніемъ и въ этомъ новомъ Совѣщаніи пользовались,

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

***) См. Статист. Сборникъ М-ва П. С, вып. XIII, стр. 3.

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

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

***) Кромѣ того, въ томъ же Совѣщаніи обсуждался вопросъ и о последнемъ

. Полѣсской сѣти:—дорэгъ Гомель-Брянской, а также была рѣчь о линіи отъ Риги

до Пскова, съ вѣтвью на Дерптъ; но окончательное разрѣшеніе на постройку ихъ было дано по положеніямъ Комитета Министровъ. Поэтому объ указанныхъ дорогахъ будѣтъ говорено ниже, при разсмотрѣніи дѣятельности Комитета Министровъ по дальнѣйшему расширенію нашей рельсовой сѣти.

Стоимость перечисленных выше стратегических дорог выразилась в следующих цифрах:

Лунинец–Гомельской по 36.141 р– съ версты

Барановичи–Бѣлостокской.... » 46–678 р.

Сѣдлец–Малкинской..... » 53–48 р.

Какъ видно изъ этой таблицы, казенная постройка желѣз–ныхъ дорогъ продолжала производиться у насъ по цѣнамъ, несомнѣнно умѣреннымъ. Чтобы не возвращаться еще разъ къ желѣзнымъ дорогамъ исключительно военнаго значенія, здѣсь слѣдуетъ упо–мянуть еще о разрѣшенномъ ГОСУДАРЕМЪ, въ 1884 г., продолженіи Закаспійской дороги (строившейся на специально для нея приспособленныхъ основаніяхъ военнымъ вѣдомствомъ, см. томъ II, гл. VI настоящаго очерка) до Асхабада; затѣмъ, по Высочайшему повелѣнію, данному въ 1885 г., послѣ занятія нашими войсками Мерва, упомянутая линія была продолжена далѣе черезъ Мервъ до р. Аму–Дарьи. Еще позднѣе (въ 1888 г.) она была доведена до Самарканда *) и, будучи продолжена вглубь Азіи, приобрѣла, кромѣ специально военнаго, еще выдающееся торговое значеніе. Стоимость ея сооруженія не превышала въ среднемъ выводѣ 24.000 р. на версту.

Пока въ Особомъ Совѣщаніи, о которомъ говорилось, рѣшались вопросы о порядкѣ постройки стратегическихъ рельсовыхъ сообщеній, приходили къ концу предпрія–тыя Министерствомъ Путей Сообщенія изысканія гю линіямъ общаго экономическаго значенія, опредѣлить окончательное направленіе и способъ сооружеши которыхъ предстояло Коми–тету Министровъ. Одною изъ первыхъ дорогъ, къ изслѣдова–нію раіона будущихъ дѣйствій которой было приступлено еще въ 1882 г., являлась линія опіъ Ростово–Владикавказской дороіи къ Черному морю. Въ Февраль 1884 г. Комитетъ Министровъ

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

Подтвердиль первостепенное значеніе и признахъ, что послѣ Сибирской линіи

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

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

пути препятствій отъ наплыва кавказскаго хлѣба въ размѣрахъ,

превышающих пропускную силу Ростовского порта. Наконец, при своемъ положеніи вблизи отъ мѣсторожденій каменнаго угля и въ сравнительно недалекомъ разстояніи отъ желѣзныхъ рудниковъ южной Россіи, Ростовъ имѣетъ всѣ условія для развитія фабрично-заводской промышленности, произведенія которой найдутъ себѣ сбытъ на Кавказѣ *).

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

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

25 Декабря 1884 г. былъ утвержденъ новый уставъ общества Владикавказской дороги (такое названіе получила компанія).

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

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

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

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

ніе долги по разновременно выданнымъ ему ссудамъ и аван-самъ (около 440.000.р. мет.), что и было оговорено въ уставѣ. Слѣдовательно условія сооруженія проектированной линіи обѣщали безспорныя выгоды казнѣ *). Разрѣшеніемъ приступа къ сооруженію Новороссійской вѣтви завершилась дѣятельность высшаго Правительства по желѣзнодорожному вопросу за 1884 г. 1885 г. открылся правительственнымъ актомъ чрезвычай-ной важности: Высочайшимъ повелѣніемъ 6 Января, которымъ было окончательно рѣшено, что головнымъ участкомъ тран-зитнаго Сибирскаго пути будетъ, въ предѣлахъ Европейской Россіи, дорога Самара—Уфа—Златоустъ. За этимъ Высочайшимъ повелѣніемъ послѣдовало Высочайше утвержденное, 25 того же Января, положеніе Комитета Министровъ о приступѣ къ работамъ по устройству названной линіи непосред-ственнымъ распоряженіемъ Правительства. Подробности этого дѣла будутъ рассмотрѣны въ отдѣльномъ отъ настоящаго труда очеркѣ; здѣсь же придется лишь отмѣтить бывшія въ засѣданіи Комитета, посвященномъ этому дѣлу, сужденія о Казанской дорогѣ. Извѣстно, что соединеніе Европейской Россіи съ Сибирью было ранѣе проектировано черезъ Нижній-Новгородъ и Казань; съ принятіемъ же новаго направленія Сибирской магистрали, Казань, какъ и до того времени, оста-валась внѣ общей желѣзнодорожной сѣти. Между тѣмъ, трудно было не признать, что Казанская губернія и г. Казань, который уже тогда насчитывалъ 130,000 жителей, не могутъ долѣе оставаться безъ прочной связи съ коренными частями Имперіи, тѣмъ болѣе, что мѣстность, расположенная въ предѣлахъ обширнаго четырехуголь-ника, который окаймлялся желѣзными дорогами Московско-Нижегородской, Московско-Рязанской и р. Волгою, является, какъ указывалъ Комитетъ, одной изъ наиболѣе хлѣбородныхъ и промышленныхъ въ Россіи. Въ виду этого Комитетъ по почину своего Предсѣдателя М. Х. Рейтерна въ принципѣ призналъ необходимымъ возможно безотлагательное соединеніе Казани съ центральной рельсовою сѣтью и предоставилъ Мини-стру Путей Сообщенія приступитъ къ производству изысканій, потребныхъ для выполненія предстоявшей Правительству задачи.

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

Такъ возникъ вопросъ о сооруженіи линіи, обстоятельства осу-ществленія которой составляютъ одну изъ наиболѣе интересныхъ страницъ въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго строи-тельства за время царствованія ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III.

Вскорѣ послѣ описанныхъ событій Ген. Ад. Посыеть до-вель до свѣдѣнія Комитета Министровъ, что по всѣмъ дорогамъ, поставленнымъ на первую очередь въ 1882—1883 г.г., изысканія уже закончены *), и что настало время установить сроки приступа къ самой постройкѣ. Съ своей стороны Министръ Путей Сообщенія, за разрѣшеніемъ уже къ исполненію Самаро-Уфимской и Новороссійской линій, полагалъ начать въ 1885 г. работы по проложенію главнѣйшихъ изъ лишая ній, ранѣ признанныхъ неотложными **). Общее протяженіе ихъ составляло, по расчету Министра,—вмѣстѣ съ питательными вѣтвями, о которыхъ онъ намѣренъ былъ представлять особо,— 1.200 верстъ, т. е. не превышало той нормы, которую Комитетъ принялъ въ качествѣ предѣльной въ 1882 г. (см. выше).

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

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

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

***) Линію эту включилъ въ свое представленіе о новыхъ дорогахъ Графъ А. ГГ. Боб-ринской; вопросъ о всѣхъ представленныхъ дорогахъ былъ тогда, однвко, отложенъ рѣ-шеніемъ (см. т. II, гл. VI).

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

Формулируя такія требованія, Ген. Ад. Обручевъ высказалъ нѣсколько общихъ мыслей о значеніи тѣхъ финансо-выхъ жертвъ, которыя налагаетъ на Государство отстройка стратегическихъ линій; приведенныя имъ соображенія выра-жаютъ основной взглядъ военнаго вѣдомства на этотъ вопросъ, тогда неоднократно возникавшій въ высшихъ правитель-ственныхъ учрежденіяхъ. Ген. Ад. Обручевъ такъ рѣшалъ его: Если дороги стратегическія иногда и не имѣютъ преобладающаго коммерческаго значенія, то экономическая ихъ польза всетаки неоспорима. При наличности такихъ дорогъ и доста-вляемаго ими удобства, въ случаѣ предвидимыхъ политическихъ замѣшательствъ, къ быстрому сосредоточенію войскъ и военныхъ запасовъ въ угрожаемыхъ пунктахъ, является возможность прибѣгать къ такимъ передвиженіямъ липіе въ тотъ моментъ, когда ожидается непосредственная въ нихъ надоб-ность». За отсутствіемъ же необходимыхъ стратегическихъ путей одно, хотя бы и отдаленное, опасеніе военнаго столкновенія вызываетъ необходимость заблаговременнаго приступа къ пе-редвиженію войсковыхъ частей, что безъ сомнѣнія порождаетъ тревогу въ населеніи и нарушаетъ мирный ходъ обыденной его жизни. Такимъ образомъ стратегическія дороги, обеспе-чивая внѣшнюю безопасность Государства, поддерживаютъ въ населеніи увѣренность въ обеспеченности его мирныхъ за-нятій и даютъ возможность не нарушать обычнаго строя жизни населенія безъ неизбѣжной въ томъ надобности *).

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

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

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

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

- 1) Ромны-Кременчугской 198 вер.
- 2) Псково-Рижской съ вѣтвью на Дерптъ 3 54 вер.
- 3) Миллеровской 89 —
- 4) Жмеринко-Новоселицкой. 263 —
- 5) Гомель-Брянской 259 —
- 6) Ржево-Вяземской 115 —
- 7) Владикавказо-Петровской. 234 —

Итого . . 1,512 вер.

Послѣдняя цифра заслуживаетъ вниманія: она показы-ваетъ, что своимъ рѣшеніемъ Комитетъ еще расширялъ и безъ того обширную задачу, которую предполагалъ возло-жить на Правительство Ген. Ад. Посѣтъ, представляя къ еди-новременному утвержденію і,200 верстъ рельсовыхъ пугей.

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

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

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

Признавая подобную постановку вопроса безусловно раціо-нальною, Комитетъ пришелъ къ заключенію, что вывести страну изъ затруднительнаго положенія съ наибольшимъ успѣ-хомъ можно съ помощью испытаннаго уже въ шестидесятыхъ годахъ средства: приступа къ усиленной постройкѣ желѣз-ныхъ дорогъ. При общепризнанномъ значеніи желѣзныхъ дорогъ, какъ одного изъ могущественнѣйшихъ факторовъ въ дѣлѣ развитія производительныхъ силъ страны, затрата на ихъ сооруженіе даже значительныхъ капиталовъ со стороны Государства, по убѣжденію Комитета, представляется мѣрою вполне производителіюю, даже и въ тѣхъ случаяхъ, когда проектируемая желѣзнодорожная линія не обѣщаютъ на пер-вое время оказаться доходными. Поэтому, при выборѣ къ постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ, нельзя останавливаться на соображеніяхъ о непосредственной доходности той или иной дороги, но необходимо взвѣшивать и тѣ общія выгоды, которыя принесетъ осуществленіе рельсовыхъ путей и, кромѣ того, стараться, чтобы затрачиваемые капиталы распредѣлялись по возможности равномерно и на возможно большіе про-странствѣ, дабы благотворнымъ вліяніемъ проводимыхъ путей могло воспользоваться населеніе значительнаго числа мѣстно-стей *).

») См. тамъ же.

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

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

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

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

*) Направленіе прежде предполагалось на Миргородъ (см. выше), съ согласія мѣстнаго (Полтавскаго) земства, установлено въ обходъ этого города и придер–живалось по воаможности прямолинейности.

***) Ромны–Кременчугская дорога открывалась постепенно, въ 1837—1888 г. Гомель–Брянская открыта 8 Августа 1888 г.

****) См. Стат. Сб. Мин. Пут. Сообщений вѣш. XVII, стр. 4.

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

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

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

*) Соотвѣтствующій кредитъ былъ отпущенъ Госуд. Совѣтомъ только на Псково-Рижскую линію въ размѣрѣ 40.000 р., но онъ весь ушелъ на производство дополни-тельныхъ изысканій, потребованныхъ Комитетомъ Министровъ (см. Пред. М. П, С. въ Ком. Мин. отъ 6 Марта 1886 г. за № 3375).
**) Отъ 14 Декабря 1885 г. за № 609 (по дѣлу объ утвержденіи смѣты Министерства Путей Сообщенія на 1886 г.).

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

Въ своемъ журналѣ по

то обстоятельство, что въ силу Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ

дорогъ вносятся лишь суммы на сооруженіе тѣхъ дорогъ, постройка которыхъ на счетъ казны уже окончательно рѣшена; но наряду съ такими дорогами всегда имѣются въ виду еще нѣсколько другихъ дорогъ, сооруженіе которыхъ поставлено на первую очередь, причемъ, однако, способъ постройки ихъ еще не рѣшенъ Комитетомъ Мини-стровъ. Вслѣдствіе этого на сооруженіе ихъ, какъ и въ дан-номъ случаѣ, испрашиваются дополнительные кредиты.

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

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

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

Точное подчиненіе такому началу представлялось, по мнѣ-нію Департамента, тѣмъ болѣе возможнымъ, что въ то время почти всѣ главнѣйшія линіи желѣзныхъ дорогъ, какъ общаго значенія, такъ и спеціально стратегическія, уже были соору-жены или оканчивались постройкой и потому не могли воз-никать въ теченіе смѣтнаго года такія потребности въ новыхъ сооруже-ніяхъ, которыхъ нельзя было бы отложить до бли-жайшаго смѣтнаго года.

Обратившись, въ заключеніе, къ опредѣленію расходовъ на желѣзнодорожныя сооруже-нія въ і886 г., Департаментъ Экономіи остановился на отмѣченномъ выше заявленіи Министра Путей Сообщенія о предвидимыхъ дополнителъ-

ныхъ требованіяхъ на расходы по тѣмъ дорогамъ, относительно сооруженія которыхъ на средства казны окончательныя рѣшенія еще не состоялись, но могли послѣдовать въ теченіе наступавшаго года. Соглашаясь съ Министромъ Путей Сообщенія въ томъ, что дѣйствительно къ постройкѣ нѣкоторыхъ изъ поименованныхъ имъ дорогъ придется. вслѣдствіе существующаго порядка разсмотрѣнія подобныхъ дѣлъ, приступить въ 1886 г., хотя соотвѣтственные кредиты въ смѣту этого года не внесены, Департаментъ Экономіи, въ виду со-знанной необходимости согласовать смѣтныя назначенія съ дѣйствительными расходами, считалъ правильнымъ тогда же внести въ смѣту нѣкоторую сумму на расходы по указаннымъ сооруженіямъ, съ тѣмъ, чтобы въ теченіе года не назначать уже болѣе никакихъ дополнительныхъ на этотъ предметъ сверхсмѣтныхъ ассигнованій. Что же касается до размѣра такой добавочной суммы, то, принимая во вниманіе, что въ смѣту Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ внесено уже до 1.000.000 р. на постройку и устройство желѣзныхъ дорогъ, а также на заготовленіе желѣзнодорожныхъ принадлежностей, и въ общую смѣту Министерства Путей Сообщенія свыше 2.000.000 р. на портовые сооруженія,—Департаментъ Экономіи нашель возможнымъ внести въ смѣту Временнаго Управленія казенными желѣзными дорогами еще 6.000.000 р., показавъ эту сумму въ особомъ послѣднемъ параграфѣ упомянутой смѣты подъ наименованіемъ: «на расходы по сооруженію желѣзныхъ дорогъ, къ постройкѣ коихъ будетъ, установленнымъ порядкомъ, рѣшено приступить въ 1886 г.».

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

временномъ позаимствованіи изъ общихъ ресурсовъ Государственнаго

Казначейства суммъ, необходимыхъ для немедленнаго приступа къ сооруженію тѣхъ изъ указанныхъ въ его запискѣ желѣзнодорожныхъ линій, которыя могли бы быть, по ихъ отстройкѣ, отданы въ эксплуатацію обществамъ сосѣднихъ частныхъ дорогъ, съ отнесеніемъ въ послѣдствіи стоимости этихъ линій на облигаціонные капиталы подлежащихъ желѣзнодорожныхъ обществъ. Къ числу такихъ дорогъ, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, слѣдовало отнести линіи Владикавказо-Петровскую, Жмеринко-Новоселицкую и Ржево-Вяземскую, стоимость которыхъ исчислена приблизительно въ 28.000.000 р. Въ такомъ случаѣ потребный на осуществленіе остальныхъ двухъ дорогъ (Псково-Рижской и Миллеровской) расходъ въ 12.000.000 р., при распределеніи его на три года, составилъ бы ежегодно ту приблизительно сумму, которая назначена для цѣлей сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1886 г. Планъ этотъ не нашель поддержки въ Комитетѣ Министровъ, гдѣ одержало верхъ мнѣніе Министра Финансовъ, что такое, хотя и временное, позаимствованіе изъ общихъ средствъ Государственнаго Казначейства было бы равносильно назначенію на упомянутый предметъ сверхсметныхъ кредитовъ, что противорѣчило бы установленному Государственнымъ Совѣтомъ на будущее время порядку. По единогласному заключенію Комитета, если имѣющійся кредитъ недостаточенъ для одновременнаго приступа къ работамъ по всѣмъ поставленнымъ на очередь путямъ, необходимо въ текущемъ году ограничиться лишь нѣкоторыми изъ нихъ, сдѣлавъ выборъ на основаніи имѣющихся въ распоряженіи Комитета данныхъ. Обсужденіе поставленнаго такимъ образомъ вопроса привело Комитетъ къ слѣдующимъ выводамъ:

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

становится теперь менѣ настоятельно, въ виду того, что перевозка грузовъ по указанному направленію значительно облегчилась въ послѣднее время пониженіемъ на подлежащихъ линіяхъ тарифныхъ ставокъ на уголь.

Слѣдовательно нѣкоторая отсрочка въ сооруженіи названныхъ двухъ линій не мо-деетъ представить существенныхъ затрудненій.

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

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

*) Псково–Рижскую дорогу предлагалъ построить римскій купецъ Шнакенбургъ; сооруженіе же Ржево–Вяземской линіи изъявили готовность взять на себя общества дорогъ: Московско–Бресгской и Новоторжской. Всѣ они желали совершать постройку на гарантированный капиталъ; въ виду же того, что доходность об-Ѣихългшй была иро–одематична, Правительству вѣроятно пришлось бы ежегодно выплачивать гарант

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

Комитетъ обусловилъ свое согласіе на выполненіе упомянутыхъ двухъ линій оговоркою, что расходы на обѣ дороги (въ текущемъ году) и на разрѣшенную въ Январѣ того же 1886 года постройку тоннеля на линіи Закавказской дороги**), а также на могущія быть сооруженными въ теченіе того же года второстепенныя вѣтви отнюдь не должны превышать установленной Государственнымъ Совѣтомъ предѣльной нормы въ б. .000.000 р.

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

При такихъ обстоятельствахъ и при невозможности вовсе отказаться отъ постройки обѣихъ линій, Бунге считаеъ предпочтительнымъ соорудить и ту и другую дорогу распоряженіемъ Правительства—мнѣніе, къ которому присоединился и Министръ Путей Сообщенія

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

Двѣ же казенныя линіи, разрѣшенныя въ 1886 г., были исполнены согласно первоначальнымъ планамъ; только на Псково-Рижской дорогѣ встрѣтились при постройкѣ нѣкото-рые неожиданные перерасходы, обусловленные техническими затрудненіями, что не помѣшало впрочемъ стоимости линіи остаться весьма умеренною—34-74 р.— съ версты **); Ржево-Вяземская же дорога, обошедшаяся по 38-58 р.—на версту пути ***) , тотчасъ же по отстройкѣ ея была сдана въ эксплуатацію обществу Новоторжской дороги, доходовъ которой она, однако, не возвысила, такъ какъ сама оказалась линіею дефицитною. Съ выкупомъ Новоторжской дороги (см. предшествующую главу) Ржево-Вяземская линія перешла съ нею въ завѣдываніе казны.

Согласно указаніямъ, даннымъ Государственнымъ Совѣтомъ, Министра Путей Сообщенія до истеченія 1886 г. пред ставиль окончательно разработанный планъ желѣзнодорожнаго строительства на слѣдующій 1887 г. На работы по продолженію и окончанію уже начатыхъ постройкою казенныхъ линій, на заказъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей, а также на портовые сооружения было предположенъ назначить по смѣтѣ Министерства Путей Сооб-

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

**) Это дѣло впослѣдетвіи было пересмотрѣно и о немъ будетъ оговорено ниже.

Совѣтомъ предѣльной нормы чрезвычайныхъ расходовъ въ 50 мил. р. ежегодно, въ распоряженіи Министра Путей Сообщенія останется еще сумма около 4–5.000.000 р. которою можно будетъ воспользоваться для приступа къ сооруженію одной или двухъ изъ линій, ежегодно съ 1882 г. вносившихся въ списки очередныхъ дорогъ, и въ этомъ смыслѣ внесъ представленіе въ Комитетъ Министровъ *).

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

Первымъ говорилъ Н. Х. Бунге. Онъ указалъ на переживаемый страну тяжелый экономическій кризисъ, который отразился уже весьма замѣтно на поступленіи государственныхъ доходовъ, а неизбѣжнымъ послѣдствіемъ этого факта является затруднительное положеніе Государственнаго Казначейства въ удовлетвореніи всѣхъ предъявляемыхъ ему требованій. Ожидаемый въ будущемъ году дефицитъ составитъ по всей вѣроятности, въ обыкновенныхъ расходахъ, 50—54 милліона руб.**). На расходы же, подлежащіе покрытію изъ чрезвычайныхъ ресурсовъ, исчислено по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія до 45–5.000.000р.; въ составъ этой цифры не вошли, однако, расходы по строящейся распоряженіемъ Военнаго Министерства Закаспійской дорогъ, а также по устройству С.Петербургскаго порта (около 11 мил. р.)— Въ виду этого общая цифра ожидаемаго дефицита вѣроятно составитъ болѣе 30.000.000 р. и на покрытіе этого дефицита надобно будетъ обратиться къ займамъ. Какъ бы ни были вѣроятны выгоды отъ постройки новыхъ желѣзныхъ

*) Отъ 10 Ноября 1886 г. за № ЮГ26.

**) На самомъ дѣлѣ дефицитъ въ 1887 г. (уже к.о вступленію въ управленіе Министрства Финансовъ Тайнаго Совѣтника Вышнеградскаго) понизился до 3% мил. См. Краткій обзоръ Госуд. росписей въ связи о прочими оборотами Госуд. Казначейства за 1881—1899 г.г. Составленъ по отчетамъ Государственнаго Контроля Товарищемъ Государственнаго Контролера А. Иващенкоымъ. С.П. Б. 1901 г., стр. 9.

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

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

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

переживаемых ею экономических затруднениях слѣдуетъ признать въ извѣстной мѣрѣ удовлетворенною. Далѣе Абаза разъяснилъ, что опредѣленная Государственнымъ Совѣтомъ въ минувшемъ году сумма въ 50 мил. р. на желѣзнодорожныя и портовыя сооруженія не выражаетъ размѣра имѣющихся для упомянутой цѣли наличныхъ средствъ, а лишь указываетъ на высшую норму могущихъ быть ассигнованными на этотъ предметъ чрезвычайныхъ кредитовъ;— при опредѣленіи этой нормы не предвидѣлась, однако, возможность обнаруженія въ государственномъ бюджетѣ дефицита въ 100 мил. руб. Статсъ-Секретарь Сольскій (нынѣ Графъ) приходилъ къ тому же заключенію и считалъ необходимымъ приостановить приступъ къ сооруженію линій, которыя вызовутъ непосредственныя затраты изъ ресурсовъ Государственнаго Казначейства; тѣмъ не менѣе онъ находилъ, что въ виду несомнѣнной пользы, могущей послѣдовать отъ осуществленія нѣкоторыхъ рельсовыхъ сообщеній, едва ли было бы правильно отсрочивать сооруженіе всякихъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ на неопредѣленное время.

Раздѣляя такой взглядъ, Комитетъ счелъ наиболее подходящимъ къ обстоятельствамъ дѣла выразить свое заключеніе по нему въ слѣдующей редакши:

«Не предрѣшая нынѣ вопроса о сооруженіи на счетъ казны проектированныхъ Министромъ Путей Сообщенія дорогъ, предоставить Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ: 1) если представится возможность, по состоянію средствъ, допустить приступъ къ приуготовительнымъ распоряженіямъ по сооруженію на счетъ казны какой либо изъ названныхъ линій, войти о томъ, по особому ихъ соглашенію, съ подлежащимъ о томъ представленіемъ и 2) въ случаѣ заявленія, со стороны какихъ либо желѣзнодорожныхъ обществъ или отдѣльныхъ предпринимателей, ходатайствъ о желаніи ихъ принять на себя сооруженіе какой либо изъ проектированныхъ желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ коммерческое значеніе и при томъ на условіяхъ, не вызывающихъ ни прямаго расходованія суммъ изъ Государственнаго Казначейства во время постройки дороги, ни такихъ обязательствъ Правительства по выдачѣ впослѣдствіи обществу или предпринимателю субсидій, ссудъ, или приплатъ по гарантіи, которыя равнялись бы уплатѣ процен-товъ по займу, заключенному для постройки дороги самимъ

Правительствомъ,—входить въ ближайшее обсужденіе такихъ предположеній и если таковыя будутъ признаны заслуживающими уваженія, то вносить по онымъ особа предствленія въ Комитетъ Министровъ» *).

Такимъ образомъ Комитетъ, не отказываясь огу осуществленія, въ случаѣ возможности, рельсовыхъ сообщеній рас-поряженіемъ Правительства, указывалъ также на допустимость соглашеній по подобнымъ дѣламъ съ частными обществами, но съ соблюденіемъ извѣстныхъ ограничительныхъ условій— Положеніе Комитета было одобрено ГОСУДАРЕМЪ 29 Ноября 1886 г.

Преподаніе изложеннаго Высочайшаго повелѣнія къ исполненію подлежащимъ вѣдомствамъ составляетъ важный моментъ въ исторіи нашего желѣзнодорожнаго строительства конца истекшаго вѣка: начала, легшія въ основаніе приведеннаго положенія Комитета Министровъ, сдѣлались впоследствии лозунгомъ всей нашей политики въ этой области желѣзно-дорожнаго дѣла.

И такъ, казна къ концу 1886 г. не обладала достаточными средствами, чтобы принять на себя отстройку хотя бы одной крупной желѣзнодорожной линіи; что же касалось предложеній отъ частныхъ лицъ, то хотя они и имѣлись относительно нѣкоторыхъ линій (Владикавказо-Петровской, Умань-Казатинской), но еще находились на иредварительномъ разсмотрѣніи центральныхъ вѣдомствъ. Поэтому результаты желѣзнодорожнаго строительства (по новымъ линіямъ) въ 1887 г. оказались совершенно ничтожными; было удовлетворено лишь ходатайство общества Юго-Западныхъ дорогъ объ отстройкѣ этою компаніею подъѣзднаго иути въ 4-х верстѣ отъ ст. Вапнлрки до Тростянецкаго сахарнаго завода на средства частью самого общества, частью завода. Казна уже доканчивала постройку уже ранѣ начатыхъ дорогъ и была занята работами по обходной линіи Сурамскаго перевала на Закавказской дор#огѣ, о которой вскользь было упомянуто выше и теперь придется сказать нѣсколько словъ.

Рельсовый путь, проложенный еще обществомъ Поти-Тифлисской (впоследствии Закавказской) желѣзной дороги,

См. Журн. Ком. Мин. 18 и 25 Ноября 1886 г.

на горномъ участкѣ линіи по Сурамскому перевалу, было признано необходимымъ, для избѣжанія замедленій въ пере-возкѣ и для достиженія большей безопасности проѣзда, замѣнить тоннелемъ съ подходною къ нему вѣтвью. Министръ Путей Сообщенія въ началѣ 1886 г. гюставилъ на обсужденіе Комитета Министровъ вопросъ, какимъ способомъ Правительство предполагаетъ осуществить этотъ планъ. Комитетъ пола-галъ, что самое техническое значеніе подобнаго сооруженія, впервые предпринимаемаго въ предѣлахъ Россіи, обязываетъ Правительство выполнить его непосредственнымъ распоряже-ніемъ казны, тѣмъ болѣе, что было бы непрактично сдавать въ исполненіе частному обществу такое сооруженіе, цѣна котораго не можетъ быть заранѣе установлена даже съ при-близительною точностью, въ виду всегда возможныхъ случай-ностей при постройкѣ. Поэтому самъ тоннель и часть подходной къ нему вѣтви (съ востока), которую предстояло по-строить вновь, значительно отступая отъ направленія прежней линіи, рѣшено было соорудить на казенныя средства; другая же часть подходной вѣтви (съ запада), близко примыкавшая къ прежней линіи, была сдана въ постройку обществу Закавказской дороги. 18 Января 1886 г. Государь утвердилъ положеніе Комитета, но уже въ концѣ Октября того же года общество всеподданнѣйшимъ прошеніемъ на Высочайшее имя ходатайствовало о пересмотрѣ дѣла и о дозволеніи компаніи осуществить все сооруженіе или же о выкупѣ дороги въ казну. При обсужденіи этого ходатайства, по Высочайшему повелѣнію, въ Комитетѣ Министровъ, нѣкоторые Члены Коми-тета оказались на сторонѣ общества, утверждая, что компанія, владѣя дорогою на правахъ частнаго предпріятія, имѣетъ и право на производство своимъ распоряженіемъ всѣхъ относя-щихся къ дорогѣ сооруженій. Большинство же возражало, что это соображеніе имѣло бы вѣсь, если бы общество Закавказской дороги было не по названію только, но и на самомъ дѣлѣ частнымъ, самостоятельнѣе коммерческимъ предпріятіемъ; если бы оно построило дорогу на свой капиталъ, эксплуатировало ее на свой рискъ и желало соорудить пред-полагаемый тоннель на свои средства. Но положеніе дѣла не таково. Закавказская дорога построена на капиталъ, всецѣло гарантированный Правительствомъ, акціонеры общества полу-чаютъ доходъ не отъ прибылей предпріятія, а изъ приплатъ,

Очевидно, что изъ двухъ представляющихся въ данномъ дѣлѣ сторонъ казна несомнѣнно болѣе заинтересована въ успѣшномъ, благоразумномъ и бережливомъ исполненіи проектиро-ваннаго сооружеія, чѣмъ общество. Всякое удешевленіе работы прямо повлечетъ за собою сбереженіе казенныхъ средствъ; всякое вздорожаніе нанесетъ казнѣ непосредственный ущербъ. Для акціонеровъ же общества, обезпеченныхъ гарантирован-нншъ доходомъ, ни то, ни другое почти не чувствительно. Въ виду этихъ соображеній большгство Членовъ Комитета не видѣло основаній перемѣнять чего либо въ первоначально принятомъ рѣшеніи, относительно же выкупа дороги держалось мнѣнія, что такой выкупъ, въ виду важнаго экономическаго и стратегическаго значенія линіи былъ бы весьма желателенъ и что начать переговоры о немъ—вполнѣ своевременно *). ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, 11 Февраля 1887 г., согласился съ мнѣніемъ большинства.

Засѣданіе Комитета Министровъ, результатомъ котораго Желъ явилось сокращеніе желѣзнодорожнаго строительства въ 1887 г., было однимъ изъ послѣднихъ засѣданій, въ которомъ Н. Х. Бунге участвовалъ въ качествѣ главы финансоваго вѣдомства, преемн до назначенія своего на постъ Предсѣдателя Комитета Министровъ. За періодъ времени 1881—1886 г.г., на его долю, наряду съ другими многосложными трудами, выпала забота изыскивать средства на осуществленіе новыхъ желѣзныхъ дорогъ, обстоятельства сооружеія которыхъ были рассмотрѣны въ предшествующемъ изложеніи.

При непрекращавшихся за весь указанный періодъ времени дефицитахъ въ нашемъ государственномъ бюджетѣ **), строить желѣзныя дороги можно было лишь на средства, добываемыя съ помощью кредитныхъ операцій. Н. Х. Бунге

*) См. Журн. Ком. Мин. 21 Января и 3 Февраля 1884 г. Подробности о ходѣ дѣлапо выкупу Закавказской дороги изложены въ предыдущей главѣ.

**) дефицитахъ 1881 и 1882 г.г. говорилось ранѣе. Дефициты по исполненію рос-писи обыкновенныхъ доходовъ въ иослѣдующіе года выразились въ цифрахъ: въ 1883— 11 мил. р., въ 1884— 21 мил. р., въ 1885 т.—39 мил. р. и въ 1886 г.—59 мил. р.См. Иващенко. Кр. обзоръ исполненія госуд. росписей, стр. 8.

заклучилъ для такихъ цѣлей два займа отъ имени Государства. Первый— консолидированный пятипроцентный 7 выпуска на сумму 15 мил. фунт. стерлин., выпущенный въ силу Высочайшаго Указа 28 Марта 1884 г., предназначался къ распредѣленію какъ между частными, такъ и между казенными дорогами. Подписка на него была открыта по курсу 91 □ за сто—сравнительно очень низкому *), принятому вѣроятно для обезпеченія займу вѣрнаго успѣха, который и не заставилъ себя ожидать (въ одномъ Петербургѣ заемъ былъ покрытъ болѣе, чѣмъ въ четыре раза). Еще большій, прямо небывалый, успѣхъ сопровождалъ послѣдующій государственный желѣзно-дорожный заемъ—выпускъ 5% государственной непрерывно-доходной ренты 1886 г. на 8.000.000 р. кред. (безъ обяза-тельства погашенія въ опредѣленный срокъ). Заемъ, реализацію котораго Бунге поручилъ Государственному Банку, былъ покрытъ въ 22 раза **), несмотря на высокій эмиссионный курсъ (99%); это послѣднее обстоятельство наглядно доказываетъ, что къ концу пребыванія Бунге Министромъ Финансовъ кре-дитъ Россіи значительно окрѣпъ въ сравненіи съ недавнимъ прошлымъ ***), несмотря на хроническіе дефициты, агитацію иротивъ нашихъ фондовъ, затѣянную берлинскою биржею, и разные недоброжелательные слухи, распускавшіеся про наше финансовое управленіе печатью, не только иностранною, но, къ сожалѣнію, иногда и отечественною. Помимо заключенія государственныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ, Н. Х. Бунге вернулся къ практиковавшейся нѣкогда и затѣмъ оставленной Рейтерномъ системѣ реализаціи суммъ, нужныхъ частнымъ обществамъ для постройки новыхъ линій или на иныя потребности, посредствомъ выпуска облигаціонныхъ займовъ распоряженіемъ самихъ компаній, съ гарантіею Правительства. Рейтернъ пришелъ къ убѣжденію, что эта система черезъ чуръ напрягаетъ государственный кредитъ и рѣшилъ взять дѣло реализаціи облигаціонныхъ каиталовъ

*) На берлинской биржѣ въ то время другіе 5% русскіе консилидированные займы котировались не ниже 92—94 (см. Мигулинъ. Русскій государственный кредитъ, томъ I. Харьковъ 1899 г., стр. 540).

**) См. тамъ же, стр. 543.

***) Это доказывается и курсами нашихъ фондовъ: въ концѣ 1886 г. 5% консолидированные займы въ общемъ превышали паритетъ, 4;4% займы доходили до 98\$, 4 % до 93, 6% рента 1886 г. котировалась по 118 (см. тамъ же, томъ II, стр. 33).

для частныхъ обществъ въ руки Правительства (консолидированные займы, см. т. II, гл. I настоящего очерка). Бунге показаль, что осужденная Рейтерномъ система, въ нѣсколько видо-измѣненномъ видѣ, не только не можетъ принести ущерба Государству, но способна даже доставить неоспоримыя выгоды казнѣ. Новая комбинація состояла въ томъ, что Бунге разрѣшалъ частнымъ желѣзнодорожнымъ компаніямъ выпускъ облигаціонныхъ займовъ ихъ собственнымъ распоряженіемъ подъ тѣмъ непремѣннымъ условіемъ, чтобы извѣстная часть суммы, вырученной отъ реализаціи каждаго такого займа, шла на уплату долговъ обществъ Правительству по выдан-нымъ обществамъ ссудамъ, авансамъ и пособіямъ. Подобное же условіе было поставлено и тѣмъ частнымъ компаніямъ, среди которыхъ была распредѣлена часть суммы, полученная отъ реализаціи консолидированныхъ облигацій 7 выпуска (см. выше).

Въ общемъ, эта мѣра доставила Государственному Каз-начейству за 1881—1886г.г. 28.608.629 р. мет. и 63.252.582 р. кред. *).

Такимъ образомъ, частныя дороги, которыя въ прежнее время требовали отъ казны преимущественно однѣхъ лишь жертвъ, сдѣлались въ рукахъ Бунге—въ нѣкоторыхъ случаяхъ—источникомъ единовременныхъ поступленій, которыхъ при обыкновенныхъ обстоятельствахъ нельзя было ожидать. Кромѣ того, разсмотрѣнная операція до нѣкоторой степени упорядочивала долговые расчеты между Правительствомъ и частными компаніями, задолженность которыхъ казнѣ, въ связи съ ихъ неисправностью во взносахъ причитающихся съ нихъ суммъ, въ глазахъ Бунге являлась однимъ изъ главныхъ препятствій къ достиженію равновѣсія въ нашемъ государственномъ бюд-жетѣ **).

Созданіе такой финансовой комбинаціи безспорно соста-вляло одну изъ важныхъ заслугъ Бунге, но при жизни ея

*) Цифра эта выведена на основаніи данныхъ Государственного Контроля и под-четовъ г. Мигулина (Русскій госуд. кредитъ), т. I, гл. V.

**) Въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ по соетавленію госуд. роописи на 1884 г. Бунге между прочимъ евидѣтельствоваль, что, въ случаѣ возврата желѣзнодорожными компаніями хотя бы часть ихъ долговъ по правительственнымъ судамъ, явилась бы полная возможность покрыть дефицитъ цо бюджету какъ обыкновенному, такъ и чрезвычайному.

иниціатора значеніе этой комбинаціи осталось неоцѣненнымъ, подобно многимъ другимъ заслугамъ Бунге, которыя какъ бы игнорировались печатью и общественнымъ мѣніемъ. Вообще, надъ Бунге постоянно тяготѣло обвиненіе въ непрерывавшихся въ теченіе его управленія Министерствомъ Финансовъ бюджетныхъ дефицитахъ и это обвиненіе заслоняло въ глазахъ публики положительныя стороны его дѣятельности. Это, впрочемъ, было вполне естественно: труды Бунге напр. по проведенію податной реформы относились къ области такихъ вопросовъ, разобраться въ которыхъ могутъ только люди, извѣстнымъ образомъ къ тому подготовленные, наличность же дефицитовъ была понятна всѣмъ. Нападки печати на Бунге, прежде всегда болѣе или менѣе пристрастныя, стали смолкать только въ послѣднее время, когда благодаря трудамъ нѣкоторыхъ ученыхъ, разработавшихъ оффиціальныя, до сихъ поръ еще не бывшіе предметомъ гласности, источники, начало выясняется первостепенное значеніе предпринятыхъ имъ въ свое время преобразованій въ различныхъ отрасляхъ финансоваго управленія; вопросъ же о дефицитахъ получилъ въ упомянутыхъ трудахъ совершенно новое освѣщеніе *).

1 Января 1887 г. въ управленіе Министерствомъ Финансовъ вступилъ И. А. Вышнеградскій. Изъ первыхъ же сношеній его по желѣзнодорожнымъ дѣламъ съ Министрами Путей Сообщенія и Военнымъ обнаружилось, что новый Ми-

*) Здѣсь имѣются въ виду: обширное изслѣдованіе г. Мигулина, приватъ-доцента Харьковского Университета: Русскій государственный кредитъ (1769—1899). Томы I и II. Харьковъ 1899 и 1900 г.г. и трудъ г. Кованько. Главнѣйшія реформы, произведенныя Н. Х. Бунге въ Финансовой системѣ Россіи. Кіевъ 1891 г.

Г. Мигулинъ, говоря о Бунге, послѣ ряда интересныхъ сопоставленій, приходитъ къ выводу, что всѣ займы, произведенные при Бунге, были заключены на самомъ дѣлѣ исключительно: 1) для погашенія старыхъ долговъ, которыхъ такимъ путемъ погашено на 25 слишкомъ милліоновъ рублей, и 2) для накопленія наличности Государственного Банка и Государственного Казначейства, причемъ наличность эта къ концу 1886 г. составляла: для Госуд. Банка до 90 мил. Общую же цифру дефицитовъ за 1881—1886 г.г. г. Мигулинъ высчитываетъ въ 205.547.346 р. «При такихъ условіяхъ, говоритъ авторъ, объясняется, откуда происходили дефициты и становится очевиднымъ, что они были фиктивны». Указ. соч. томъ I, стр. 592—595. Г. Кованько, разбирая главную реформу Бунге—податную, такъ суммируетъ ея значеніе: «налогъ на трудъ уступилъ мѣсто налогу на капиталъ и его доходы; было уничтожено старинное различіе между податными и неподатными сословіями внесеніемъ въ нашу податную систему начала равенства всѣхъ передъ закономъ», и далѣе: «Бунге принадлежитъ честь указанія пути, котораго должно держаться въ оноемъ развитіи наше законодательство, стремясь къ установленію общаго подоходнаго обложенія».

нистръ не допускаеть вовсе возможности какихъ либо сверх-смѣтныхъ ассигнованій. Отвѣтъ его на запросы о подобнаго рода ассигнованіяхъ неизмѣнно гласиль, что за распредѣленіемъ всѣхъ суммъ, отпущенныхъ по смѣтѣ чрезвычайныхъ расхо-довъ, ассигнованіе какихъ либо новыхъ кредитовъ на желѣз-ныя дороги, въ виду затруднительнаго положенія Государ-ственного Казначейства, разрѣшено быть не можетъ; иногда онъ дѣлалъ оговорку, что если бы при исполненіи работъ, предпринятыхъ на ассигнованные уже кредиты, удалось достигнуть сбереженій, то эти послѣднія гюдлежали бы внесенію въ ресурсы Государственного Казначейства на пополненіе ожидаемаго дефицита по росписи *).

Вскорѣ Вышнеградскому представился случай подробнѣе высказаться о тѣхъ средствахъ, которыя онъ предполагаетъ удѣлить на желѣзныя дороги,—это было при обсужденіи представленія Министра Путей Сообщенія о желѣзнодорожныхъ линіяхъ очереди 1888 г. Здѣсь онъ категорически заявилъ, что единственнымъ источникомъ для покрытія въ этомъ году чрезвычайныхъ издержекъ, къ которымъ относятся и расходы на желѣзныя дороги, можетъ служить лишь наличность госу-дарственныхъ кассъ къ началу наступающаго года.

Прибѣгать къ какимъ либо займамъ съ этою цѣлью онъ считалъ невозможнѣе; на внутреннемъ рынкѣ еще только нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ былъ реализованъ заемъ въ 30.000.000 р. на усиленіе средствъ Государственного Казначейства **); заключеніе же внѣшняго займа Вышнеградскій по тогдашнему состоянію денежныхъ рынковъ признавалъ неосуществимымъ.

Исчисляя затѣмъ суммы, которыя могли бы быть удѣлены на желѣзнодорожное строительство, Управлявшій Министерствомъ Финансовъ относилъ къ нимъ слѣдующіе ресурсы: 1) 14.000.000р., оставшіеся въ распоряженіи Государственного Казначейства послѣ реализаціи 4% внутренняго займа 1887г. которымъ только что упоминалось, 2) 11.000.000 р. излиш-

*) См. Предст. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 4 Мая 1887 г. за № 10226, гдѣ излагается ходъ переписки между различными вѣдомствами по вопросу о проектированныхъ ио-выхъ желѣзныхъ дорогахъ.

**) Здѣсь говорится о 4% внутреннемъ займѣ, произведенномъ согласно Выс. указу 27 Марта 1887 г.

ковъ, получившихся въ теченіе первыхъ мѣсяцевъ 1887 г. противъ смѣтныхъ исчисленій въ поступленияхъ акциза съ сахара, акцизныхъ сборовъ съ вина, табака и др. неокладныхъ сборовъ, з) 3.000.000 р.– изъ почти ежегодно получавшихся у насъ остатковъ отъ смѣтныхъ назначеній по росписи и 4) 3.000.000 р. которыхъ можно было ожидать отъ закрытія кредитовъ по обыкновенному бюджету. Всего получалось 30.000.000 р., собранныхъ изъ бюджетныхъ остатковъ. А такъ какъ, объяснялъ Вышнеградскій, суммой этой едва покрываются необходимые расходы: на продолженіе работъ по желѣзнымъ дорогамъ, строящимся непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства при посредствѣ Министерства Путей Сообщенія, а также сооружаемой военнымъ вѣдомствомъ Закаспійской линіи; на заказъ паровозовъ и другихъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей и на нѣкоторыя наиболѣе необходимыя портовые сооруженія, то приступъ къ постройкѣ на счетъ казны какихъ либо новыхъ желѣзныхъ дорогъ въ 1888 г. представляется безусловно невозможныщъ *).

Выводъ этотъ совпадалъ съ выводомъ Бунгепо тому же предмету въ 1886 г. По вопросу, поставленному въ столь опредѣленной формѣ, трудно было спорить и Комитетъ ограничился тѣмъ, что буквально повторилъ въ своемъ заключеніи пунктъ, со–державшійся уже въ его же положеніи о желѣзныхъ дорогахъ очереди 1886 г., т. е. опредѣлилъ тѣ общія условія, при которыхъ Правительство признавало возможнымъ давать ходатайствамъ частныхъ предпринимателей о постройкѣ ихъ распоряженіемъ желѣзныхъ дорогъ, считавшихся Правительствомъ полезными. О казенной постройкѣ въ положеніи Комитета вовсе не упоминалось.

Въ соображеніяхъ Вышнеградскаго, высказанныхъ въ этомъ засѣданіи Комитета, уже просвѣчиваютъ главнѣйшіе пункты его программы въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго строительства, которую онъ нѣсколько мѣсяцевъ спустя въ общихъ чертахъ намѣтилъ въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ по государственной росписи (на 1888 г.). Тамъ онъ писалъ, что для сооруженія желѣзныхъ дорогъ слѣдуетъ довольствоваться имѣющимися налицо средствами, не прибѣгая для этого къ новымъ займамъ. «Но какъ остановка въ сооруженіи новыхъ

*) См. Журн. Ком. Мин. П и 24 Ноября 1887 г.

желѣзныхъ дорогъ, при далеко еще не полной сѣти ихъ, могла бы лишить насъ весьма могущественнаго орудія экономическаго развитія, то не слѣдуетъ отказываться отъ постройки желѣз-ныхъ дорогъ, прорѣзывающихъ раіоны, подробно изслѣдован-ные въ экономическомъ отношеніи,—могущихъ своими дохо-дами оплатить проценты и погашеніе на капиталъ, для ихъ со-оруженія потребный, и отъ которыхъ можно ожидать существен-ной пользы для промышленности и для увеличенія движенія по прилегающимъ желѣзнымъ дорогамъ; но къ сооруженію та-кихъ дорогъ предположено приступать не на бюджетныя средства, а по составленіи для нихъ особыхъ капиталовъ, если притомъ окажется возможнъшъ пріобрѣсти таковыя на необре-менительныхъ условіяхъ».

Какіе это были капиталы, Министръ Финансовъ въ точ-ности не опредѣлялъ, но его послѣдующая дѣятельность дока-зала, что онъ подразумѣвалъ подъ ними, главнымъ образомъ, облигаціонные займы, разрѣшаемые къ выпуску, съ гарантіею Правительства, распоряженіемъ частныхъ компаній. Вышне-градскій, подобно Бунге, пользовался всякимъ случаемъ, что-бы выговорить у обществъ, выпускающихъ облигаціи, упла-ту изъ выручаемой ими отъ займа суммы долговъ ихъ Прави-тельству по ссудамъ и авансамъ. Позднѣ, когда такихъ зай-мовъ было выпущено значительное количество и конкуренція между реализовавшими ихъ компаніями стала отзываться на цѣнѣ такого рода бумагъ, Вышнеградскій, слѣдуя примѣру Рейтерна, для поднятія эмиссіонныхъ курсовъ, рѣшился за-ключить два консолидированные желѣзнодорожные займа отъ имени Правительства, для распредѣленія выручки отъ нихъ между обществами. Оба займа были внутренніе, 4% процент-ные, по 75 мил- Руб- кред. нар. каждый; выпущены они были по Высочайшимъ Указамъ 9 Марта 1890 г. и 20 Марта 1892 г. *). Публичной подписки ни по тому, ни по другому займу не объявлялось; продажа облигацій займа производилась ежеднев-но въ Государственншъ Банкѣ, его конторахъ и отдѣл«ніяхъ, причемъ Банкъ вывѣшивалъ объявленія о цѣнахъ на облига-ціи въ тотъ или другой день. Въ общемъ цѣна перваго зай-

*) При Вышнеградскомъ же, въ 1889 и 1890 г.г., были выпущены еще 4% консо-лидированныя облигаціи 1, 2 и 3 серіи, но онѣ предназначались иоключительно для кон-версій прежнихъ консолидированныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ (см. гл. II насхоя-щаго тома).

ма колебалась отъ 92% до 93%, цѣна же втораго между 96 и 98. Въ виду высокаго эмиссионнаго курса втораго займа и угнетеннаго состоянія внутреннихъ денежныхъ рынковъ послѣ тяжелыхъ неурожайныхъ годовъ (1891 и 1892) заемъ этотъ размѣщался довольно медленно. Вслѣдствіе этого Государственный Банкъ почти цѣликомъ помѣстилъ заемъ въ фондъ сберегательныхъ кассъ, вклады которыхъ въ то время уже доходили до 200 мил. руб.; такимъ образомъ сберегательныя кассы впервые выступили у насъ въ качествѣ пріобрѣтателей государственныхъ займовъ—роли, въ которой онѣ за границей уже ранѣ успѣли создать дешевый государственный кредитъ *). Необходимо здѣсь же замѣтить, что заключеніе консолидированныхъ займовъ не помѣшало разрѣшенію нѣкоторымъ частнымъ обществамъ, въ промежутокъ времени 1891—1892 г.г., получить разрѣшеніе на выпускъ своимъ распоряженіемъ гарантированныхъ Правительствомъ облигаціонныхъ капиталовъ (см. ниже). Въшусь консолидированныхъ облигацій можетъ показаться непоследовательностью въ финансово-желѣзнодорожной политикѣ бывшаго Министра Финансовъ, который въ началѣ своей дѣятельности неоднократно высказывался противъ заключенія новыхъ государственныхъ желѣзнодорожныхъ займовъ, находя, что они налагаютъ на Государство значительныя тягости по послѣдующимъ уплатамъ процентовъ и погашенія по нимъ. Но не слѣдуетъ забывать, что по консолидированнымъ займамъ, когда они, какъ въ данномъ случаѣ, распределяются между частными дорогами, обязанность уплачивать проценты и погашеніе лежитъ, въ силу самыхъ условій распределенія выручки отъ займовъ, на желѣзнодорожныхъ компаніяхъ, получающихъ каждая известную часть такой выручки; здѣсь Правительство дѣйствуетъ только въ качествѣ посредника между желѣзнодорожными обществами и денежными рынками и бремя займа не ложится на казну. Положимъ, что въ прежней нашей желѣзнодорожной практикѣ это условіе постоянно нарушалось и, въ виду неисправности желѣзнодорожныхъ компаній въ исполненіи своихъ денежныхъ обязательствъ, по такимъ займамъ приходилось расплачиваться казнѣ же; но въ рассматриваемое время такой оборотъ дѣла

*) Мигулинъ. Русскій госуд. кред. томъ II, стр. 334. Госуд. Банкъ не могъ нааначить болѣе низкаго курса на консолидированный заемъ 1892 г., въ виду высокиихъ цѣнъ на-шихъ фондовъ на заграничныхъ биржахъ.

вряд ли был бы возможенъ. Не говоря уже о томъ, что печальный опытъ прошлаго научилъ Правительство вообще обставлять возможно болѣе точными условіями различныя денежныя сдѣлки съ желѣзнодорожными обществами, самыя платежи компаній по срочнымъ взносамъ являлись гораздо болѣе обеспеченными, чѣмъ прежде: Правительство получило уже тогда формальное право широкаго воздѣйствія на желѣзно-дорожныя общества и возможность тщательнаго наблюденія за правильностью ихъ счетоводства (см. гл. I настоящаго тома); прежніе случаи искусственныхъ бухгалтерскихъ пріемовъ при выводѣ цифры чистаго дохода, изъ котораго уплачивались обязательства компаній казнѣ, отошли въ область прошлаго. Безусловно же ненадежныя въ финансовомъ отношеніи компаніи къ тому времени или уже были выкуплены въ казну, или намѣчены къ выкупу, причемъ въ этомъ послѣднемъ случаѣ ихъ долговыя обязательства казнѣ подлежали ликвидаціи при расчетѣ съ Правительствомъ.

Слѣдовательно, Вышнеградскій и здѣсь не измѣнилъ своему основному принципу— не налагать на казну бремени по уплатѣ процентовъ и погашенія на желѣзнодорожныя займы; въ данномъ случаѣ, онъ, напротивъ того, доставилъ казнѣ крупный единовременный доходъ, такъ какъ, по примѣру Бунге, обязалъ желѣзнодорожныя общества, при разверсткѣ между ними реали-зованныхъ суммъ, удѣлить значительную часть послѣднихъ на уплату прежнихъ долговъ компаній Правительству. Въ 1890— 1892 г.г. (т. е. въ теченіе промежутка времени, когда были заклю-чены консолидированныя 4% займы) въ возвратъ такихъ дол-говъ, по свѣдѣніямъ Государственнаго Контроля за эти года, поступило отъ желѣзнодорожныхъ компаній свыше 68 мил. руб.

Съ помощью такихъ финансовыхъ комбинацій поддерживалось наше желѣзнодорожное строительство за время пребы-ванія И. А. Вышнеградскаго во главѣ финансоваго вѣдомства.

Начиная съ 1888 г.—времени, до котораго было доведено предшествующее изложеніе,—и вплоть до начала 1891 г., но собственно въ Европейской Россіи развитіе рельсовой сѣти шло не по какому либо опредѣленному плану—такой планъ окончательно былъ выработанъ лишь къ 1891 г. (см. ниже),— болѣе или менѣе случайно; въ виду отказа въ кредитахъ на новыя казенныя дороги, отстройка той или иной новой

линии зависла от времени доведения до конца переговоров, начатых о ней с частными компаниями или возбужденных одною из последних. Вообще, весь этот период можно считать переходным—строились только ветви к существовавшим уже главным путем; из них, впрочем, неко-торыя составляли цѣлыя сѣти. Магистралы же, намѣченныя ранѣе (напр. дороги Владикавказо-Петровская, Муромо-Казанская), все еще ожидали своей очереди. Тогда какъ относительно Сибирской дороги уже вырабатывался и вчернѣ заканчивался планъ сооруженія ея съ двухъ концовъ, въ Европейской Россіи неисполненныя желѣзнодорожныя линии, изъ числа признанныхъ наиболѣе неотложными, продолжали вно-ситься въ ежегодныя очередныя представленія Министерства Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ, для того только, чтобы быть вновь отложенными исполненіемъ за отсутствіемъ средствъ на ихъ сооруженіе казною и за недоведеніемъ до конца переговоровъ, начатыхъ по поводу отстройки неко-рыхъ изъ нихъ на частныя капиталы.

Отсутствіе казенныхъ средствъ на новыя дороги объясня-лось уже извѣстнымъ нежеланіемъ Вышнеградскаго прибѣгать къ желѣзнодорожнымъ займамъ и необходимостью расходовать всѣ отпускавшіеся по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія желѣзнодорожныя кредиты въ 1888 и 1889 г.г. на достройку уже начатыхъ сооруженіемъ казенныхъ линий. Здѣсь сказалась обычная бережливость Вышнеградскаго въ распоряженіи государственными ресурсами—бережливость, въ высокой мѣрѣ способствовавшая ему въ его заботахъ объ успѣшномъ сведеніи государственныхъ росписей, изъ которыхъ, какъ извѣстно, съ 1888 г. безслѣдно исчезли дефициты *).

Въ послѣдующее за 1889 г. время въ смѣтахъ Министер-

При Вышнеградскомъ обыкновенныя государственныя раходы не только ни разу не превысили предположенныхъ по росписямъ суммъ, но ежегодно оказывались ниже ихъ на значительныя цифры (въ 1888 г.— на 18 мил. р.; въ 1889 г.—на 3 мил. р.; въ 1890 г.—на 12X мил. р.; въ 1891 т.—на 23 мил. р.); кромѣ того съ 1888 г. были устра-нены всякія сверхсмѣтныя назначенія на возникающія въ теченіе отчетнаго года госу-дарственныя потребности; на такія потребности заранѣе ассигновывались по смѣтѣ извѣстныя оуммы (отъ 3 до 10 мил. р.). При такой бер-жливости въ расходахъ и при одновременномъ сильномъ и постоянномъ ростѣ доходовъ, чему способствовали обиль-ные урожаи 1884 и 1888 г.г., вновь начавшееся оживленіе торговыхъ оборотовъ и законодательныя мѣры, принятыя для увеличенія производительности неко-рыхъ государ-ственныхъ доходовъ, было быстро возстановлено бюджетное равновѣіе (см. Иващенко. Краткій обзоръ исполненія госуд. реписей, стр. 9—13).

ства Путей Сообщенія появились, хотя и въ очень ограниченномъ размѣрѣ, кредиты на приступъ къ сооруженію новыхъ желѣзнодорожныхъ линій на средства казны. Въ Ноябрь 1889 г. состоялось Высочайшее повелѣніе, которымъ предписывалось, чтобы на пятилѣтіе 1890—1894 г.г. расходы, подлежашіе отнесенію на чрезвычайные ресурсы Государства, отнюдь не выходили изъ предѣловъ общей суммы 300 мил. руб. или 60 мил. руб. въ годъ. Для распределенія этой суммы сообразно нуждамъ отдѣльныхъ вѣдомствъ было учреждено Особое Совѣщаніе подъ предсѣдательствомъ Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣтника Абазы, которое сочло возможнымъ удѣлитель на постройку новыхъ казенныхъ линій—въ 1890 г. 2.500.000 р., а въ 1891 г.—7 000.000 р.) Если принять въ соображеніе, что на эти кредиты пришлось относить расходы по изысканіямъ, а частью и строительнымъ работамъ на Западно-Сибирской и Уссурийской линіяхъ **), то станетъ яснымъ, какія ничтожныя средства должны были остаться на дѣло желѣзнодорожнаго строительства въ Европейской Россіи. Тѣмъ не менѣе на эти остатки было приступлено въ 1891 г. къ сооруженію, на счетъ Правительства, трехъ подъ-ѣздныхъ путей: и) отъ ст. Джанкой Лозово-Севастопольской дороги до Одессы (ио версть)—линіи, сдѣлавшейся неотложною для соединенія съ общемою рельсовою сѣтью коммерческаго порта, который, согласно Высочайше утвержденному и Мая 1890 г. положенію Комитета Министровъ, было рѣшено устроить въ Феодосіи; г) отъ конечнаго пункта Саксаіанской вѣтви казенной Екатерининской дороги—на го версть въ глубь рудоносной мѣстности для болѣе удобнаго подвоза руды къ существующимъ въ краѣ заводамъ, из Квирилы, уже выкупленной тогда въ казну Закавказской дороги, до*)

*) Въ засѣданіи Комитета Министровъ 22 Мая 1890 г. А. А. Абаза объяснилъ, что большую часть указанной выше суммы 300 мил. руб. пришлось удѣлить для неотложныхъ надобностей обороны страны: на одно перевооруженіе арміи было потребовано, по приблизительному расчету, до 132 мил. р.; кромѣ того необходимо было ассигновать крупныя суммы на заготовку бездымнаго пороха, на проложеніе вторыхъ путей на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ (причемъ такое усиленіе провозоспособности вызывалось исключительно военными соображеніями), на нужды морскаго вѣдомства и т. д. Поэтому Совѣщаніе вынуждено было понизить до крайнихъ предѣловъ ассигнованія на Другія обще-государственныя надобности (см. Журн. Ком. Мин. 22 и 29 Мая 1890 г. по вопросу о новыхъ дорогахъ очрѣди 1890 г.).

**) См. Журн. Ком. Мин. 22 и 29 Мая 1890 г. и 12, 19 и 25 Февраля 1891 г.

сел. Чіатуры (38 версть)—въ мѣстности, извѣстной богатѣй-шими марганцевыми залежами, которыя до того времени раз-рабатывались очень слабо, въ виду невыгодныхъ условій сбыта марганца, при полномъ отсутствіи усовершенствованныхъ путей сообщенія. Затѣмъ, приблизительно въ тотъ же промежутокъ времени, на средства, спеціально испрашенныя военнымъ вѣдомствомъ, выстроены: 1) вѣтвь въ ю версть отъ ст. Киверцы Юго-Западныхъ дорогъ до г. Луцка, впослѣдствіи переданная въ эксплуатацію обществу названныхъ дорогъ, и 2) рядъ стратегическихъ линій, получившихъ въ ихъ совокупности названіе Принаревской дороги; она начинается у ст. Лапы, С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги, проходитъ черезъ Остроленку и Островъ и оканчивается у ст. Малкинъ, Сѣдлецъ-Малкинскаго участка, составляя общимъ протяженіемъ 133 версты.

Нѣсколько ранѣе всѣхъ перечисленныхъ рельсовыхъ путей—въ 1889 г.—сооружена была распоряженіемъ казны, но не на ее счетъ, Богодуховскій вѣтвь (го версть), составлявшая развѣтвленіе казенной Екатерининской дороги до Кальміусо-Богодуховскихъ копей. Она была осуществлена въ виду ходатайствъ мѣстныхъ владѣльцевъ и арендаторовъ копей, которые изъ своихъ средствъ доставили казнѣ нужныя на постройку вѣтви суммы, съ тѣмъ, чтобы ихъ расходы были возмѣщены изъ чистыхъ прибылей линіи.

Такимъ образомъ, казенное желѣзнодорожное строительство и за рассматриваемый періодъ времени (1888—1891 г.г.) не было совершенно оставлено. Но все же преобладающее количество рельсовыхъ путей за это время разрѣшено къ сооруженію частнымъ компаніямъ. Какъ видно изъ послѣ-дующаго списка, пути эти были слѣдующіе:

Уманскій вѣтви. Еще въ 1885 г. Министръ Путей Сообщенія (Посыеть) обратилъ вниманіе Правительства на то, что хлѣбородный край, со значительною, притомъ, развитою свеклосахарною промышленностью и съ расположеннымъ въ центрѣ его г. Уманью, остается лишеннымъ желѣзныхъ дорогъ *). Комитетъ Министровъ вслѣдствіе этого, Высочайше утвержденнымъ 31 Мая того же года положеніемъ своимъ, разрѣшилъ произвести изысканія для соединенія Умани съ

{Ого–Западными дорогами у Казатина или Жмеринки и съ фастовскою дорогою черезъ Шполу. По окончаніи правитель–ственныхъ изысканій, на отстройку этихъ линій явилось нѣсколько соискателей, изъ которыхъ наиболѣе надежнымъ было признано общество Юго–Западныхъ дорогъ, которому на основаніи Высочайше утвержденнаго 25 Мая 1888 г. мнѣнія Государственнаго Совѣта и былъ разрѣшенъ 4% гарантированный Правительствомъ облигаціонный заемъ въ 20.300.000 р. для сооруженія Уманскихъ вѣтвей; направленіе ихъ окон–чательяо опредѣлилось въ 1889 г.: отъ двухъ пунктовъ Юго–Западныхъ дорогъ—Казатина и ст. Дембовки, Тростянецкой вѣтви,—въ обходъ Умани—для выпрямленія линіи,—но съ вѣтвью къ этому городу, и затѣмъ далѣе на Шполу (конеч–ный пунктъ одной изъ вѣтвей Фастовской дороги). Общее протяженіе Уманскихъ вѣтвей составило 386 верстъ; цѣна же была предположена около 3 3000 р. версту пути *).

г) Новоселицкія вѣтви. Этимъ сооруженіемъ осуществлялось давно заявленное военнымъ вѣдомствомъ требованіе имѣть желѣзную дорогу отъ Жмеринки черезъ Могилевъ до м. Новоселицы у австрійской границы. Выше было указано, что такая линія была включена въ число неотложныхъ еще въ 1882 г.; произведенныя по ней изысканія обнаружили, однако, что ея стоимость будетъ по всей вѣроятности очень высокою (до 16 мил. р.), явилось опасеніе, что эксплуатація этой вѣтви можетъ оказаться убыточною, вслѣдствіе чего сооруженіе ея замедлилось, тѣмъ болѣе, что само военное вѣдомство въ 1885 г.— изъявило готовность отсрочить ея сооруженіе въ пользу еще болѣе неотложной Гомель–Брянской линіи (см. выше). За разрѣшеніемъ къ постройкѣ Уманскихъ вѣтвей, соединяющихъ Шполу съ Юго–Западными дорогами, Военное Министерство, предвидя возможность, благодаря этому соединенію, получить прямой путь отъ Днѣпра къ австрійской границѣ, возобновило ходатайство о линіи къ м. Новоселицы. Предположенія о ней вновь сдѣлались предметомъ обсуждения въ Особомъ Совѣщаніи по стратегическимъ дорогамъ, созванномъ, по Высочайшему повелѣнію, на 1 Декабря 1888 г. подъ предсѣдательствомъ А. А. Абазы. Совѣщаніе постано–

*) См. Ст. Сб. М. П. О. вып. XXIII, стр. 8—9; вып. XXVII, стр. 10—11. Движеніе по вѣтвямъ открывалось постепенно—съ Февраля 1889 по Февраль 1890 г.

вило, въ виду неимѣнія средствъ для постройки желѣзнодорожныхъ

линий на казенный счет, войти въ соглашение съ обществомъ Юго-Западныхъ дорогъ относительно отстройки этою компаніею нужной Правительству вѣтви *). Заботясь объ изысканіи направленія, наиболѣе легкаго въ техническомъ отношеніи и по возможности удовлетворяющаго требованіямъ какъ стратегическаго, такъ и коммерческаго движенія, Правительство остановилось на направленіи отъ Новоселиць на Окницу и далѣе двумя развѣтвленіями: на Могилевъ до Жмеринки и на Бѣльцы съ продолженіемъ послѣдней линіи до соединенія съ линіею Юго-Западныхъ дорогъ у Бирзулы. Общее протяженіе Новоселицкихъ вѣтвей составило около 500 верстъ. Обществу Юго-Западныхъ дорогъ сначала было предоставлено (Высочайше утвержденнымъ 8 Юля 1889 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта) выпустить для осуществленія проектиро-ванной линіи своимъ распоряженіемъ 4% гарантированный Правительствомъ облигаціонный заемъ, въ размѣрѣ, который будетъ указанъ Министромъ Финансовъ; но такой заемъ не представилось возможнымъ заключить на достаточно выгодныхъ условіяхъ **) и, какъ видно изъ свѣдѣній Государственнаго Контроля ***) , суммы, нужныя на отстройку Новоселицкихъ вѣтвей и на про-ложеніе вторыхъ путей на нѣкоторыхъ участкахъ Юго-Западныхъ дорогъ, были выданы Обществу изъ выручки Правитель-ства отъ 1 и 2 внутреннихъ консолидированныхъ займовъ ****). 3) Раненбургскія вѣтви, Рязанско-Козловской дороги (отъ ст. Богоявленскъ, указанной линіи черезъ г. Раненбургъ, къ г.г. Данкову и Лебедяни, протяженіемъ въ 107 верстъ). Вопросъ о рельсовыхъ сообщеніяхъ въ этой мѣстности былъ поднятъ

*) См. Журналь указаннаго Совѣщанія Прилож. къ журн. Ком. Мин. за Декабрь 1888 г.).

**) См. Мигулинъ, Русскій госуд. кред. II, гл. III, стр. 340.

***) См. Стат. Свѣд. Госуд. Контроля о жел. дорогахъ за 1894г. ТаблицаШ, стр.24.

****) Облигаціонный капиталъ собетвенно Новоселицкихъ вѣтвей былъ опредѣ-ленъ въ 41.744.025 р. кред. нар., которые Правительство оставило за собою по 90% (см. предст. Мин. Фин. въ Соед. Присут. отъ 7 Ноября 1897 г. по выкупу Юго-Западныхъ до-рогъ). Слѣдовательно, общество для исполненія собственно этой постройки получило на руки 37.569.622 р.кред.дѣйств. Но такъ какъ обществомъ, изъ полученныхъ имъ отъ Пра-вительства поелѣ реализаціи 1 и 2 внутр. консолидированныхъ займовъ суммъ, было возвращено обратно Правительству 11.777.620 р. кред. въ уплату прежнихъ долговъ (Отчетъ Гос. Контр. по исполн. рописи на 1892 г., стр. 157), то у общества должно было ойтаться на строительныя надобнос-ти 25.849.002 р. кред. При такомъ капиталѣ среднюю стои-мость Новоселицкихъ вѣтвей [500 в.) можно гтринять въ 51.698 р. Болѣе точныхъ свѣ-дѣній по этому предмету официальные источники въ себѣ не содержатъ.

Рязанскою губернской администраціею и мѣстными земствами. Правленіе общества Рязанско-Козловской дороги пошло на сдѣланное ему въ этомъ смыслѣ предложеніе и ему было разрѣшено (Высочайше утвержденнѣшъ 8 Іюля 1889 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта) выпустить отъ имени обще-ства для постройки проектированныхъ путей облигаціонный заемъ, чтобы общество соорудило въ Лебедяни, Данковѣ, Ряжскѣ и Козловѣ элеваторы съ подъѣздными къ нимъ путями. Подобное требованіе являлось новостью; формулировано оно было по почину Вышнеградскаго, который и позднѣе всегда предъявлялъ его желѣзнодорожнымъ компаніямъ, строившимъ рельсовые пути въ хлѣбородныхъ раіонахъ. Реализаціонная цѣна займа оказа-лась, благодаря участію въ займѣ солидныхъ предпринимателей, весьма выгодною слѣдовательно, должна была быть выручена сумма въ 4-75.000 р. дѣйствъ; при такихъ усло-віяхъ поверстную стоимость Раненбургскихъ вѣтвей, со вклю-ченіемъ расходовъ на устройство элеваторовъ, можно принять въ цифрѣ около 38.000 р. **).

4) Ириновская желѣзная дорога (узкоколейная), начинающаяся въ С.-Петербургѣ, на правомъ берегу Невы у Охты, и доходившая сперва до м. Ириновки (37 версть). Она была разрѣшена къ постройкѣ Барону П. Л. Корфу на его собственныя средства безъ всякаго пособія отъ Правительства, въ силу Высочайше утвержденнаго 31 Декабря 1889 г. Положенія Комитета Министровъ ***). Впослѣдствіи она была доведена до Ладожскаго озера и снабжена боковыми вѣтвями.

5) Вѣтвь отъ с. Упино-Среда, Нерехтскаго уѣзда Костромской губерніи, до ст. Ермолино, Шуйско-Ивановской желѣзной дороги (около 19 версть), выстроенная обществомъ названной дороги на средства (350.000 р.), предоставленныя компаніи въ ссуду мѣстными фабрикантами. Комбинація эта была разрѣшена Комитетомъ Министровъ по журналу 21 Мая 1891 г., удостоившемуся Высочайшаго утвержденш 31 того же Мая. Наконецъ, Комитетомъ Министровъ, за тотъ же проме-жутокъ времени (1888—1891 г.г.), было разрѣшено частнымъ

*) См. Мигулинъ. II, стр. 340.

**) Вѣтви открыты для движенія въ Ноябрь 1890 г.

***) Дорога была открыта въ Октябрь 1892 г.

****) Вѣтвь была отстроена и открыта для движенія въ Январь 1893 г.

предпринимателямъ устройство нѣсколькихъ желѣзнодорожныхъ линій, которыя, однако, не осуществились, за невозможностью собрать на такія предпріятія необходимыя денежныя средства *).

Изъ этого краткаго перечня видно, насколько неблагоприятно сложились обстоятельства для дѣла желѣзнодорожнаго ювие строительства въ Европейской Россіи за періодъ времени отъ 1888 г. до 1891 г.; за это время было разрѣшено приступить къ постройкѣ всего 1,357 верстъ рельсовыхъ путей—цифра ничтожная для злѣтъ, особенно если вспомнить, что за предшествующее семилѣтіе (1881 — 1887г.)несмотря на застой въ дѣлѣ проложенія новыхъ дорогъ въ 1882 и 1883 г.г. (см. выше), Правительство дало разрѣшеніе на постройку 5,753 верстъ новыхъ линій **). Вышнеградскій, который ясно сознавалъ, насколько велика еще наша нужда въ новыхъ рельсовыхъ путяхъ, конечно не могъ не понимать, что такое медленное развитіе рельсовыхъ сообщеній задерживаетъ пра-вильный экономическій ростъ страны, производительныя силы которой нуждаются въ поддержкѣ и поощреніи во что бы то ни стало. Твердо выдерживая свою программу—не прибѣгать къ кредитнымъ операціямъ за счетъ Государственнаго Казна-чейства для отстройки новыхъ рельсовыхъ путей—онъ въ концѣ концовъ создалъ вполнѣ законченный планъ снабженія различныхъ мѣстностей Европейской Россіи необходимыми желѣзнодорожными линіями, обще-коммерческаго значенія, не налагая притомъ на казну никакихъ непосредственныхъ жертвъ. Сущность плана сводилась къ тому, чтобы побудить нѣкоторыя частныя желѣзнодорожныя общества—изъ числа наиболѣе богатыхъ и энергичныхъ въ веденіи своихъ предпріятій—принять постройку подобныхъ желѣзнодорожныхъ линій на себя; въ такомъ случаѣ Правительство согласно было разрѣшать имъ выпускъ облигаціонныхъ займовъ съ казенною гарантіею—при данныхъ условіяхъ, казалось бы, лишь номи-нальною и не подвергающею Правительство никакому риску, въ виду испытанной финансовой благонадежности такихъ компаній.

Таковы были предпріятія желѣзныхъ дорогъ: Уралыжо-Волжской, Шадринско-Островской, Одессо-Овидіопольской, Илецкой еелевозной и Ялтинской горно-климатической.

**.) Цифра эта взята изъ оправки, даниой Министерствомъ Путей Сообщенія въ Декабрѣ 1887 г. и храняідеіся въ архивѣ Комитета при дѣлѣ о дорогахъ очереди 1888г.

для вступленія въ подобнаго рода переговоры съ отдѣльными компаніями,

намѣченными Министромъ Финансовъ для этой цѣли, не замедлилъ представиться, По переходѣ въ вѣдѣніе Министерства Финансовъ руководства тарифнымъ вопросомъ (см. гл. I настоящаго тома), финансовому вѣдомству пришлось вести обширную переписку со многими желѣзнодорожными обществами относительно опредѣленія объема ихъ правъ по назначенію тѣхъ или иныхъ тарифныхъ ставокъ, въ зависимости, съ одной стороны, отъ новаго закона, а съ другой—отъ спеціальныхъ правъ, предоставленныхъ ком-паніямъ ихъ уставами. Во время переписки по этому предмету съ обществомъ Московско-Рязанской дороги Вышнеградскій между прочимъ указалъ обществу, что оно пользуется предоставленною ему уставомъ (1863 г.) свободою назначенія тарифныхъ ставокъ только по отношенію къ поѣзднымъ отправкамъ; въ повагонныхъ же тарифахъ общество, согласно его уставу, должно подчиняться указаніямъ тарифныхъ учрежденій, т. е. не можетъ сохранить назначенныхъ имъ провозныхъ платъ безъ разрѣшенія на то Правительства. Тогда общество, желая достигнуть соглашенія съ Министерствомъ Финансовъ въ тарифномъ дѣлѣ, предложило предоставить казнѣ участіе въ получаемыхъ компаніею отъ эксплуатаціи дорогъ прибыляхъ, но такая комбинація была отвергнута Вышнеградскимъ, кото-рый при этомъ высказалъ мысль, что общество могло бы въ замѣнъ того оказать Правительству содѣйствіе въ осуществле-ніи Казанской линіи, признанной еще въ 1874 Г. *) неотлож-ною. Такъ возникло дѣло о постройкѣ обществомъ Московско-Рязанской дороги рельсоваго сообщенія съ Казанью **).

На той же почвѣ тарифныхъ вопросовъ завязались пред-варительные переговоры Министерства Финансовъ съ другою, также весьма богатою, компаніею—обществомъ Рязанско-Козловской дороги—о сооруженіи послѣднимъ на гарантиро-ванный Правительствомъ капиталъ линіи къ Уральску и ряда Другихъ дорогъ въ бассейнѣ южнаго теченія Волги, послѣд-ствиємъ чего явилось образованіе общества Рязанско-Уральской Дороги. *)

*) Т. е. при разработкѣ первоначальныхъ предположеній о проведеніи Сибирской Дороги череаъ Нижній-Новгородъ—Казань—Екатеринбургъ (см. выше).

***) См. дѣло Канцеляріи Комитета Министровъ о сооруженіи Рязанско-Казанской Дороги. Журналъ Выс. утв. 6 Марта 1891 г. Совѣщанія.

Такимъ образомъ, въ обоихъ разсмотрѣнныхъ случаяхъ инициатива принадлежала собственно не обществамъ, но лично Министру Финансовъ, который въ этомъ отношеніи оказалъ на компаніи прямое, имъ самимъ не отрицавшееся, воздѣйствіе. Этотъ фактъ необходимо запомнить: онъ объясняетъ появленіе въ послѣдствіи весьма неблагожелательныхъ отзывовъ по поводу политики Вышнеградскаго въ этомъ вопросѣ.

Относительно третьей изъ выбранныхъ Министромъ Финансовъ, для осуществленія его плана, компаній—общества Владикавказской дороги—такого воздѣйствія не потребовалось: общество само уже съ 1885 г. добивалось отдачи ему въ постройку той линіи, которую хотѣлъ поручить ей Вышнеградскій.

Въ то время Ген. Ад. Посыетъ уже покинулъ постъ Министра Путей Сообщенія, составивъ себѣ почетное имя въ исторіи русскихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ одинъ изъ первыхъ пионеровъ въ дѣлѣ возстановленія надлежащаго вліянія Правительства на веденіе хозяйства частныхъ желѣзно-дорожныхъ предпріятій, а позднѣе—какъ энергическій исполнитель Высочайшихъ предначертаній о возобновленіи у насъ казеннаго желѣзнодорожнаго строительства. На его мѣсто въ концѣ 1888 г. былъ назначенъ Инженеръ Ген. Лейт. Паукеръ, который скончался въ теченіе первыхъ мѣсяцевъ послѣдующаго 1889 г. Послѣ него, съ 30 Марта того же 1889 г., во главѣ Министерства Путей Сообщенія сталъ Ст. Секретарь А. Я. фонъ-Гюббенетъ, занимавшій въ 1880—1885 г.г. постъ Товарища Министра при Посыетѣ. Это былъ убѣжденный сторонникъ системы казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства—такимъ онъ явился уже въ одномъ изъ своихъ первыхъ же крупныхъ представленій по желѣзнодорожному вопросу—о желѣзныхъ дорогахъ очереди 1890 г., а затѣмъ позднѣе въ подобномъ же представленіи на слѣдующій 1891 г. Онъ также настаивалъ на скорѣйшемъ обогащеніи нашей рельсовой сѣти тѣми новыми линіями, которыя, уже давно будучи намѣчены и утверждены къ сооруженію, все еще оставались неисполненными. Новый Министръ главнѣйшымъ образомъ имѣлъ въ виду тѣ же линіи, о которыхъ хлопоталъ и Министръ Финансовъ—Казанскую и Владикавказо-Петровскую (о переговорахъ съ

Рязанско–Козловской дорогой относительно новых приволжских дорогъ онъ, какъ оказалось впоследствии, въ то время не былъ еще осведомленъ); но въ глазахъ Гюббенета удовлетворительнаго разрѣшенія предстоявшей Правительству въ данномъ дѣлѣ задачи можно было ожидать только при условіи сооруженія этихъ линій непосредственнымъ распоряженіемъ казны. И такъ, высшему Правительству опять пришлось столкнуться съ двумя противоположными взглядами главныхъ представителей наиболѣе заинтересованныхъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ вѣдомствъ и притомъ по вопросу, который уже столько разъ бывалъ предметомъ горячихъ споровъ въ шестидесятыхъ и семидесятыхъ годахъ. Впрочемъ, во вновь возникшемъ спорѣ, отнюдь не менѣе—если не болѣе—упорномъ, чѣмъ волновавшія въ былыя времена правительственные круги разногласія Рейтерна съ Мельниковымъ, а потомъ съ Графомъ А. П. Бобринскимъ, замѣчалась одна особенность, которая и сообщала ему отличный отъ прежнихъ подобныхъ же споровъ отпечатокъ. Вышнеградскій ни въ какомъ случаѣ не могъ считаться принципиальнымъ противникомъ казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, какимъ былъ Рейтернъ, не видѣвшій въ казенномъ управленіи желѣзными дорогами элементовъ, которые могли бы обезпечить казнѣ успешное веденіе такого рода предпріятій. Напротивъ того, онъ былъ однимъ изъ самыхъ рьяныхъ работниковъ именно по насажденію въ Россіи казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства; стоитъ только припомнить, что при немъ начата постройка Правительствомъ Уссурийской дороги, велось сооруженіе казенной Самаро–Уфимской линіи, съ продолженіемъ ея до Миасса и далѣе, и что, наряду съ этимъ, преимущественно его же заботами наша казенная рельсо–вая сѣть увеличилась (въ 1887—1892 г.г.) цѣлымъ рядомъ желѣзнодорожныхъ линій, перешедшихъ изъ владѣнія частныхъ компаній въ вѣдѣніе Правительства (дороги: Уральская, Закавказская, Сызрано–Вяземская, Козлово–Саратовская, Либаво–Роменская). Если онъ отвергалъ сооруженіе крупныхъ рельсо–выхъ путей на казенный счетъ въ предѣлахъ Европейской Россіи, то дѣлалъ онъ это только потому, что былъ глубоко убѣжденъ въ невозможности заключенія государственнаго займа для подобной цѣли безъ потрясенія нашего кредита. Его планъ—дать внутренней, особенно восточной, Россіи нуж–

ные ей рельсовые пути, расширивъ для этого предпрштш солидныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ,— былъ основанъ исключительно на финансовыхъ, или скорѣе даже коммерче-скихъ, соображеніяхъ чисто-практическаго характера. Теорети-комъ въ этомъ случаѣ скорѣе можно назвать Гюббенета, кото-рый нерѣдко былъ склоненъ переводить споръ на академическую почву, провозглашая безотносительную предпочтительность системы казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства и не всегда удѣляя достаточно вниманія практическимъ обстоятельствамъ, исключавшимъ возможность постояннаго примѣненія этого начала въ государственномъ обиходѣ.

і по 6 Марта 1891 г. Государь, по всеподданнМшему докладу о рож- Предсѣдателя Комитета Министровъ, повелѣлъ образовать, для-росамъ предварительнаго разсмотрѣнія разногласія, возникшаго между идйда- Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ, Особое Совѣща-ніе, Предсѣдателемъ котораго онъ назначилъ Н. Х. Бунге. Въ составъ Совѣщанія входили: Предсѣдатель Департамента Госу-дарственной Экономіи Государственнаго Совѣта (Абаза), Мини-стры: Военный (Ген. Ад. Ванновскій), Государственныхъ Иму-ществъ (Ст. Секр. Островскій), Финансовъ (Дѣйств. Тайн. Сов. Вышнеградскій), Внутреннихъ Дѣлъ (Ст. Секретарь Дур-ново) и Путей Сообщенія (Ст. Секр. Гюббенеть), Государ-ственный Контролеръ (Дѣйств. Тайн. Сов. Филипповъ) и Ст. Секретарь Петровъ (Управлявшій Кабинетомъ Его Вели-чества). Еще до открытія своихъ засѣданій Совѣщаніе получило возможность ознакомиться съ основными взглядами какъ Ст. Секретаря Гюббенета, такъ и И. А. Вышнеградскаго на совре-менное положеніе желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи и на задачи, которыя предстоятъ его руководителямъ. Какъ тотъ, такъ и другой Министръ представилъ каждый по особой запискѣ, посвященной этому предмету; коренное разногласіе, замѣчав-шееся и ранѣе въ отдѣльныхъ мнѣніяхъ обоихъ Министровъ, здѣсь выступало съ полною очевидностью. Живой интересъ, который представляютъ упомянутые документы для характе-ристики отношенія ихъ составителей къ первостепеннымъ вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства, заставляетъ остано-виться на нихъ съ нѣкоторою подробностью.

Министръ Путей Сообщенія въ своей запискѣ *) прежде всего отмѣчалъ тотъ фактъ, что за послѣднее время въ значительномъ количествѣ стали поступать предложенія со стороны частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ о расширеніи принадлежащихъ имъ предприятий, причемъ всѣ компаніи деелаютъ пользоваться въ томъ или иномъ видѣ гарантією Правительства и болыпинство просить, кромѣ того, объ отсрочкѣ времени выкупа эксплуатируемыхъ ими линій въ казну. Такого рода ходатайства, по мнѣнію Ст. Секретаря Гюббенета, вызываютъ необходимость, до обсужденія ихъ подробностей, рассмотреть значеніе самыхъ этихъ ходатайствъ съ точки зрѣнія обще-государственной, т. е. установить, въ какой мѣрѣ они отвѣчаютъ тому направленію, которому слѣдуетъ наше Правительство въ дѣлѣ желѣзнодорожной политики и хозяйства. Безъ установленія такихъ руководящихъ началъ не можетъ состояться правильное разрѣшеніе частныхъ вопросовъ.

Указавъ затѣмъ на обще-извѣстные печальные для Государственнаго Казначейства результаты господства концессион-ной системы и на послѣдовавшія съ 1881 энергическія мѣро-пріятія Правительства, направленныя къ обезпеченію за госу-дарственною властью дѣятельнаго вліянія на желѣзнодорожное хозяйство, Министръ Путей Сообщенія продолжалъ:

Рядомъ настойчивыхъ мѣръ Правительство успѣло образовать казенную сѣть желѣзныхъ дорогъ, протяженіемъ до ю,000 верстъ, превышающую уже Уз всей нашей сѣти. Несмотря на отрывочность линій, входящихъ въ составъ этой сѣти и на другія невыгодныя условія, благія послѣдствія этой мѣры не замедлили обнаружиться наглядными, дѣйствительными выгодами для Государства **). Вмѣстѣ съ тѣмъ, указан-ныя мѣропріятія Правительства, какъ полагалъ Ст. Секретарь Гюббенеть, не могли не привлечь къ себѣ тревожнаго внима-

*) См. Приложенія къ дѣду Канцеляріи Комитета Министровъ о сооруженіи ізанско-Казанской жел. дор. («Записки, бумаги и матеріалы, бывшіе въ разсмогрѣніи Выс. утв. 6 Марта 1891 г. Совѣщанія»).

) Для примѣра Гюббенеть приводилъ двѣ выкупленныя въ казну дороги: Харь-ково-Николаевскую и Тамбово-Саратовскую. По его даннымъ, Харьково-Николаевская дорога до подчиненія Временному Управленію казенныхъ жел. дорогъ вырабатывала валовой доходъ въ 5.273.000 р. а въ 1889 г. дала уже доходъ этотъ въ размѣрѣ 7.845.000 р., раходы же сократились съ 5.227.000 р. до 4.900.000 р. Вторая изъ упомянутыхъ линій, бывшая въ частномъ владѣніи дефицитною, по выкупѣ въ казну стала давать чистаго дохода до 1 мил. руб.

нія частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, въ особенности тѣхъ, линіи которыхъ находятся въ сферѣ вліянія казенныхъ дорогъ. Опасаясь естественной конкуренціи этихъ послѣднихъ, упомянутыя общества вошли съ предложеніями о расширеніи нашей сѣти безъ непосредственныхъ затратъ Правительства, но на извѣстныхъ условіяхъ относительно отсрочки выкупа, расширения ихъ предпріятій сооруженіемъ вѣтвей весьма значительнаго протяженія и т. п. Такимъ образомъ, главный расчетъ предпринимателей заключается въ стремленіи обезпечить за собою выгоды, могуція уменьшаться подъ вліяніемъ расширения сѣти казенныхъ дорогъ и болѣе справедливаго распредѣленія грузовъ по тарифному закону 1889 г. (см. гл. I настоящаго тома). Снисходительный пріемъ, оказанный такимъ стремленіямъ нѣкоторыхъ обществъ, несомнѣнно будетъ побуждать и другія компаніи слѣдовать по тому же пути.

Между тѣмъ основное условіе всѣхъ разсматриваемыхъ предложеній есть продленіе срока выкупа и эти настоянія на отсрочкѣ выкупа, въ глазахъ Министра Путей Сообщенія, служатъ наилучшимъ подтвержденіемъ важнаго для Правительства значенія этого права, неотъемлемо, со всѣми выгодами его послѣдствіями, принадлежащаго Государству. Хотя испрашиваемая отсрочка и не превышаетъ 15 лѣтъ, но и этотъ срокъ хозяйничанья частныхъ компаній въ расширенной сферѣ повлечетъ за собою усиленіе ихъ вліянія на общій ходъ желѣзнодорожнаго дѣла и несомнѣнно внесетъ существенныя, во многихъ случаяхъ нежелательныя, измѣненія въ условія выкупа, такъ какъ дальнѣйшее расширеніе сѣти, въ связи съ естественнымъ промышленнымъ ростомъ страны, безусловно подниметъ доходность всѣхъ вообще желѣзныхъ дорогъ. Примѣръ западно-европейскихъ большихъ желѣзнодорожныхъ обществъ указываетъ, до какой степени сосредоточеніе перевозочныхъ средствъ въ рукахъ сильныхъ компаній дѣлаетъ эти компаніи независимыми въ преслѣдованіи личныхъ цѣлей и борьбу съ ними—тщетною. Всѣ эти обстоятельства даютъ основаніе утверждать, что Правительство, поступаясь принадлежащимъ ему правомъ, едва ли пріобрѣтетъ соотвѣтственныя выгоды въ настоящемъ и, во всякомъ случаѣ, затруднитъ себѣ осуществленіе этого права въ будущемъ. Даже ранѣе изученія сдѣланныхъ частными обществами весьма сложныхъ предложеній, уже въ настоящее время, по мнѣнію Статсъ-

Секретаря Гюббенета, есть полная возможность убѣжденно и основательно признать расширение сферы дѣятельности частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, при условіи отсрочки выкупа, противорѣчащимъ достиженію тѣхъ цѣлей, которыя поставило себѣ Правительство, обратившись къ казенной эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ. Нельзя при этомъ не замѣтить, что расширение дѣятельности частныхъ обществъ представитъ существенныя затрудненія казенной эксплуатаціи при конкуренціи съ сильными частными компаніями, дѣйствующими съ бблыпю самостоятельностью и съ иными приѣмами и побужденіями, чѣмъ казенныя дороги.

Итакъ, писалъ въ заключеніи своей записки Министръ Путей Сообщенія, «принятіе разсматриваемыхъ предложеній, клонящихся къ расширенію предѣловъ частной желѣзнодорожной дѣятельности и ея упроченію на долгій еще срокъ, знаменовало бы собою отступленіе Правительства отъ ясно сознанной цѣли и нанесло бы непоправимый вредъ благимъ начинаніямъ, направленнымъ къ надлежащей постановкѣ госу-дарственнаго хозяйства и къ огражденію народнаго достоянія отъ поглощенія его сильными частными обществами, стремящимися къ укрѣпленію и распространенію своей монопольной дѣятельности. Надо надѣяться, что всѣ усилія богатыхъ обществъ къ распространенію неправильныхъ понятій о чрез-вычайной выгодности для Правительства сдѣланныхъ ими предложеній не помѣшаютъ послѣднему оцѣнить эти пред-ложенія по достоинству.

Благодѣтельныя послѣдствія твердой и искренно миролю-бивой политики нашей, направляемой Верховнымъ Вождемъ Россіи къ благоденствію и славѣ ея, а равно къ сохраненію продолжительнаго всеобщаго мира, дали возможность финансовому управленію поднять нашъ кредитъ и наши финансы до настоящаго высокаго уровня. Такое выгодное положеніе, достигнутое благодаря заслугамъ Министра Финансовъ, даетъ основаніе рассчитывать, что предпріятыя при менѣе благо-пріятныхъ финансовыхъ условіяхъ усилія Правительства—обра-тить выгоду желѣзныхъ дорогъ всецѣло на пользу Государ-ства, найдутъ въ настоящее время болѣе сильное, чѣмъ прежде, развитіе и приостановятъ быстро распространяющееся между Желѣзнодорожными обществами стремленіе и надежду расши-рять сферу своего вліянія и дѣятельности и вернуться къ бла-

женному времени концессій, безвозвратно, повидимому, отжившихъ у насъ

свое существование. Трудно себе представить иначе действительную пользу нашего окрѣпшаго финан-соваго положенія и кредита какъ не въ видѣ силы, съ одной стороны воспрепятствовать частнымъ компаниямъ захватить въ свои руки важнѣйшіе интересы Государства, а съ другой— опираясь на наши природныя богатства, пріискать средства для развитія нашей сѣти желѣзныхъ дорогъ въ направленіи, соотвѣтствующемъ государственнымъ интере-самъ».

Записка Ст. Секретаря Гюббенета отличалась, какъ можно видѣть изъ сдѣланнаго краткаго изложенія ея, твердымъ и весьма выдержаннымъ взглядомъ на предметъ, которому она была посвящена. При изученіи ея трудно, однако, не замѣтить въ ней одной весьма существенной недомолвки. Министръ Путей Сообщенія, превознося образъ дѣйствій Правительства въ дѣлѣ созданія казенной рельсовой сѣти (въ теченіе 1881 — 1887 г.г.), ни разу не упоминаетъ о томъ, что, одновременно съ упроченіемъ такой сѣти, то же Правительство нерѣдко раз-рѣшало и частнымъ компаниямъ строить линіи весьма значи-тельнаго протяженія (Ивангородо-Домбровскую, Новороссій-скую, Уманскія и Новоселицкія вѣтви, не говоря о болѣе мел-кихъ путяхъ) на капиталы, которымъ присвоивалась казенная гарантія, причемъ подобныя мѣры вовсе не считались тогда нарушеніемъ принятой системы веденія желѣзнодорожнаго хозяйства и, напротивъ того, даже преподавались къ руко-водству подлежащимъ вѣдомствамъ Высочайше утвержден-ными положеніями Комитета Министровъ (въ 1886—1887 г.г.), конечно при извѣстныхъ ограничительныхъусловіяхъ(см. выше). Желѣзнодорожная политика ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III съ первыхъ же лѣтъ Его царствованія отличалась безусловною шириною взглядавъ на средства для выполненія предположеній, разъ признанныхъ клонящимися къ пользѣ Государства.

Вторая изъ упомянутыхъ выше записокъ, внесенная въ Совѣщаніе, отличалась не менѣ категорическими выводами, чѣмъ записка Министра Путей Сообщенія *); но выводы эти были направлены къ поддержанію ходатайствъ частныхъ компаній. Министръ Финансовъ начиналъ съ того, на чемъ кончалъ

*) См. тамъ же.

именно, состоянія нашихъ государственныхъ ресурсовъ. Онъ удостовѣрялъ, что, судя по результатамъ сведенія государственной росписи за 1890 и 1891 г—г— и по выяснившимся относительно предстоящихъ трехъ лѣтъ даннымъ, суммы въ 3⁰⁰ мил., назначенной, какъ извѣстно, предѣльною нормою чрезвычайныхъ расходовъ на пятилѣтіе 1890—1894 г—г. (см. выше), едва ли будетъ доста—точно даже для покрытія уже болѣе или менѣе предрѣшен—ныхъ чрезвычайныхъ расходовъ на этотъ періодъ времени. Поэтому изъ указанныхъ 300 мил. р. почти вовсе не оказы—вается возможнымъ удѣлять что либо на сооруженіе путей, имѣющихъ чисто экономическое значеніе *); между тѣмъ, проведеніе такихъ путей во многихъ раіонахъ Имперіи тре—буется нуждами не только мѣстными, но и государственными. Въ то время Министръ Финансовъ считалъ вполнѣ назрѣв—шими вопросы о проложеніи такихъ путей къ Казани, Петров—ску и Уральску **).

Строить, однако, эти три дороги распоряженіемъ казны и на ея средства, писалъ Вышнеградскій, не представляется возможнымъ по многимъ причинамъ. Во первыхъ, для этого пришлось бы заключать государственные займы; между тѣмъ подъемъ русскаго кредита за послѣдніе три года и укрѣпле—ніе къ нему довѣрія на европейскихъ биржахъ зиждется, глав—нымъ образомъ, на томъ, что русское Правительство нахо дить въ доходахъ страны источники для удовлетворенія госу—дарственныхъ расходовъ и если прибѣгаетъ къ займамъ, то почти исключительно въ видахъ преобразования государствен—ныхъ долговъ, съ цѣлью пониженія платимыхъ по нимъ процентовъ. Можно съ увѣренностью сказать, что какъ только русское Правительство сойdetъ съ этого пути и будетъ чаще прибѣгать къ пользованію кредитомъ, такъ довѣріе къ рус—скому кредиту упадетъ. Во вторыхъ, всѣ предположенія о томъ, будетъ ли доходность того или другаго проектирован—наго рельсоваго пути достаточна для покрытія расходовъ по

*) Изъ этой суммы, какъ уже упомянуто выше, асигновано было на постройку новыхъ дорогъ: въ 1890 г.—только 2% мил. р., а въ 1899 г.—4 мил. р.

**) О послѣднемъ вопросѣ былъ поднятъ мѣстнымъ войсковымъ начальствомъ въ 1886 г.; мѣстность для будущей дороги была затѣмъ подробно изслѣдована, и въ М—вѣ Путей Сообщенія уже былъ составленъ планъ дороги отъ Уральска до Бузулука—(см. ниже).

эксплоатаціи и процентовъ по капиталу предприятия, обыкновенно бывають очень гадательны. Опытъ постройки русскихъ желѣзныхъ дорогъ показываетъ, что исчисления предстоящей доходности желѣзной дороги до ея постройки въ большинствѣ случаевъ оказывались значительно преувеличенными. Въ виду этого съ наибольшею вѣроятностью можно сказать, что тѣ желѣзнодорожныя линіи, которыя будутъ сооружены казною, выработаютъ, въ особенности въ первые года эксплоатаціи, чистый доходъ, недостаточный для покрытія обязательныхъ платежей, и недостающую сумму необходимо будетъ ежегодно изыскивать въ государственномъ бюджетѣ, что можетъ весьма невыгодно отразиться на его равновѣсіи.

При такомъ положеніи дѣла Министръ Финансовъ оставилъ на мысли привлечь къ осуществленію дорогъ Казанской и Уральской богатые желѣзнодорожныя общества Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской желѣзныхъ дорогъ, а къ сооруженію Петровской линіи—общество Владикавказской желѣзной дороги, которое, хотя и не можетъ быть отнесено къ числу столь богатыхъ, но уже достигло такого финансоваго положенія, что почти вовсе не нуждается въ правительственныхъ приплатахъ по гарантіи. Московско-Рязанская и Рязанско-Козловская желѣзныя дороги, вслѣдствіе своего выгоднаго положенія въ центрѣ русской рельсовой сѣти, а также благодаря весьма расчетливой эксплоатаціи, выдаютъ своимъ акціонерамъ очень значительныя дивиденды, доходящія до 3%— Съ общегосударственной точки зрѣнія Вышнеградскій находилъ «вполнѣ справедливымъ, чтобы означенныя общества, разъ они извлекаютъ столь значительныя барыши изъ эксплоатаціи уступленнаго имъ предприятия, поступились частью своихъ барышей для осуществленія новыхъ желѣзно-дорожныхъ линій, прилежающихъ къ ихъ району». Осуществленіе подобныхъ линій для обществъ представляетъ ту выгоду, что линіи эти усилятъ своими грузами доходность главныхъ путей, и такимъ образомъ недостача въ доходности боковой линіи можетъ со временемъ покрываться увеличеніемъ доходности главной; казна же будетъ лишена этой послѣдней выгоды, если Правительство само станетъ строить боковыя линіи. Для сооруженія боковой линіи обществу несомнѣнно придется выпустить дополнительный облигаціонный капиталъ съ правительственною гарантіею; но выпускъ такого гарантирован-

наго капитала не можетъ бытьъ приравниваемъ къ выпуску того государственнаго займа, который оказался бы необходи-мымъ въ случаѣ отстройки дороги непосредственнымъ распо-ряженіемъ казны, ибо заемъ частнаго общества, кромѣ прави-тельствственной гарантіи, обезпечивается доходностью даннаго предпріятія, достигшей уже болѣе или менѣе высокаго уровня. Этому отличію не могутъ не придавать весьма большое зна-ченіе тѣ денежныя рынки, на которыхъ помѣщаются русскія процентныя бумаги, и умѣренный выпускъ такихъ займовъ, какъ относящихся спеціально до вполнѣ состоятельныхъ желѣзныхъ дорогъ, не можетъ отразиться неблагоприятно на положеніи русскаго кредита. Существенное отличіе между государственнымъ займомъ и займомъ, гарантированнымъ Пра-вительствомъ для состоятельныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, заключается въ томъ, что въ первомъ случаѣ отвѣтственность за уплаты по займамъ лежитъ всецѣло на ресурсахъ госу-дарственной казны, во второмъ же эта отвѣтственность ложится прежде всего на предпріятіе общества и общіе госу-дарственные ресурсы являются лишь подкрѣпленіемъ гарантіи, лежащей на самомъ предпріятіи.

Для еще болѣе нагляднаго поясненія своей мысли Вышне-градскій прибѣгаетъ къ слѣдующему сравненію. «Между не-посредственнымъ государственнымъ займомъ, утверждаетъ онъ, и займомъ, дѣлаемымъ для частнаго состоятельнаго общества съ гарантіею Правительства, существуетъ аналогичная разнѣца съ тою, которая существуетъ между прямою выдачею векселя Правительствомъ и производимымъ имъ индоссаментомъ и учетомъ векселя состоятельнаго лица».

Далѣе Вышнеградскій такъ развиваетъ свою мысль. Соору-женіе на изложенныхъ основаніяхъ дорогъ къ Казани, Уральску и Петровску никоимъ образомъ не можетъ бытьъ приравниваемо къ практиковавшемуся въ прежнее время кон-цессіонному способу постройки желѣзныхъ дорогъ. Концес-сіонерамъ право осуществленія желѣзныхъ дорогъ предостав-лялось обыкновенно за высокую цѣну, что давало имъ воз-можность получать по постройкѣ крупныя барыши, тѣмъ болѣе, что правительственный надзоръ за постройкою въ то время былъ слабъ. Вся отвѣтственность за дѣло ложилась исключительно на Правительство, а вся выгода сооруженія* принадлежала исключительно концессіонерамъ.

При такомъ способѣ веденія дѣла, концессионеры, почти безъ всякаго съ своей стороны риска, имѣли отъ постройки большія сбереженія; между тѣмъ желѣзныя дороги строились плохо и достраивались потомъ за счетъ эксплуатаціи; въ виду этого эксплуатація такихъ линій обходилась весьма дорого и стоила Правительству значительныхъ ежегодныхъ приплатъ по гарантіи.

Передача намѣченнымъ Министромъ Финансовъ обще-ствамъ постройки дорогъ Казанской, Уральской и Петровской предполагается, какъ удостовѣрялъ Вышнеградскій, по весьма умѣреннымъ поверстнымъ цѣнамъ. При этомъ, согласно про-ектированнымъ условіямъ, если бы какое либо общество не исполнило своихъ обязательствъ по постройкѣ, то оно отвѣ-чаетъ всѣмъ своимъ предпріятіемъ, что, при установившейся болѣе или менѣе высокой доходности послѣдняго, представ-ляетъ вполнѣ достаточное обезпеченіе. Затѣмъ, по окончаніи постройки, счета эксплуатаціи сооруженной линіи будутъ слиты со счетами эксплуатаціи главной линіи *); вслѣдствіе этого недовыручки по эксплуатаціи вновь сооруженной линіи будутъ покрываться прибылями акціонеровъ отъ эксплуатаціи главной линіи, и такимъ образомъ Правительство будетъ избавлено отъ необходимости ежегодныхъ доплатъ по гарантіи, неизбѣжныхъ въ случаѣ постройки такой линіи казною или черезъ посредство малодоходныхъ компаній.

Въ концѣ своей записки Министръ Финансовъ считалъ необходимымъ оградить себя отъ обвиненія въ томъ, что онъ вообще отвергаетъ пользу сооруженія и дальнѣйшаго содержанія желѣзныхъ дорогъ казною. «Министръ Финансовъ полагаетъ лишь, писалъ онъ, что въ виду обширности про-странства Россійской Имперіи, разнообразія физическихъ и экономическихъ условій разныхъ ея раіоновъ, обширности самой рельсовой сѣти и необходимости весьма значительнаго расширенія ея въ будущемъ, было бы, въ интересахъ государственнаго хозяйства, вредно, если бы вся сѣть съ недоста-точною постепенностью перешла въ руки казны, ибо завѣды-ваніе рельсовою сѣтью въ нѣсколько десятковъ тысячъ верстъ усложнило бы и безъ того весьма сложныя обязанности пра-

*) По Рязанско-Козловской и Владикавказской дорогамъ непосредственно послѣ открытія движенія; по Московско-Рязанской—пять лѣтъ спустя.

вительственныхъ органовъ и казенное управление желѣз-ныхъ дорогъ оказалось бы не въ состояніи удовлетво-рять различнымъ потребностямъ экономической жизни Госу-дарства, предъявляемымъ къ нашей рельсовой сѣти. Кромѣ того, съ переходомъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ однѣ руки, исчезло бы то соревнованіе между казенною и частною экспло-атаціею, которая въ настоящее время служитъ весьма силь-ныдѣ побужденіемъ къ улучшенію самага дѣла эксплоатаціи дорогъ. Наконецъ, пріобрѣтеніе въ казну дорогъ, дающихъ большіе барыши акціонерамъ, наложило бы на Правительство передъ этими послѣдними весьма крупныя обязательства, которыя, въ случаѣ, если бы эксплоатація дорогъ въ рукахъ казны пошла хуже, нежели у богатыхъ частныхъ обществъ, послужили бы для Правительства источникомъ новыхъ фи-нансовыхъ затрудненій.

Такимъ образомъ, по убѣжденію Министра Финансовъ, быстрое обращеніе всей рельсовой сѣти въ казенную ни въ какомъ случаѣ не должно быть цѣлью правильно понимаемой правительственной политики въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Правительственныя заботы въ этомъ дѣлѣ должны быть на-правлены къ тому, чтобы наша рельсовая сѣть по возможно-сти окупала себя и не требовала отъ Правительства ежегод-ныхъ приплатъ для поддержанія эксплоатаціи, взыскиваемыхъ, путемъ налоговъ, со всѣхъ плательщиковъ Государства». Въ виду всѣхъ этихъ соображеній, Вышнеградскій оста-вался при своемъ прежнемъ планѣ, осуществленіе котораго, по его словамъ, кромѣ уже ранѣе указанныхъ преимуществъ, принесетъ еще и ту выгоду, что такимъ путемъ Правитель-ство получить участіе въ чистыхъ прибыляхъ двухъ богатыхъ дорогъ (Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской), а это въ будущемъ несомнѣнно облегчитъ возможность достиженія равновѣсія между обыкновенными расходами казны на желѣзно-дорожныя надобности и получаемыми ею отъ желѣзныхъ дорогъ доходами.

Въ этой запискѣ останавливаетъ на себѣ вниманіе убѣ-жденно высказанный Вышнеградскимъ взглядъ, что желѣзно-дорожныя компаніи, получающія весьма крупные дивиденды, являются какъ бы нравственно абязанньши поступиться частью своихъ прибылей для удовлетворенія обще-экономическихъ нуждъ страны въ новыхъ рельсовыхъ путяхъ; взглядъ этотъ

въ свое время возбудилъ въ нѣкоторыхъ правительственныхъ кругахъ извѣстное недоумѣніе, которое и было высказано въ Соединенномъ Присутствіи Комитета Министровъ и Департа-мента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта при обсужденіи дѣла объ образованіи общества Рязанско-Ураль-ской дороги; но Вышнеградскій твердо держался этого взгляда и съ большимъ достоинствомъ отстаивалъ свою точку зрѣнія (см. ниже).

Составители двухъ разсмотрѣнныхъ записокъ, собственно говоря, истощили въ нихъ всѣ свои зргументы по существу возникшаго спора, такъ что въ засѣданіяхъ Совѣщанія имъ оставалось, когда рѣчь касалась общихъ вопросовъ желѣзно-дорожной политики, повторять уже извѣстныя отдѣльныя положенія свои по этому поводу, или же гюльзоваться по-дробностями того или инаго изъ обсуждавшихся частныхъ вопросовъ, чтобы нагляднѣе иллюстрировать свои конечные выводы. Это обнаружилось уже въ первыхъ трехъ засѣданіяхъ Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге (17, 19 и 26 Марта 1891 г.), посвященныхъ вопросу о Казанской дорогѣ.

во- Прежде чѣмъ подробнѣе заняться происходившими въ ской Совѣщаніи преніями, надо замѣтить, что та Казанская дорога, проектъ осуществленія которой былъ въ то время предста-вленъ Совѣщанію, имѣла весьма мало общаго съ Казанской же дорогой, по которой съ 1885 г. производились правитель-ственные изысканія и о которой затѣмъ ежегодно упоминалось въ очередныхъ представленіяхъ хМинистра Путей Сообщенія въ Комитетъ Министровъ о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ. Коми-тетъ, давая въ 1885 г. Министру Путей Сообщенія порученіе приступить къ изысканіямъ по Казанской дорогѣ (см. выше), опредѣлилъ напрйвление ея лишь однимъ общимъ выраженіемъ «по направленію къ Москвѣ»; поэтому командированная Ген. Ад. Посьетомъ для этой цѣли коммисія производила развѣдоч-ныя работы по тому направленію, на которомъ сходшсь, по свидѣтельству Министра Путей Сообщенія, представители мѣст-ныхъ земствъ, городовъ и фабрикантовъ *)—и пргі которомъ головнымъ участкомъ будущей Казанской дороги предпола-галось сдѣлать уже существовавшую Муромскую дорогу (раз-

См. предет. М. П. С. въ Ком. Мин. отъ 4 Февр. 1891 г. за АЗ 3254.

вѣтвление Нижегородской), а затѣмъ вести линію отъ Мурома на г. Починки и далѣе черезъ Ардатовъ и Алатырь на Казань; къ этой линіи были проектированы двѣ вѣтви: на Пензу и на Симбирскъ. Какъ техническія изслѣдованія мѣстности для этой дороги, такъ и изученіе экономическаго быта всего раіона проектированнаго рельсоваго пути къ 1891 г. были уже законченны, причемъ Ст. Секретарь Гюббенетъ еще ранѣе довелъ до свѣдѣнія Комитета Министровъ свое заключеніе о цѣлесообразности сооруженія этой линіи на средства казны *). Предположеніе же объ осуществленіи дороги Рязанско-Казанской явилось впервые только въ 1890 г. послѣ завершенія переговоровъ Министерства Финансовъ съ обществомъ Московско-Рязанской дороги, о которыхъ упоминалось ранѣе. Поэтому Ст. Секретарь Гюббенетъ, въ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, заявилъ, что за непроизводствомъ по Рязанско-Казанскому направленію подробныхъ предварительныхъ изысканій, онъ не имѣетъ данныхъ для положительнаго сужденія о выгодахъ или невыгодахъ этого направленія, но опасается, что оно не соотвѣтствуетъ потребностямъ прорѣзы-ваемаго линіею края и можетъ, кромѣ того, нанести ущербъ сосѣдней Сызрано-Вяземской дорогѣ (тогда уже казенной). Для доходности каждой дороги, говорилъ Министръ Путей Сообщенія, необходимое условіе составляетъ извѣстный раіонъ мѣстностей, изъ которыхъ грузы направляются къ такой дорогѣ; практика эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ за послѣдніе года выработала довольно точныя въ этомъ отношеніи основанія, опредѣливъ раіонъ каждой линіи отъ 5° Д° 75 верстъ въ каждую сторону. Этого правила Министерство Путей Сообщенія по возможности постоянно держалось, дабы избѣгнуть вредной между дорогами конкуренціи— и такому условію вполне отвѣчаетъ Муромское направленіе съ вѣтвями на Симбирскъ и Пензу. Между тѣмъ, проектированная Рязанско-Казанская линія въ южной своей части настолько приближается къ Сызрано-Вяземской дорогѣ, что неминуемо должна будетъ отвлечь отъ нея часть грузовъ. Хотя со стороны правительственныхъ органовъ и принимаются всѣ возможныя мѣры къ урегулированію соперничества между желѣзными

*) Одно время М. П. С. имѣло въ виду еще направленіе Казанской дороги отъ Москвы черезъ Коломну, но потомъ это предположеніе было оставлено.

дорогами соприкасающихся районов, тем не менее, по замечанию Статс-Секретаря Губбенета, частные железнодорожные общества, по особым условиям их хозяйства, могут отвлекать к себе грузы способами недоступными и неудобными для хозяйства казенного. Вследствие этого проложение Казанской дороги по южному (Рязанско-Казанскому) направлению, по мнению Министра Путей Сообщения, может оказаться убыточным для Государственного Казначейства.

На это Министр Финансов отвечал, что оба разсмотренных направления, исходя от Казани, до Алатыря почти совпадают; далее Муромское направление спускается через Ардатов к юго-западу до г. Починка и отсюда, круто поворачивая к северу, проходит мимо железнодельных заводов того края к Мурому. Местность, прорываемая железною дорогою в этом направлении, представляется по почвенным условиям в сельскохозяйственном отношении наименее благоприятной и потому не могущей обеспечить дорогу достаточным количеством хлебных грузов. Железодельные заводы в Ардатовском уезде едва ли могут иметь большую будущность, в особенности в виду возникновения в последнее время на юге России столь крупных предприятий, как общества Брянское, Новороссийское, Южно-Русское Днепро-Донецкое и т. п. Оставляя, таким образом, в стороне самую хлебобородную местность Окского края (южная и юго-восточная), проект Муромского направления ставит непременно условием, в видах обеспечения доходности дороги, проложение одновременно ветвей к Пензе и Симбирску; проведение же этих ветвей потребует лишних расходов в сумме около ю мил. р.

Что же касается района Рязанско-Казанской дороги, то Д. Т. С. Вышнеградский утверждал, что эта местность имеет по преимуществу земледельческий характер, особенно в южной и юго-восточной своей части; перевозка же сельскохозяйственных грузов составляет, как известно, существеннейшую часть работы большинства наших железных дорог. Изыскивая поэтому возможность доставить таким грузам удобный выход к Московскому рынку, Министр Финансов остановился на предположении соединить Казань с общей сетью железных дорог через Рязань. Линия эта, как усматривалось из подробной почвенной карты, предста-

вленной Совѣщанію Министромъ Государственныхъ Имуществъ отъ Алатыря направляется на югъ и тутъ проходитъ п черноземной полосѣ въ уѣздахъ Саранскомъ, Инсарскомъ Наровчатскомъ, тогда какъ при Муромскомъ направленіи линіи пролегла бы въ западной своей части по мѣстностямъ, имѣю щимъ глинистую и песчаную почву. Одно уже это обстоятельство, по мнѣнію Министра Финансовъ, которое раздѣлял' и Предсѣдатель Департамента Государственной Экономіи, за ставляетъ отдать предпочтеніе направленію Рязанскому, таіс какъ оно несомнѣнно болѣе, чѣмъ Муромское, отвѣчаетъ по требностямъ мѣстной сельскохозяйственной промышленности и земледѣльческаго населенія, а вмѣстѣ съ тѣмъ представляеі" наибольшее обезпеченіе доходности самой дороги.

Наконецъ, опасенія относительно отвлеченія на Рязанско Казанскую линію грузовъ съ казенной Сызрано-Вяземской дороги Вышнеградскій считалъ безусловно преувеличенными по произведеннымъ Министромъ Финансовъ изслѣдованіямі оказалось, что проектированная дорога у Саранска отстоип отъ Пензо-Моршанскаго участка Сызрано-Вяземской линіи ні И5 верстѣ (т. е. на разстояніе, болыее противъ нормы, при нятой самимъ же Министерствомъ Путей Сообщенія—5°— 75 верстѣ).

Совѣщаніе единогласно присоединилось къ мнѣнію Мини' стра Финансовъ и постановило избрать для будущей Казанской дороги направленіе отъ Рязани черезъ Саранскъ и Алатырь.

Обращаясь къ обсужденію способа осуществленія Рязанско-Казанской дороги, Предсѣдатель въ виду разныхъ мнѣній высказанныхъ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ по этому поводу, поставилъ Совѣщанію общій вопросъ, соотвѣт-

ствуетъ ли предположеніе о постройкѣ новой магистральной линіи частною компанією на гарантированный казною капиталъ общимъ предуказаніямъ Его Величества по отношенію къ желѣзнодорожному хозяйству н какихъ началъ въ желѣз-
нодорожной политикѣ желательно держаться на будущее время. Министръ Путей Сообщенія, такъ же, какъ и въ своей запискѣ, утверждалъ, что осуществленіе предположеній Министра Финансовъ было бы равнозначуще возвращенію къ
прежнимъ концессіоннымъ порядкамъ, когда за желѣзныя дороги, построенныя частными компаніями, должна была нести отвѣтственность одна казна. Вышнеградскому въ отвѣтъ

домъ за возможныя приплаты по гарантіи доходности проекти-рованной новой линіи.

Совѣщаніе держалось того же мнѣнія; относительно же на-правленія нашей желѣзнодорожной политики въ будущемъ оно признало, что удовлетвореніе насущныхъ потребностей страны должно и впредь служить главнымъ руководящимъ принци-помъ въ разрѣшеніи подобныхъ настоящему вопросамъ. От-давая полное преимущество казенному способу сооруже-нія желѣзнодорожныхъ сообщеній, значитса въ разсматриваемомъ журналѣ, Совѣщаніе вмѣстѣ съ тѣмъ не можетъ допустить, чтобы Правительство отказывалось отъ необходимой въ дѣлахъ государственнаго хозяйства свободы дѣйствій. Несомнѣнно, что и казенный и частный способы постройки имѣютъ каждый свои преимущества и свои слабыя стороны; потому одно-временное примѣненіе обѣихъ системъ представляетъ для Пра-вительства значительныя выгоды, давая возможность направлять въ обоихъ случаяхъ дѣятельность отдѣльныхъ органовъ къ общей пользѣ Государства, путемъ сравненія между собою результатовъ той и другой системы. Поэтому было бы ошиб-кою отказываться въ столь обширномъ дѣлѣ, какъ желѣзно-дорожное, отъ частной инициативы въ тѣхъ случаяхъ, когда она, будучи должнымъ образомъ направлена, проявляетъ себя на пользу народнаго благосостоянія. Когда Совѣщаніе приняло такое рѣшеніе, Статсъ-Секретарь Гюббенетъ заявилъ, что онъ все-таки остается при убѣжденіи въ предпочтительности соединенія Казани рельсовымъ путемъ съ общею еѣтью желѣзныхъ дорогъ по Муромскому направ-ленію на казенный счетъ. Но имѣя въ виду съ одной стороны невозможность ассигнованія какихъ либо суммъ изъ казны на сооруже-ніе Казанской линіи, а съ другой—неоднократныя Высочайшія Его Императорскаго Величества указанія относительно неотложности проложенія рельсоваго пути до Казани, онъ, Министръ Путей Сообщенія, находитъ возмож-нымъ, въ данномъ исключительномъ случаѣ, не возражать противъ предложенія общества Московско-Рязанской дороги, если общество это согласится принять извѣстныя измѣненія въ своемъ уставѣ и въ техническихъ условіяхъ, въ смыслѣ усиленія вліянія Правительства на его дѣятельность и улучше-нія предположеннаго къ иостройкѣ пути.

Надо замѣтить, что общество, представляя ходатайство о

даровані ему разрѣшенія на постройку Рязанско–Казанской линіи, присоединило къ этому ходатайству проектъ дополни–тельныхъ статей къ своему уставу, въ которыхъ заключались условія принятія на себя обществомъ обязанностей по проло–женію іговой дороги. Въ виду того, однако, что дополни–тельные статьи во многомъ измѣняли постановленія первоначальнаго устава, было признано болѣе удобнымъ составить примѣрный новый уставъ, въ которомъ прежнія обязанности компаніи были бы соглашены съ правоотношеніями, возни–кающими изъ возложенія на общество порученія соорудить Рязанско–Казанскую дорогу. Работа по составленію проекта такого своднаго устава, по особому Высочайшему повелѣнію, преподанному Предсѣдателю Комитета Министровъ, была выполнена Управляющимъ дѣлами Комитета Министровъ, Статсъ–Секретаремъ Куломзинымъ. Указанный проектъ, соглас–но дѣйствовавшему тогда порядку разсмотрѣнія желѣзнодорожно–рожныхъ дѣлъ, подлежалъ позднѣе передачѣ въ Государ–ственный Совѣтъ, но нѣкоторыя предварительныя сужденія по немъ были высказаны и въ Совѣщаніи подѣ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, и Министръ Финансовъ, тотчасъ же послѣ заявленія Ст. Секретаря Гюббенета о желательности нѣкоторыхъ измѣненій въ условіяхъ осуществленія Рязанско–Казанской линіи, вошелъ съ обществомъ Московско–Рязанской дороги въ переговоры по этому предмету. Общество пошло на потребованныя отъ него уступки и согласилось на всѣ предложенныя Министромъ Путей Сообщенія, а также Воен–нымъ Министромъ, добавленія, которыя касались преимуще–ственно обязанностей общества: 1) по улучшенію и усиленію дороги, 2) по подчиненію общества принудительнымъ мѣрамъ въ случаѣ неисправнаго содержанія дороги и движенія по ней, 3) по перевозкѣ воинскихъ грузовъ по пониженному тарифу и 4) по увольненію служащихъ по требованію Министра Путей Сообщенія.

Затѣмъ по разсмотрѣніи ГОСУДАРЕМЪ журнала Совѣщанія, дѣло было передано, по Высочайшему повелѣнію, въ Комитетъ Министровъ, который одобрилъ какъ рѣшеніе, при–нятое Совѣщаніемъ относительно даннаго вопроса, такъ.. общія соображенія Совѣщанія, касающіяся направленія нашей желѣзнодорожной политики на будущее время. Эти послѣд–нія Комитетъ дословно помѣстилъ въ своемъ заключеніи,

удостоившемся утверждения Государя 21 Апрелья 1891 г. *). Окончательное же утверждение главных оснований расширения предприятия общества Московско-Рязанской, переименованного в общество Московско-Казанской дороги, последовало 11 Июня того же 1891 г. по обсуждению в Государственном Совете нового соглашения Правительства с обществом.

Сущность финансовой стороны этих условий уже была изложена Министром Финансов в одном из заседаний Совета под председательством Н. Х. Бунге; остается упомянуть еще о том, что казна выговорила себе весьма существенное участие в чистых прибылях компании **) условие, которое, как уже было упомянуто в предшествующем изложении, составляло характерную черту большинства финансовых сделок, в которых Правительство входило с железнодорожными компаниями за время, рассматриваемое в настоящей главе. Это условие в корне меняло отношения между казною и железнодорожными компаниями, сложившиеся в эпоху процветания концессионных порядков: тогда Государственное Казначейство должно было из своих ресурсов уплачивать значительную часть расходов большинства же-

*) Рассматриваемый пункт заключения Комитета гласил: «Постановить, что Правительство, отдавая и на будущее время преимущество казенной постройки и эксплуатации железных дорог посему считая необходимым продолжать сооружение новых железных дорог распоряжением Правительства, по мере средств Государственного Казначейства, признает, что удовлетворение насущных потребностей страны должно служить главным руководящим принципом в разрешении вопросов о постройке железных дорог. На этом основании Правительство не встречает также препятствий, чтобы были принимаемы к рассмотрению предложения частных предпринимателей и железнодорожных обществ о сооружении тех или других линий и чтобы из подобных предложений даваемо было предпочтение тем, кои, по отдельном рассмотрении каждого случая, признаны будут в государственном отношении выгодными и не будут вызывать ни прямого расходования сумм из Государственного Казначейства во время постройки дороги, ни таких обязательств Правительства по выдаче впоследствии обществу или предпринимателю субсидий, ссуд, или приплат по гарантии, которые равнялись бы уплате процентов по займу, заключенному для постройки самим Правительством».

**) Было постановлено, что могущий оказаться излишек дивиденда свыше 27 р. на акцию делится пополам между Правительством и обществом—с 1895 по 1900 г.г. при условии предварительного покрытия из этого излишка возможной недостачи в валовом сборе Рязанско-Казанского участка, а с 1900 г., т. е. со времени слияния счетов по обоим отделениям дороги—безусловно. В 1896 г. казна получила еще большее участие в прибылях компании: половина излишка дивиденда сверх 27 р. на акцию отчислялась по прямому казне, из другой же половины прежде всего отделялось по 3 р. на акцию в дополнительный дивиденд акционерам, из могущаго же затмиться остатка $\frac{1}{3}$ пошлупали в пользу казны, и $\frac{1}{3}$ в пользу акционеров.

лѣзнодорожныхъ обществъ, теперь оставшіяся невыкупленными въ казну компаниі, за право удержать въ своей эксплуатаціи доходныя линіи, были обязаны удѣлять Правительству часть своихъ барышей *).

Послѣ рѣшенія вопроса о Казанской дорогѣ, на очереди I стояло дѣло о линіи Владшавказо–Петровской; оно столько ^{СП} лѣтъ подрядъ откладывалось рѣшеніемъ, что Комитетъ Мини–стровъ, обсуждая представленіе Министра Путей Сообщенія о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ очереди 1891 г., категорически высказался за безусловную неотложность его окончанія. Спорныхъ вопросовъ въ этомъ дѣлѣ было два: 1) о направленіи проектированной дороги и 2) о способѣ ея осуществленія.

Относительно перваго изъ нихъ была выяснена возможность проведенія Петровской линіи: а) по сѣверному направленію отъ ст. Прохладной, Владикавказской дороги, по лѣвому берегу Терека съ переходомъ послѣдняго у ст. Шелко–Заводской и б) по южному—отъ Владикавказа по лѣвому берегу р. Сун–жи, съ переходомъ этой рѣки въ г. Грозномъ. Послѣ продолжительныхъ переговоровъ между представителями различныхъ вѣдомствъ, южное направленіе было признано пред–почтительнымъ: Его Императорское Высочество Великій Князь Михаилъ Николаевичъ и все мѣстное Кавказское началь–ство считало, что постройка такой дороги будетъ однимъ изъ лучшихъ средствъ къ окончательному умиротворенію тузем–наго чеченскаго населенія, а также къ быстрому экономиче–скому развитію края, изобилующаго естественными богатствами и между прочимъ нефтяными источниками (Грозненскими), входящими въ раіонъ намѣченной линіи. Затѣмъ, при южномъ

*) Право казны на выкупъ предпріятія Московско–Казанской дороги, по новышъ условіямъ, наступало 1 Января 1905 г.—Движеніе на всемъ протяженіи вѣтви (около 830 верстъ ея вѣтвями отъ Коломны къ Озерамъ и отъ с. Перово къ мооковскимъ скотобойнямъ) было открыто въ 1894 г. Для отстройки линіи общество выпустило облигаціонный капиталъ въ 40.365.000 р. кред. нариц , дѣйствительная выручка отъ котораго равнялась 35.915.970 р. кред. (См. Сборникъ Свѣдѣній объ. основныхъ капиталахъ и о порядкѣ распредѣленія чистаго дохода частныхъ жел. обществъ. Печатано по распоряженію Г. Завѣдующаго дѣлами Соед. Присутствія Комитета Министровъ и Деп. Гос. Эк. Госуд. Совѣта. Выпускъ IV, стр. 37). При такихъ условіяхъ средняя цѣна версты пути (включая стоимостьстро–пныхъпо линіи зернохранилищъ и элеваторовъ) составитъ около 43.325 р.

направлені, дорога оказывалась короче на 16 версть и, кромѣ того, пересѣкала главнѣйшіе пункты сосредоточенія войскъ въ сѣверномъ Кавказѣ, что соотвѣтствовало видамъ Военнаго Министерства. Единственный недостатокъ сунжинскаго (южнаго) направленія состоялъ въ удлиненіи, при этомъ направленіи, въ сравненіи съ сѣвернымъ, общаго разстоянія для сквозныхъ грузовъ, которые ожидались къ слѣдованію по проектирован-ной дорогѣ. Но этотъ недостатокъ предполагалось если не устранить, то, по крайней мѣрѣ, смягчить, при условіи избра-нія начальнымъ пунктомъ Петровской линіи не Владикавказа, а ближайшей къ нему съ еѣвера ст. Бесланъ, Владикавказской дороги. При такомъ вариантѣ длина предложенной линіи сокращалась на 2 версты, стоимость же сооруженія умень-шалась на 104.000 р. и кромѣ того устранялся производи-тельный пробѣгъ до 23 версть желѣзнодорожнаго пути для всѣхъ грузовъ, идущихъ съ Петровской линіи внутрь Россіи и обратно. На этомъ послѣднемъ вариантѣ остановился и Ко-митетъ Министровъ, послѣ чего, 24 Февраля 1891 г., южное направленіе было утверждено ГОСУДАРЕМЪ къ исполненію.

Въ томъ же засѣданіи Комитета выяснилось, что по вопросу о способѣ сооруженія Петровской линіи между Ми-нистрами Путей Сообщенія и Финансовъ существуетъ корен-ное разногласіе, аналогичное тому, которое обнаружилось между ними по дѣлу о Казанской дорогѣ. Министръ Путей Сообщенія находилъ условія сооруженія и эксплуатаціи упо-мянутой вѣтви, предложенныя обществомъ Владикавказской дороги, невыгодными для Правительства и настаивалъ на от-стройкѣ проектированной линіи средствами казны; Министръ же Финансовъ защищалъ предложенія общества. Комитетъ, не имѣвшій еще въ своемъ разсмотрѣніи подлиннаго проекта соглашения съ обществомъ, обсуждавшася тогда Совѣщаніемъ изъ представителей разныхъ вѣдомствъ подѣ председател-ствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, Ген. Лейт. Петро-ва, не счелъ возможнымъ безотлагательно принять по этому дѣлу какое либо окончательное рѣшеніе и ГОСУДАРЬ повелѣлъ передать этотъ вопросъ на обсужденіе того же Совѣщанія подѣ председателствомъ Н. Х. Бунге, которое разсматривало дѣло о Казанской линіи.

На этотъ разъ пренія въ Совѣщаніи отличались и мень-шею продолжительностью (по вопросу о Петровской вѣтви

состоялось всего одно заседание—19 Мая 1891 г.) и меньшим оживлением: никаких принципиальных вопросов не имело в виду; предстояло лишь решить, могут ли быть с выгодой для казны приняты условия, представленные обществом Владикавказской дороги. Условия эти сводились к принятию на себя обществом обязанностей по отстройке и эксплуатации Петровской линии с ветвью до Пятигорска через Кисловодск и Ессентуки, на гарантированный Правительством облигационный капитал, под условием отсрочки принадлежащего казне права выкупа предприятия Владикавказской дороги, наступавшего в 1895 до Декабря 1906 г., т. е. на 10 лет *). В виде уступки Правительству общество соглашалось изменить действующий устав свой в том смысле, чтобы при распределении чистой прибыли в пользу акционеров отчислялась не половина последней (как следовало по уставу), в таком порядке: из второй половины отчисляется в пользу акционеров сумма, составляющая до 1% на акционерный капитал, остаток же вновь делится между обществом и акционерами пополам.

Предварительное Совещание под председательством Ген. Лейт. Петрова, при обсуждении ходатайства общества, не пришло к единогласному заключению по указанному делу главным образом в виду несогласных между собою выводов, которые получались у представителей отдельных ведомств при исчислении будущей доходности общества. В Совещании под председательством Н. Х. Бунге основой для прений послужил тот же вопрос.

Статс-Секретарь Гюббенетъ исчислялъ, что чистая прибыль всего предприятия Владикавказской дороги определится за 10 лет, в течение которых Правительство, благодаря отсрочке выкупа, имеет в виду оставить Владикавказскую дорогу в ведении частной компании, в цифре не меньшей, чем 22 мил. р. Вся эту чистую прибыль могла бы получить в свою пользу казна, если бы Правительство воспользовалось принадлежащим ему правом выкупить Владикавказскую

*) Первоначально общество домогалось ежегодного пособия от казны в размере 50.000 р. для отстройки Минераловодской ветви. но затем отказалось от такого требования.

дорогу въ 1893 г– и выстроило бы Петровскую вѣтвь на свой счетъ; если же Правительство этого не исполнить, то полу–чить лишь нѣкоторую часть упомянутой чистой прибыли и кромѣ того, въ виду возвышенія доходности предпріятія, пере–платить крупную сумму за выкупъ послѣдняго черезъ 13–2 лѣтъ. Поэтому, будучи глубоко убѣжденъ въ томъ, что Владикавказской желѣзной дорогѣ, примыкающей къ тремъ торговьшъ портамъ и пролегающей по исключительно плодородной мѣстности, суждено стать однимъ изъ наиболѣе важныхъ по политическому и торговому своему значенію нашихъ рельсо–выхъ сообщеній, и что. доходность этой дороги должна раз–виться въ ближайшемъ будущемъ не менѣе, чѣмъ до предпо–ложенныхъ выше размѣровъ и притомъ въ ущербъ казенной Закавказской дорогѣ, отъ которой Петровская линія отвлечетъ значительное количество грузовъ, Министръ Путей Сообщенія находилъ, что слѣдуетъ приступить къ постройкѣ новой линіи на средства казны, удѣливъ на это еще въ нынѣшнемъ 1891 г. і мил. р., Владикавказскую же дорогу выкупить въ вѣдѣніе Правительства въ 1893 г–

Съ своей стороны Министръ Финансовъ также признавалъ, что и Владикавказская дорога, и проектированная Петровская линія могутъ со временемъ сдѣлаться доходными предпрія–тіями; поэтому Д. Т. С. Вышнеградскій и не возражалъ про–тивъ предположеннаго обществомъ Владикавказской дороги выпуска дополнительнаго облигаціоннаго капитала съ прави–тельствоуной гарантіею, которую онъ въ виду указанныхъ обстоятельствъ считалъ только номинальною. Однако, говорилъ Вышнеградскій, едва ли можно принять доходность обѣихъ линій въ тѣхъ цифрахъ, которыя приводитъ Министръ Путей Сообщенія. Относительно Владикавказской дороги слѣдуетъ сказать, что доходъ ея зависитъ вполнѣ отъ степени удовле–творительности урожая, слѣдовательно, отъ причины случай–ной, и потому рассчитывать на равномерный правильный ростъ дохода, какъ это дѣлаетъ Министръ Путей Сообщенія, врядъ ли возможно. По словамъ Вышнеградскаго развитіе движенія по Владикавказской дорогѣ принимается въ расчетъ однимъ уже предположеніемъ о томъ, что общество въ ближайшемъ бу–дущемъ не будетъ требовать гарантіи. Съ выводами Статсъ–Секретаря Гюббенета о прибыльности лоятапіи собственно Петровской линіи также трудно согла–

ситься, и нельзя, по мнению Вышнеградского, не заметить, что при производстве исчислений по данному предмету ведомство Путей Сообщения держалось слишком оптимистических взглядов. Например, допущены безусловно слишком низкие расходы по эксплуатации и не исключены из прибыли всего предприятия несомненный и довольно значительный дефицит по Минераловодской ветви. Затем очевидно, что действительное движение на Петровской ветви будет только зимнее: о конкуренции Владикавказской дороги с дешевым волжским путем нельзя говорить, когда известно, что волжские фрахты доходят до 250 — 300 руб. на версту и пуд груза; ввиду этого все расчеты на привлечение к этой дороге нефтяных грузов в преобладающем количестве слѣдует отнести к области предположений несбыточных. Нельзя также не указать и на то, что несомненно, в силу правительственного руководства в тарифном дѣлѣ, провозная плата в общих выводах идет к постепенному исподволь понижению, причем такое направление тарифов при расчетах на цѣлое десятилетіе вперед непременно должно быть принято в серьезное внимание. В силу того же правительственного руководства тарифами обществу Владикавказской дороги ни в каком случае не будет разрешено вступать в тарифную борьбу с казенною Закавказскою дорогою; поэтому о какой либо серьезной конкуренции между рассматриваемыми дорогами не может быть и речи. Далѣе Министръ Финансов отмѣчал искусное и энергическое ведение дѣла, которое до тѣхъ поръ составляло отличительную черту администраціи предприятия Владикавказской дороги. При скудости вообще у насъ смѣлыхъ, опытныхъ и достаточно предусмотрительныхъ коммерческихъ предпринимателей, говорилъ Вышнеградскій, весьма полезно, чтобы в тѣхъ случаяхъ, когда подобныя лица являются, дѣятельность ихъ, побуждаемая личнымъ интересомъ, могла быть обращена на пользу экономического развитія нашего отечества. Но еще важнѣе личныхъ качествъ тѣхъ или другихъ дѣятелей представляется введенное в уставъ Владикавказской дороги в 1884 г. и сильно способствующее развитію дѣла постановленіе о порядкѣ распределенія дохода общества между акціонерами и казною, соотвѣтственно размѣру обли-

гаціоннаго и акціонернаго капитала общества *). Въ силу этого постановленія общество непосредственно и весьма близко заинтересовано въ правильномъ и хозяйственномъ веденіи своихъ дѣлъ. При подобныхъ условіяхъ, дарованіе обществу на тѣхъ же осяваніяхъ возможности расширить свое предпріятіе постройкою и эксплуатациею Петровской линіи и Минераловодской вѣтви, осуществленіе которыхъ имѣетъ обще-государственное значеніе, представлялось Министру Финансовъ весьма желательнымъ. Наконецъ по поводу высказанныхъ Министромъ Путей Сообщенія опасеній, что, при выкупѣ принадлежащихъ обществу дорогъ въ 1907 г., Правительству придется сдѣлать значительную доплату къ нарицательной стоимости акціонер-наго капитала общества, Д. Т. С. Вышнеградскій замѣтилъ слѣдующее. Къ 1 Января 1891 г. долгъ общества казнѣ по гарантіи акцій и облигацій составлялъ свыше 38 мил. р.; если предположить, что общество съ 1891 г. больше не будетъ брать гарантіи, то эта цифра къ 1 Января 1907 г. обратится, въ зависимости отъ роста процентовъ. Между тѣмъ, нарицательный акціонерный капиталъ общества составляетъ 8.642.000 р. Если же принять увеличеніе чистаго дохода общества Владикавказской дороги даже по расчету Министра Путей Сообщенія,—т. е. въ мало вѣроятной крупной суммѣ, то и тогда этотъ доходъ, капитализированный изъ 8%, составитъ всего 22.340.000 Р.— сумму, равную той, на которую за это время приблизительно возрастуть долги общества Правительству по гарантіи. По-этому Министръ Финансовъ считалъ несомнѣннымъ, что Пра-

*) Объ этомъ постановленіи было упомянуто выше при разсмотрѣніи исторіи постройки Бовороссійской вѣтви Владикавказской дороги. Разсматриваемый параграфъ устава гласилъ такъ: изъ чистаго дохода прежде всего отчисляется сумма на составленіе запас-наго капитала . . . , а затѣмъ остающаяся сумма чистаго дохода раепредѣляется на уплату процентовъ и погашенія по облигаціонному и акціонерному капиталамъ обществу пропорціонально отношенію между суммою, причитавшейся въ отчетномъ году на уплату процентовъ и погашенія по облигаціонному капиталу общества, и суммою, составляющею 5уіо% на акціонерный его капиталъ. Въ томъ случаѣ, когда сумма чистаго дохода превыситъ всѣ вышеупомянутыя отчисленія . . . оказавшійся за сими отчисленіями остатокъ чистаго дохода или чистая прибыль, если она не подлежитъ цѣли-комъ взносу въ казну въ возмѣщеніе перебранныхъ по гарантіи суммъ, дѣлится на двѣ равныя части, изъ коихъ одна обращается на уплату долговъ Правительству по гарантіи, а другая идетъ въ пользу акціонеровъ,—Поелѣднюю часть этого параграфа, какъ указано выше, общество соглашалось измѣнить, въ видахъ увеличенія доли казны въ прибыляхъ компаніи.

вительство заплатить при выкупѣ Владикавказской дорог.и одинаковую сумму, будетъ ли выкупъ ея произведенъ въ 1893г.

Изложивъ всѣ перечисленные доводы въ пользу отдачи Петровской линіи въ постройку и эксплуатацію обществу Владикавказской дороги, Министръ Финансовъ сообщилъ Совѣщанію свои предположенія о томъ, какими приблизи-тельно средствами Государственное Казначейство надѣется рас-полагать въ 1892 г. для производства чрезвычайныхъ расхо-довъ. По расчету Вышнеградскаго средства эти не могли превысить 80 мил.; между тѣмъ требованія различныхъ вѣ-домствъ по экстраординарнымъ издержкамъ и предрѣшенные уже расходы на тотъ же 1892 г. простираются не менѣе, какъ на 75>8милъ Р-> в томъ числѣ на окончаніе строящихся казною желѣзныхъ дорогъ отъ 1352 до 1452 мил. р. На всѣ прочіе расходы по желѣзнымъ дорогамъ, какъ напр. на вѣтви къ казеннымъ линіямъ, на приобрѣтеніе подвижнаго состава, усиленіе дорогъ, на устройство зернохранилищъ, на изысканія и т. д., осталось бы—въ случаѣ отпуска на Уссурійскую до-рогу 6 мил. р.—только 4 мил. р., а въ случаѣ ассигнованія на ту же дорогу 7 мил.—всего лишь 2 мил. р., изъ кото-рыхъ въ будущемъ году конечно нельзя будетъ обезпечить окончаніе Петровской линіи. Если же въ нынѣшнемъ году, какъ предполагалъ Министръ Путей Сообщенія, отдѣлить і мил. р. на начаре казенной постройки Петровской линіи— причемъ такая немедленная издержка вызоветъ необходимость отпуска для сооруженія той же дороги, при условіи оконча-нія ея въ 2—3 года, не менѣе 12 мил. р.,—то бюджетъ на 1892 г. необходимымъ и непремѣннымъ образомъ заключится дефицитомъ. Приобрѣтеніе же потребныхъ на упомянутое предпріятіе средствъ путемъ государственнаго займа совер-шенно разстроило бы всѣ тѣ финансовыя обороты и кредит-ныя операціи, которые предприняты Правительствомъ . съ цѣлью упроченія и упорядоченія общихъ финансовъ Государ-ства, и слѣдовательно, >въ конечномъ результатѣ, привело бы также къ дефициту. Совѣщаніе отнеслось съ подобающимъ безпристрастіемъ къ выводамъ какъ той, такъ и другой стороны. Вполнѣ со-чувствуя побужденіямъ, приведшимъ Министра Пу.тей Сообщенія къ заключенію о предпочтительности осуществленія

Петровской вѣтви на средства казны—мѣры, которою Статсъ-Секретарь Гюббенеть предполагалъ обезпечить за Правитель-ствомъ всѣ могущія получиться отъ этого предпріятія при-были, Совѣщаніе не могло, однако, не обратить вниманія и на представленныя Министромъ Финансовъ объясненія, зна-чительно расширяющія обсуждаемый вопросъ. Дѣйствительно, предпріятыя въ послѣднее время и предназначенныя въ будущемъ мѣропріятія для улучшенія и укрѣпленія финансо-ваго положенія Государства даютъ, по мнѣнію Совѣщанія, полное основаніе рассчитывать на то, что при неуклонномъ слѣдованіи составленному финансовымъ вѣдомствомъ плану могутъ быть достигнуты такія сбереженія, которыя годовымъ своимъ размѣромъ могутъ превысить выгоды, ожидаемыя отъ оставленія Петровской вѣтви въ рукахъ казны за всѣ пред-стоящія і з □ г лѣтъ.

Не отвергая такимъ образомъ значенія высказанныхъ Министромъ Путей Сообщенія соображеній относительно воз-можнаго развитія прибыльности Владикавказской желѣзной дороги—хотя не въ той мѣрѣ, какъ рассчитываетъ Статсъ-Секретарь Гюббенеть,—Совѣщаніе склонилось къ принятію того изъ предлагаемыхъ сгюсобовъ осуществленія Петровской линіи, который если и сопряженъ съ извѣстнымъ временнымъ со стороны казны пожертвованіемъ ожидаемыхъ — далеко, впрочемъ, не вѣрныхъ—прибылей, не нарушаетъ въ то же время системы нашего финансоваго управленія и тѣмъ вполнѣ обезпечиваетъ государственные интересы въ будущемъ.

Статсъ-Секретарь Гюббенеть такъ же, какъ и въ дѣлѣ о Казанской дорогѣ, не счелъ возможнымъ, въ виду единоглас-наго рѣшенія Совѣщанія, настаивать долѣе на принятіи его мнѣнія, но заявилъ, что его личное убѣжденіе въ цѣлесооб-разности предложеннаго имъ способа разрѣшенія даннаго во-проса остается непоколебленнымъ *).

Дальнѣйшій ходъ дѣла принялъ то же направленіе, какъ и вопросъ о Казанской дорогѣ: журналъ Совѣщанія былъ рассмотрѣнъ ГОСУДАРЕМЪ, а затѣмъ внесень въ Комитетъ Министровъ, который, „одобривъ его, передалъ проектъ допол-

*) См. Дѣло Канцеляріи Комитета Министровъ о сооруженіи Владикавказо-Петров-ской жел. дороги и Приложенія къ журн. Ком. Мин. 28 Мая 1891 г.

нительныхъ статей къ уставу Владикавказской дороги, кото-рыми предусматривалась постройка Петровской линіи распоря-женіемъ упомянутой компани, на окончательное обсужденіе Государственнаго Совѣта. Послѣдній, Высочайше утвержденнымъ 15 Іюня 1891 г. мнѣніемъ своимъ, далъ формальное разрѣшеніе на приступъ къ сооруженію разсматриваемой ли-ніи

Одновременно съ двумя только что разсмотрѣнными дѣлами, которыя возбудили столь оживленныя пренія, было рѣшено еще одно подобнаго же рода дѣло, имѣвшее также весьма существенное значеніе для дальнѣйшаго развитія нашей рельсовой сѣти, но не подавшее повода къ разногласію. не-смотря на свое сходство по существу съ другими дѣлами, вызвавшими различныя мнѣнія. Рѣчь идетъ о расширеніи пред-пріятія общества Курско-Кіевской дороги—подобно обществу Московско-Казанской дороги, одной изъ наиболѣе состоятель-ныхъ желѣзнодорожныхъ компаній въ Россіи—путемъ по-стройки, распоряженіемъ названнаго общества и на гаранти-рованный Правительствомъ облигаціонный капиталъ: 1) линіи отъ Курска до Воронежа (около 230 верстъ) и 2) цѣлаго ряда подъѣздныхъ путей (протяженіемъ до 325 верстъ). Едва ли подобнаго рода проектъ могъ внушить сочувствіе Министру Путей Сообщенія, но онъ получилъ въ свои руки это дѣло уже предрѣшеннымъ. Высочайше утвержденнымъ 14 Декабря положеніемъ Совѣщанія для разсмотрѣнія смѣтъ чрезвычай-ныхъ расходовъ на пятилѣтіе 1890—1894 г.г. (подъ предсѣ-дательствомъ А. А. Абазы, см. выше) было постановлено: «поручить Министру Путей Сообщенія войти въ переговоры съ обществомъ Курско-Кіевской дороги относительно испол-

*) Въ окончательной редакціи дополнительныхъ статей, срокъ, съ котораго казна получаетъ право на выкупъ всего предпріятія Владикавказской дороги, былъ назначенъ годомъ ранѣе, чѣмъ въ проектѣ общества, а именно—31 Декабря 1905 г. Дополнительный облигаціонный капиталъ общества былъ опредѣленъ въ размѣрѣ 20.000.000 р.

кред. нар., причемъ Правительство предусмотрѣло для себя право оставить его за собою, что и исполнило, выдавъ обществу 18 мил. руб. кред. дѣйств. изъ выручки отъ реализацціи 2-го консолидированнаго внутренняго $i\%/г$ желѣзнодорожнаго займа (см. Объяснит. Зап. Госуд. Контр. по исполненію росписи за 1892 г. стр. 63 и Мигулинъ. Русскій г^осуд. кред. II, 344). Изъ этой суммы соботвенно на постройку Петровской линіи и Минераловодской вѣтви было удѣлено 12Л84.385 р. (см. Сб. св. объ основ. кап. част. жел.Дор., стр. 11) или въ среднемъ выводѣ по 41.239 р. на версту. Движеніе было открыто въ 1894 г. ,

ненія симъ обществомъ линіи отъ Курска до Воронежа, съ полнымъ сляніемъ ея счетовъ со счетами Курско-Кіевской дороги, и относительно проложенія второй желѣзной колеи отъ Курска до Кіевскаго черезъ Днѣпръ моста, съ тѣмъ, чтобы сіи сооруженія не вызывали непосредственнаго вспоможенія изъ средствъ Государственнаго Казначейства или во всякомъ случаѣ вызывали таковыя въ возможно меньшей мѣрѣ, въ замѣнъ чего Правительство, съ своей стороны, предоставитъ гарантію на потребныя для снхъ работъ капиталы» *). Такимъ образомъ, подробная программа дѣйствій Правительства въ этомъ дѣлѣ была опредѣлена заранѣе и ее оставалось только исполнить **). Вскорѣ общество Курско-Кіевской дороги возбудило ходатайство о рядѣ упомянутыхъ выше подъѣздныхъ путей; Комитетъ Министровъ привѣтствовалъ этотъ шагъ, какъ весьма благое начинаніе въ виду важнаго значенія, кото-рое Правительство вообще придавало устройству питательныхъ вѣтвей къ магистральнымъ линіямъ (въ особенности въ хлѣбо-родныхъ мѣстностяхъ), а въ данномъ случаѣ еще и въ силу того обстоятельства, что открытіе работъ по проложенію этихъ путей могло дать заработокъ мѣстному населенію, страдавшему въ то время отъ сильнаго недорода хлѣбовъ.

Поэтому Высочайше утвержденными і Апрелья и 24 Мая положеніями Комитета Министровъ обществу Курско-Кіевской дороги было разрѣшено, помимо отстройки новаго рель-соваго пути между Курскомъ и Воронежомъ и прокладки втораго пути между Курскомъ и Кіевомъ, еще соорудить узкоколейные подъѣздные пути: і) отъ ст. Коренева до г. Рыльска, г) отъ той же станціи до г. Суджи, з) отъ ст. Конотопъ до ст. Пирювки съ вѣтвью къ Шостенскому пороховому заводу, 4) отъ ст. Круты до г. Чернигова и 5) отъ той же

*) См. Журн. Ком. Мин. 19 и 26 Марта 1891 г., гдѣ приведено это положеніе.

**) Программа эта была соотавлена по почину Военнаго Министерства. Одно время это послѣднее соглашалось замѣнить предложенную имъ комбинацію отстройкою линій отъ Кіева черезъ Переяславъ и Лохвицу до Ахтырки и затѣмъ отъ Харькова черезъ Коротоякъ до одной изъ станцій Козлово-Воронежско-Ростовской Желѣзной до-роги, заявивъ впрочемъ, что какой изъ этихъ вариантовъ будетъ принять, на тотъ и соглаеится Министерство. Комитетъ Министровъ, въ виду уже достигнутаго соглашенія съ обществомъ Курско-Кіевской дороги и за неимѣніемъ щ, виду какихъ либо частныхъ предпринимателей на отстройку Ахтырской линіи, а также за рѣшительнымъ отказомъ Мин. Фин. принять сооруженіе такой линіи на отчетъ казны, постановилъ (Выо. утв. 1 Апрелья 1891 г. журналомъ своимъ) оетаться при прежнемъ рѣшеніи дѣла.

станції, через г. Прилуки до г. Пирятина, а з і 15 ГОСУДАРЬ, согласно мнѣнію Государственнаго Совѣта, разрѣшилъ обществу Курско-Кіевской дороги*выпустить для строи-тельныхъ цѣлей гарантированный Правительствомъ облига-ціонный капиталъ, причемъ казна удерживала за собою право во всякое время выкупить все предпріятіе Курско-Кіевской дороги (по уставу компаніи такое право наступило для казны въ 1890 г.) *).

Между тѣмъ назрѣвалъ вопросъ, которому было суждено опять возбудить горячіе споры, еще болѣе сложные и продол-жительные, чѣмъ тѣ, которымъ были свидѣтелями первые мѣсяцы 1891 г. Въ 1890 г. Министру Путей Сообщенія, при объѣздѣ имъ нѣкоторыхъ южныхъ, и юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, былъ представлень управленіемъ казенной Козлово-Саратовской дороги **) проектъ сооружеія, на счетъ Правительства, цѣлой группы подъѣздныхъ путей къ этой дорогѣ, общимъ протяженіемъ около 45 верстъ; въ виду того, что за осуществленіе такого проекта высказался и Сара-товскій губернаторъ, Статсъ-Секретарь Гюббенеть, самъ убѣжденный въ цѣлесообразности сооружеія возможно боль-шаго количества подъѣздныхъ путей къ магистральнымъ линіямъ, вошелъ по вопросу о предположенныхъ подъѣздныхъ путяхъ въ сношеніе съ Министромъ Финансовъ; послѣдствіемъ такого направленія дѣла было признаніе нѣкоторыхъ изъ этихъ путей желательными и отклоненіе другихъ ***). Вслѣд-ствіе этого по двумъ изъ намѣченныхъ линій (отъ г. Бала-шова черезъ с. Турки до ст. Уметь—ію верстъ, и отъ Аткар-

*) Общество произвело выпускъ 4% "« облигаціоннаго капитала на сумму 25 мил. р. кред. нар., который по реализаціи далъ 24 мил. р. дѣйствит. Изъ этой суммы на постройку Курско-Воронежской линіи было ассигновано 12.212.000 р., а на подъѣздныя вѣтви 7.375.000 р. (см. Сб. св. объ осн. кан. част. жел. об., выпускъ IV, с. 44). Слѣдовательно поперстную цѣну магистральной линіи можно принять (при протяженіи ея въ 230 вервъ) около 53.000 р., а подъѣздныхъ узкоколейныхъ путей (325 в.)—въ 22.692 р. Движеніе на Курско-Воронежской линіи открыто въ концѣ 1894 г., а на вѣтвяхъ открывалось по частямъ, съ конца 1893 г. до лѣта 1894 г.

**) Козлово-Саратовская дорога получила изъ соединенія въ одно управленіе двухъ выкупленныхъ въ казну линій: Козлово-Тамбовской и Тамбово-Саратовской.

***) Такъ были изложены обстоятельства этого дѣла Ст.-Секретаремъ Гюббенетомъ въ Совѣщаніи подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, при обсужденіи имъ дѣла о расши-реніи иредпріятія общетва Рязанско-Козловской дороги (см. Н\урналь Совѣщанія; засѣданія 20 и 27 Октября и 3 Ноября }891 г.).

ска до Баланды—68 версть) были безотлагательно начаты изысканія и Министръ Путей Сообщенія намѣревался въ концѣ 1891 г. войти съ представленіемъ объ отстройкѣ этихъ путей распоряженіемъ Правительства *). Между тѣмъ, въ Февраль 1891 г. Мшгастръ Путей Сообщенія получилъ отъ Министра Финансовъ отношеніе, въ которомъ Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій писалъ слѣдующее:

«Министерство Финансовъ, имѣя въ виду постановленія устава общества Рязанско–Козловской желѣзной дороги, кото–рый даетъ Правительству значительно большія права для вмѣ–шательства въ тарифныя дѣла общества, чѣмъ уставы большинства другихъ желѣзныхъ дорогъ, уже много мѣсяцевъ вело съ Правленіемъ общества Рязанско–Козловской дороги переговоры о предоставленіи Правительству участія въ чистыхъ прибыляхъ общества. Нынѣ правленіе, по уполномочію наиболѣе крупныхъ акціонеровъ, заявило, что общество будетъ согласно предо–ставить Правительству участіе въ чистыхъ прибыляхъ эксплоа–тируемаго обществомъ предпріятія при условіи значительнаго расширенія сѣти эксплоатируемыхъ обществомъ линій, а именно: при условіи передачи обществу въ эксплоатацію казенной Коз–лово–Саратовской линіи, со сліяніемъ счетовъ сей послѣдней дороги со счетами Рязанско–Козловской желѣзной дороги, съ принятіемъ обязательства постройки и эксплоатаціи на облег–ченныхъ условіяхъ желѣзныхъ дорогъ: отъ ст. Разказово, Козлово–Саратовской дороги, до г. Камышина, отъ Покровской Слободы на Волгѣ къ г. Уральску и вѣтвей отъ г. Лебедяни къ Ельцу и отъ ст. Богоявленскъ къ с. Сосновкѣ. При этомъ общество предложило такія финансовыя условія осуществле–нія означеннаго проекта, которыя, при высокой доходности Рязанско–Козловской линіи, обезпечиваютъ Государственное Казначейство отъ жертвъ по осуществленію проектированныхъ линій и по ихъ эксшюатаціи».

Затѣмъ, вкратцѣ разобралъ предложенныя обществомъ условія и находя ихъ выгодными для казны, Вышнеградскій такъ оканчивалъ свое отношеніе:

*) См. Отношенія Ст. Секр. Гюббенета: а) къ Мин. Фин. отъ 21 Августа за № 20190 и б) къ Уцравл. дѣлами Комитета Министровъ отъ 12 Октября того же года за № 13470 (Дѣло Канц. Ком. "Мин. объ образованіи общества Рязанско–Уральской дороги, т. III).

«Болѣе подробныя условія осуществленія вышепоимено ванныхъ предпріятій изложены въ проектированномтѣ правленіемъ общества Рязанско-Козловской дороги, совмѣстно съ Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ *)», дополненіи къ нынѣ дѣйствующему уставу общества. Имѣя въ виду, что означенныя дополненія къ уставу касаются исключительно финансовой стороны дѣла, въ прочихъ же своихъ частяхъ составляютъ повтореніе выработанныхъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія дополненій къ уставамъ обществъ Юго-Западныхъ и Рязанско-Козловской желѣзныхъ дорогъ, коими "разрѣшены постройки вѣтвей: Новоселицкихъ и Данково-Лебедянской, я считаю долгомъ покорнѣйше просить Ваше Превосходительство не отказать въ Вашемъ согласіи на то, чтобы проектированныя условія образованія общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги—долженствующія составить дополнение къ уставу общества Рязанско-Козловской дороги—были предварителію обсуждены въ комисіи подъ предсѣдательствомъ Тайнаго Совѣтника Иващенко **) изъ чиновъ Министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Военнаго и Государственнаго Конт-роля» ***).

Такимъ образомъ, Министръ Финансовъ просилъ не заключенія Министра Путей Сообщенія по новому, исходившему отъ частной компаніи, ходатайству, появленіе котораго, въ особенности уже облеченнаго въ форму проекта образованія новаго желѣзнодорожнаго общества, было для Статсъ-Секретаря Гюббенета, какъ онъ самъ впослѣдствіи выразился, «до нѣкоторой степени неожиданнымъ» ****); Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ Вышнеградскій ожидалъ отъ Министра Путей Сообщенія лишь назначенія представителей ввѣреннаго ему вѣдомства въ проектированную для разсмотрѣнія этого вопроса комисію подъ предсѣдательствомъ Тайнаго Совѣтника Иващенко и притомъ въ такое время, когда Статсъ-Секретарь Гюббенетъ считалъ, что, за произведеннымъ съ Министромъ Финансовъ сношеніемъ относительно сооруже-
нія

*) Этотъ Департаментъ, какъ извѣстно, былъ образованъ яв 1889 г. въ составѣ учрежденій Министерства Финансовъ (см. I гл. настоящаго тома).

**) Тогда Члена Совѣта Государственнаго Контроля, нынѣ Члена Государственнаго Совѣта.

***) Отношеніе М-ра Ф. къ М-ру П. С. отъ 5 Февраля 1891 г. за № 967.

****) См. Журналь Совѣщанія подъ предсѣд. Н. Х. Бунге по дѣлу о Ряз.-Уральской дорогѣ (Журн. 20, 27 Октября и 3 Ноября 1891 г.).

подъездныхъ путей къ казенной Козлово–Саратовской дорогѣ, вопросъ этотъ можно уже признать почти предрѣшеннымъ въ утвердительномъ смыслѣ. Какъ позднѣе официально засвидѣтельствоваль Статсъ–Секретарь Гюббенеть *), онъ соз–наваль неудобство приступа къ разсмотрѣнію выработанныхъ обществомъ Рязанско–Козловской желѣзной дороги предположеній безъ предварительнаго подробнаго заключенія по нимъ Министерства Путей Сообщенія, «которое не менѣе Министерства Финансовъ заинтересовано въ правильномъ и соответствующемъ обще–государственнымъ видамъ и цѣлямъ разрѣшеніи вопроса о развитіи желѣзнодорожной сѣти въ нашемъ восточномъ приволжскомъ раіонѣ», но тѣмъ не менѣе назначилъ въ комисію подъ предсѣдательствомъ Т. С. Иващенкоа представителей отъ руководимаго имъ вѣдомства. Взгляды этихъ послѣднихъ на данный вопросъ, какъ обнаружилось съ самыхъ первыхъ засѣданій комисіи, стояли въ рѣзкомъ противорѣчій съ мнѣніемъ представителей Министерства Финансовъ; въ теченіе дальнѣйшихъ засѣданій, длившихся нѣсколько мѣсяцевъ, разномысліе не только не смягчалось, но даже скорѣе еще обострялось. Хорошую сторону подобнаго положенія дѣла составляло то обстоятельство, что общество Рязанско–Козловской дороги, видя неуступчивость представителей Министерства Путей Сообщенія, согласилось на измѣненіе, къ болыией выгодѣ казны, нѣкоторыхъ изъ своихъ прежнихъ условій и, между прочимъ, на увеличеніе первоначально предложенной имъ дополнительной платы за испрашиваемую сдачу въ эксплуатацію обществу казенной Козлово–Саратовской желѣзной дороги, но подъ условіемъ разрѣшенія компаніи устроить нѣсколько лишнихъ, противъ ранѣе предположенныхъ, рельсовыхъ путей (см. ниже).

Достигнуть соглашенія въ комисіи оказалось невозмож–нымъ, и Государь Императоръ, Высочайшимъ повелѣніемъ, даннымъ по совмѣстному всеподданнѣйшему докладу Мини–стровъ Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ (Статсъ–Секретарей Гюббенета и Дурново) и состоявшимся въ Фреденсборгѣ, въ Даніи и Августа 1891 г., предписаль передать весь вопросъ въ тогдашнемъ его положеніи на разсмотрѣніе Совѣ–

*) Въ Совѣщаніи подъ предсѣд. Бунге; см. Журн. Совѣщанія, на который уже были сдѣланы есылки.

щанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, учрежденнаго 6 Марта 1891 г. (см. выше). Засѣданія Совѣщанія должны были начаться въ Октябрѣ, по возвращеніи въ С.-Петербургъ всѣхъ его Членовъ.

Ко времени объявленія указаннаго Высочайшаго повелѣнія, сущность предложеній, дѣлаемыхъ обществомъ Рязанско-Козловской дороги Правительству, нѣсколько видоизмѣнен-ныхъ противъ первоначальныхъ условій, проектированныхъ обществомъ (см. выше), заключалась въ слѣдующемъ:

Общество Рязанско-Козловской дороги преобразуется въ общество Рязанско-Уральской дороги и принимаетъ на себя:

I. Эксплуатацию казенной Козлово-Саратовской линіи;

II. Постройку на дополнительный облигационный, гарантированный Правительствомъ капиталъ:

1) ширококолейныхъ линій: а) отъ ст. Разказово, Козлово-Саратовской дороги черезъ г. Балашовъ на Кймышинъ (около 400 верстъ) и б) отъ г. Лебедяни до г. Ельца (около 80 верстъ),

2) узкоколейныхъ дорогъ: а) отъ станицы Покровской на лѣвомъ берегу Волги противъ Саратова, до г. Уральска (около 400 верстъ); б) отъ ст. Боголвленскъ, Рязанско-Козловской дороги, до с. Сосновки (около 80 верстъ), и

3) узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей, которые общество оставляло за собою право соорудить и ширококолейными, облегченнаго типа: а) къ Козлово-Саратовской дорогѣ: отъ г.г. Вольска, Петровска и Сердобска и отъ сел. Баланды, Саратовской губерніи (общимъ протяженіемъ около 3⁰ верстъ) и б) къ Уральской дорогѣ: отъ г. Николаевска и отъ сел. Александровъ-Гай, Новоузенскаго уѣзда (всего около 250 верстъ);

III. Устройство пароходнаго предпріятія на р. Уралѣ, и

IV. Оборудование Козлово-Саратовской* и Рязанско-Уральской дорогъ необходимыми дополнительными устройствами.

Всѣ эти предпріятія будутъ составлять одно цѣлое и изъ выручаемаго ими чистаго дохода, за покрытіемъ обязательныхъ платежей по облигациямъ, должно ежегодно отчисляться:

а) прежде всего Правительству за Козлово-

Саратовскую дорогу основная плата 100.000 р.

б) потомъ въ дивидендъ по акціямъ компаніи. 1.00.000 р.

в) далѣе въ дополнительный платежъ Правительству за Козлово-Саратовскую дорогу отъ

250.000 р. съ воздѣланіемъ по годамъ до 1.900.000 р.

г) затѣмъ въ дополнительный дивидендъ... 500.000 р.

д) наконецъ, изъ остатка, если таковой окажется, будетъ отчисляться въ пользу казны

Если акціонерамъ изъ чистаго дохода не останется 1.000.000 р., то недостающія суммы казна покрываетъ выдачами ссудъ, которыя, такъ же какъ и недоплаты за Козлово-Сара-товскую дорогу, записываются за обществомъ долгомъ и возмѣщаются съ процентами или изъ резервнаго фонда, образуемаго изъ остатка чистаго дохода *), или, за отсутствіемъ такого фонда, изъ выкупной за дорогу суммы, если выкупъ послѣдуетъ по доходу, превышающему 5% на акціонерный капиталъ. Право на выкупъ предпріятія, наступавшее по дѣйствующему уставу въ 1895 г. —> отдалается до 1905 г.

То или другое разрѣшеніе вопроса о созданіи обширной новой желѣзнодорожной сѣти (около 1,500 верстъ) въ при-волжскомъ краѣ и объ отдачѣ въ частную эксплоатацію казенной желѣзнодорожной линіи, помимо обще-государствен-наго значенія такой мѣры, живѣйшимъ образомъ затрогивало еще и интересы мѣстнаго населенія. Поэтому неудивительно, что какъ только распространился слухъ о передачѣ предложеній, дѣлаемыхъ обществомъ Рязанско-Козловской дороги, на разсмотрѣніе центральныхъ правительственныхъ установленій, всѣ такъ или иначе заинтересованныя въ дѣлѣ учрежденія — казенныя и общественныя, — коммерческія предпріятія и частныя лица стали обращаться — по почтѣ и по телеграфу — къ Правительству со всевозможными докладными записками, за-явленіями, ходатайствами и т. п., заключавшими въ себѣ доводы за и противъ принятія указанныхъ предложеній. Многіе изъ этихъ доводовъ, какъ обыкновенно наблюдается въ подобныхъ случаяхъ, были изложены съ сильною долею страстности, и представители мѣстныхъ интересовъ въ своихъ оцѣнкахъ вреда или пользы, могущихъ произойти отъ того или иного рѣшенія Правительства въ разсматриваемомъ дѣлѣ, нерѣдко впадали въ явныя преувеличенія. Много было въ получаемыхъ заявленій также и неясностей, иногда внутреннихъ противорѣчій — но все же необыкновенная отзывчивость мѣстныхъ обывателей

*) Этотъ фондъ предполагалось образовать путемъ отчисленія 25% изъ того же остатка, изъ котораго въ пользу казны удѣлялось 25% (см. выше, пунктъ д).

наглядно свидѣтельствовала, насколько предстоявшій къ обсужденію вопросъ являлся животрепещущимъ для всего южнаго Поволжья. Изъ общаго количества такого рода документовъ выдѣляется послѣдовательный рядъ предложеній, сдѣланныхъ Правительству со стороны общества Грязе-Царицынской дороги: общество это конечно не могло оставаться равнодушнымъ къ ожидаемой постройкѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій, соприкасающихся съ ея сферой дѣйствій; оно естественно опасалось конкуренціи будущаго Рязанско-Уральскаго общества и поэтому желало или вовсе не допустить возникновенія этой компаніи, или же, по крайней мѣрѣ, наряду съ указанной компаніей, обезпечить и себѣ на предстоящее время новые доходы, подобно Рязанско-Козловскому обществу, заручившись разрѣшеніемъ Правительства на сооруженіе другой группы линій, подъ названіемъ Юго-Восточныхъ. Согласно указаніямъ, Лично преподаннымъ Государемъ Николаю Христіановичу Бунге, задача Правительства въ данную минуту сводилась исключительно къ обсужденію вопроса, принять или нѣтъ предлож. ^чія собственно Рязанско - Козловской дороги *); въ виду этого было признано, что ходатайства общества Грязе-Царицынской дороги не могутъ подлежать разсмотрѣнію теперь же, тѣмъ болѣе, что и заявлены они были въ самыхъ общихъ чертахъ. Но все же каждое изъ такихъ ходатайствъ сообщалось для свѣдѣнія всѣмъ Членамъ Совѣщанія и образъ дѣйствій общества Грязе-Царицынской дороги въ концѣ концовъ сослужилъ Правительству хорошею службу, такъ какъ склонилъ общество Рязанско-Козловской дороги, изъ опасенія передъ серьезнымъ соперникомъ, къ извѣстной уступчивости, которую оно едва ли проявило бы при другихъ условіяхъ. Уже одинъ подготовительный матеріалъ, подлежавшій разсмотрѣнію Совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге, былъ такъ обширенъ и продолжалъ разрастаться въ такой степени—даже и послѣ открытія засѣданій Совѣщанія (съ 20 Октября 1891 г.),—что покончить съ этимъ вопросомъ къ Ноябрь мѣсяцу, какъ ранѣе предполагалось, оказалось невыполнимымъ. Между тѣмъ, два теченія въ этомъ дѣлѣ обознача-

*) См. Журналъ Совѣщанія подъ предсѣд. Н. Х. Бунге. Засѣданіе 1 Декабря 1891 г

лись все яснѣе и яснѣе и чѣмъ болѣе разрабатывались подробности дѣла, тѣмъ становилось ощутительнѣе, что достиженіе соглашенія здѣсь неосуществимо. Отношеніе Статсъ-Секретаря Гюббенета къ данному вопросу было совершенно иное, нежели къ вопросамъ о Казанской или Петровской линіяхъ: тогда онъ, какъ и Министръ Финансовъ, признавалъ необходимость постройки проектиро-ванныхъ рельсовыхъ путей (хотя по Казанской дорогѣ и не соглашался съ направленіемъ ея). Здѣсь же Статсъ-Секретарь Гюббенетъ считалъ большинство отстаиваемыхъ Вышнеградскимъ линій прямо бесполезными и желалъ замѣнить ихъ совершенно другими; отдачу же въ аренду частной компаніи недавно только выкупленной въ казну линіи—одно изъ главныхъ условій расширенія предпріятія Рязанско-Козловской дороги—Министръ Путей Сообщенія признавалъ мѣрою, безусловно недопустимую и, кромѣ того, какъ обыкновенно, требовалъ отстройки необходимыхъ странъ рельсовыхъ путей на казенный счетъ. Такимъ образомъ, споръ существенно осложнился; времени же на его разрѣшеніе оставалось немного, такъ какъ общество Рязанско-Козловской дороги поставило однимъ изъ условій соглашенія съ Правительствомъ окончаніе дѣла еще въ 1891 г.

Чувствовалась всеобщая потребность скорѣе выдти изъ длившася столько времени выжидательнаго положенія; между тѣмъ развязка вопроса поневолѣ все откладывалась, такъ какъ чрезмѣрное обиліе подлежащихъ изученію данныхъ требовало усиленныхъ трудовъ всѣхъ Членовъ Совѣщанія. изъ которыхъ каждый, кромѣ того, былъ обремененъ многосложными обязанностями по управленію своимъ отдѣльнымъ вѣдомствомъ. Самъ Государь проявлялъ нетерпѣніе, которое выразилось въ Собственноручной Высочайшей отмѣткѣ, состоявшейся на одномъ изъ всеподданнѣйшихъ докладовъ Н. Х. Бунге о ходѣ преній въ Совѣщаніи: «Пора кончить этпдѣло». Вся эта совокупность обстоятельствъ создавала вокругъ разсматриваемаго вопроса атмосферу извѣстной нервной напряженности, ощущавшейся каждымъ, кто такъ или иначе являлся причастнымъ къ данному дѣлу.

Засѣданія Совѣщанія окончились только въ началѣ Декабря; разногласіе между Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ оставалось неизмѣннымъ. Большинство Членовъ

Совѣщанія склонялось на сторону Вышнеградскаго и считало возможнымъ принять предложенія общества Рязанско-Козловской дороги, за сдѣланными обществомъ дальнѣйшими уступками Правительству (см. ниже); что же касалось Статсъ-Секретаря Гюббенета, то онъ на этотъ разъ остался не одинъ при своемъ мнѣнii о безусловномъ отклоненii проектированной Министромъ Финансовъ комбинаціи: его поддержалъ въ настоящемъ случаѣ Статсъ-Секретарь Петровъ, который въ особенности по вопросу объ отдачѣ въ аренду казенной Козлово-Саратовской линіи всецѣло раздѣлялъ взглядъ Министра Путей Сообщенія. Хотя, такимъ образомъ, и послѣ окончанія засѣданій Совѣщанія вопросъ оставался открытымъ, тѣмъ не менѣе трудами Совѣщанія былъ достигнутъ одинъ весьма важнѣйшій положительный результатъ.

Резюмируя пренія, состоявшіяся въ засѣданіи Совѣщанія 24 Ноября, и отдавая справедливость тщательной разработкѣ, которой подверглись финансовыя условія соглашенія съ обществомъ Рязанско-Козловской дороги, Предсѣдатель Совѣщанія высказалъ однако, что онъ считалъ бы полезнымъ ввести въ эти условія еще нѣкоторыя поправки, въ видахъ устраненія сомнѣній, которыя не могутъ не возникнуть при теперешней редакціи упомянутыхъ условій. Сомнѣнія заключались въ слѣдующемъ:

Общество обязывается уплачивать Правительству за Козлово-Саратовскую линію ежегодно по 100.000 р. основной и 250.000 р. до 1.900.000 р. дополнительной арендной платы, а сверхъ того извѣстный процентъ отъ могущаго оказаться остатка дохода, за уилатою акціонерамъ добавочныхъ 5% «оор.; но вся арендная плата за Козлово-Саратовскую дорогу, если бы чистый доходъ общества оказался недостаточнымъ для ея взноса, подлежитъ зачисленію долгомъ, погашаемымъ при выкупѣ, тогда какъ акціонерамъ обеспечивается 1.000.000 р., каковы бы ни были результаты эксплоатаціи (см. выше). Такія условія даютъ поводъ предполагать, что само общество не увѣрено въ ожидаемыхъ имъ доходахъ. Можно конечно допустить и противное—смѣлая со стороны компаніи ожиданш относительно доходности предпріятія; но какъ бы то ни было можетъ возникнуть и сомнѣніе, насколько Правительству обезпечено своевременное поступленіе обѣщаемыхъ за Саратовскую дорогу платежей и чѣмъ Правительство будсть гарантировано

въ случаѣ неисправности общества. Конечно, при наступленіи выкупа всѣ недовнесенныя обществомъ суммы, засчитанныя долгомъ за нимъ, подлежатъ удержанію (съ процентами) изъ выкупной суммы, но трудно сказать, насколько Правительство будетъ вознаграждено при неумѣломъ веденіи дѣла обществомъ за получаемый нынѣ казною ежегодный доходъ съ Саратовской дороги въ 9.000.000 и до 1.200.000 р., тогда какъ акціо-нерамъ обеспечены до выкупа 14% на акціонерный капиталъ *). Взвѣсивая значеніе выговариваемыхъ такимъ образомъ, хотя бы и заимообразныхъ выдачъ и зачетовъ, Н. Х. Бунге указалъ, что во всѣхъ приведенныхъ въ дѣлѣ расчетахъ о предстоящихъ прибыляхъ общества, твердое основаніе имѣетъ лишь цифра получаемого нынѣ казною чистаго отъ Козлово-Саратовской дороги дохода, равняющагося отъ 900.000 до 1.000.000 р. Вполнѣ присоединяясь къ высказанному Предсѣдателемъ Департамента Государственной Экономіи замѣчанію о томъ, что едва ли возможно ожидать особенно быстрого роста доходности Козлово-Саратовской дороги, подверженной колебаніямъ въ зависимости отъ мѣстнаго урожая хлѣбовъ, Предсѣдатель Совѣщанія находилъ, что тотъ же характеръ будутъ имѣть и проектируемая къ Саратовской дорогѣ вѣтви. При такомъ положеніи дѣла нельзя не придавать особаго для казны значенія нынѣ получаемому ею съ упомянутой линіи доходу, принимая его хотя бы въ настоящей цифрѣ 900.000 р. **). Осторожность, по мнѣнію Н. Х. Бунге, требуетъ, чтобы Правительство, при отдачѣ въ частную эксплоатацію казенной дороги, было прочно обеспечено въ поступленіи по крайней мѣрѣ указаннаго чистаго дохода съ этой дороги ***). Поэтомъ у, съ своей стороны, онъ затруднился бы согласиться на предлагаемую передачу, если бы недоплата въ какомъ либо году части основной арендной за дорогу суммы не имѣла для арендующаго дорогу общества уменьшеніе соответствующей части обезпечиваемаго обществу милліона рублей дохода. Въ этомъ, указываемомъ имъ, основаніи Н. Х. Бунге видѣлъ главное,

*) Акціонерный капиталъ общества Рязанёко-Козловской дороги составлялъ 782.500 Фун. стерл.—4.933.662 р. 50 к. мет. Доходъ въ 1.000.000 р. кред., выговаривавшійся обществомъ для акціонеровъ, соотавляетъ около 14% на этотъ капиталъ.

***) По свидѣтельству Мин. Фин. эта цифра выражала собой ожидаемый доходъ линіи въ 1891 году.

***) Отдавая въ аренду Козлово-Саратовскую дорогу, Правительство сохраняло за собою обязательство уплачивать %/и погашеніе по капиталамъ этой дороги.

необходимое для успѣха каждаго частнаго предпріятія условіе— тѣсную связь выгоды предпринимателя съ прибыльностью предпріятія; съ доходностью послѣдняго естественно должяы расти выгоды предпринимателя и не слѣдуетъ ставить интересы предпринимателя внѣ зависимости отъ успѣшнаго веденія дѣла. Вслѣдствіе этого и въ видахъ огражденія казны, Предсѣдатель Совѣщанія считалъ необходимымъ просить Министра Финансовъ войти въ переговоры съ обществомъ объ уста-новленіи какихъ либо условій, обеспечивающихъ исправное поступленіе причитающихся казнѣ уплатъ.

Немедленно же начатыя Министромъ Финансовъ перего-воры съ обществомъ привели къ результатамъ даже болѣе благопріятнымъ, чѣмъ того можно было ожидать: общество обязалось не только болѣе прочнымъ образѣмъ обезпечить казнѣ взносъ основныхъ арендныхъ платежей за Саратовскую дорогу (въ уменьшенномъ противъ прежняго размѣрѣ— 900.000 р.) путемъ пополненія могущихъ образоваться по этой статьѣ долговъ казнѣ прежде отчисленія изъ чистой прибыли какой либо суммы въ дополнительныя дивиденды акціонерамъ, но и вовсе отказалось отъ полученія изъ казны ссудъ для пополненія основнаго дивиденда акціонеровъ до 1 мил. руб. въ тѣ года, когда чистая прибыль предпріятія оказалась бы для этого недостаточною.

Иными словами, общество изъявляло готовность доволь-ствоваться дивидендомъ на акціонерный капиталъ (гарантированнымъ ему на основаніи устава), пока оно не заплатитъ казнѣ слѣдуемой ей аренды въ 900.000 р.

Въ такомъ видѣ дѣло должно было, по общему порядку, перейти на разсмотрѣніе прежде Комитета Министровъ, а затѣмъ Государственнаго Совѣта, для окончательнаго обсу-жденія финансовой стороны соглашенія съ обществомъ, если бы такое соглашеніе было признано допустимымъ. Но именно въ это время—11 Декабря 1891 г.—состоялось Высочайшее повелѣніе о новомъ порядкѣ разсмотрѣнія желѣзнодорожныхъ дѣлъ, о которомъ подробно говорилось во введеніи къ настоящему тому: двукратное обсужденіе каждаго желѣзнодорож-наго вопроса сначала въ Комитетѣ Министровъ, а потомъ въ Департаментѣ Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта было замѣнено разсмотрѣніемъ всѣхъ желѣзнодорож-ныхъ вопросовъ, сопряженныхъ такъ или иначе съ выдачею

суммъ изъ средствъ Государственнаго Казначейства, въ обра-зованномъ вновь Соединенномъ Присутствіи Комитета Мини-стровъ и Департамента Государственной Экономіи Государ-ственнаго Совѣта.

Въ это новое учрежденіе и было, по Высочайшему пове-лѣнію, направлено дѣло о расширеніи предпріятія Рязанско-Козловской дороги.

Разсмотрѣніе въ Соединенномъ Присутствіи являлось послѣднею инстанціею для настоящаго дѣла; въ засѣданіяхъ Присутствія (ихъ было два—17 и 23 Декабря) какъ Министръ Путей Сообщенія, такъ и Министръ Финансовъ привели каждый всю совокупность имѣвшихся въ ихъ распоряженіи доводовъ; къ этимъ доводамъ присоединились еще замѣчанія отдѣльныхъ Членовъ Присутствія и въ концѣ концовъ голоса раздѣлились ровно пополамъ(12 противъ 12-ти); только голосъ Предсѣдателя Присутствія (Н. Х. Бунге), присоединившагося къ мнѣнію Вышнеградскаго, далъ численный перевѣсъ сторон-никамъ этого мнѣнія. Пренія открылись рѣчью Статсъ-Секретаря Гюббенета. Онъ началъ съ общаго соображенія, что для принятія какого либо рѣшенія касательно дѣла, имѣющихъ обще-государствен-ное значеніе, необходимо, чтобы такое рѣшеніе было обусло-влено ясно сознанною потребностью въ осуществленіи того или инаго предположенія. Въ данномъ случаѣ Министръ Путей Сообщенія не находилъ признаковъ наличности такого условія. Дѣйствительно, общество Рязанско-Козловской дороги предлагаетъ построить на гарантированный Правительствомъ облигаціонный капиталъ три желѣзнодорожныя линіи: Там-бово-Камышинскую, Покровско-Уральскую и Елецъ-Лебедян-скую (кромѣ вѣтвей), при условіи, между прочимъ, отдачи обществу въ аренду казенной Козлово-Саратовской дороги. Между тѣмъ, по мнѣнію Статсъ-Секретаря Гюббенета, потреб-ность въ сооружеіи перечисленныхъ линій едва ли возни-каетъ изъ гоеударственныхъ нуждъ, доказательствомъ чему можетъ служить уже то обстоятельство, что Правительство, всегда съ особою тщательностью и подробностью разрабаты-вающее свои предположенія о постройкѣ новыхъ желѣзно-дорожныхъ путей, ни разу не останавливалось на мысли о сооружеіи первыхъ двухъ изъ названныхъ линій. Что же касается до Елецъ-Лебедянской дороги, то хотя заинтересо-

ванными вѣдомстваыи однажды и обсуждался вопросъ объ осуществленіи ея, тѣмъ не менѣ линія эта не была признана неотложною и должна была уступить мѣсто другимъ, вызы-ваемымъ болѣ насущными потребностями, желѣзнодорож-нымъ путямъ. Такимъ образомъ эта послѣдняя дорога, какъ признало само Правитсльство, не вызывается, по крайней мѣрѣ въ ближайшемъ будущемъ, государственными потреб-ностями. Относительно же линій Камышинской и Покровско-Уральской Статсъ-Секретарь Гюббенеть держался взгляда, что первая изъ нихъ, пролегающая по крайней мѣрѣ на одной четвертой части своего протяженія по мѣстности съ глинистой и солонцеватой почвой, не создастъ и не откроетъ для себя новыхъ грузовъ, а будетъ питаться на счетъ другихъ уже существующихъ, параллельныхъ ей рельсовыхъ' путей (дорогъ Грязе Царицынской и Козлово-Саратовской), въ виду чего ' осуществленіе подобной линіи едва ли можно считать съ точки зрѣнія государственной желательнымъ, а, тѣмъ болѣе необходимымъ. Относительно же Покровско-Уральской вѣтви Министръ Путей Сообщенія замѣтилъ, что съ проведеніемъ ея по проектированному обществомъ Рязанско-Козловской дороги направленію, линія эта, за невозможностью рассчиты-вать на сооруженіе въ ближайшемъ будущемъ моста черезъ Волгу, оканчивалась бы по ту сторону упомянутой рѣки и слѣдовательно была бы разъединена съ общею рельсовою сѣтью. Къ этому Министръ Путей Сообщенія присовокупилъ, что, не отвергая желательности расширенія нашей желѣзно-дорожной сѣти до Уральска, онъ счи^х...,еть, что если бы въ настоящее время проложеніе желѣзнодорожнаго пути къ этому □ городу было признано необходимымъ, то слѣдовало бы отдать въ этомъ отношеніи предпочтеніе бывшему на разсмотрѣніи Министерства Путей Сообщенія проекту соединенія Уральска желѣзною дорогою съ Бузулукомъ. Выгоды послѣдней линіи заключаются въ томъ, что путь этотъ (общимъ протяженіемъ въ 186 верстъ) болѣ чѣмъ вдвое короче Уральско-Покров-скаго (400 верстъ) и, кромѣ того, соединень, черезъ Оренбург-скую дорогу, съ общею рельсовою сѣтью.

Приведенныя соображенія, по мнѣнію Министра Путей Сообщенія, достаточно доказыв&ютъ, что постройка указанныхъ трехъ линій не вызывается государственными нуждами.

Несмотря на это, сооруженіе ихъ поставлено въ зависимость

Отъ отдачи обществу Рязанско-Козловской дороги въ аренд-ное содержаніе казенной Козлово-Саратовской линіи, лишь недавно и притомъ съ немалыми жертвами для Государствен-наго Казначейства выкупленной Правительствомъ изъ рукъ двухъ акціонерныхъ обществъ. Прежде всего мѣра эта, по убѣжденію Статсъ-Секретаря Гюббенета, не соотвѣтствовала бы тѣмъ общимъ началамъ желѣзнодорожной политики, ко-торыя, согласно заключенію Совѣщанія подъ предсѣдатель-ствомъ Н. Х. Бунге (по дѣлу о Казанской дорогѣ), а затѣмъ и Комитета Министровъ, уже удостоились Высочайшаго одо-бренія. Въ состоявшихся по этому вопросу Высочайшихъ повелѣніяхъ опредѣлительно выражено, что казенной по-стройкѣ и эксплуатаціи желѣзныхъ дорогъ должно быть отдаваемо преимущество передъ частною и что акціонерныя ■ компаніи могутъ быть привлекаемы къ этому дѣлу лишь въ мѣрѣ ожидаемой отъ этого пользы государственной. Между тѣмъ проектированная мѣра, по глубокому убѣжденію Мини-стра Путей Сообщенія, не только не окажетъ какой либо пользы Государству, но, напротивъ того, будетъ имѣть весьма невыгодныя для казны послѣдствія. Дѣйствительно, если пред-положить, что дѣла новаго общества пойдутъ успѣшно и къ обратному выкупу въ казну Саратовская линія будетъ давать доходъ Правительству, въ силу выработаннаго проекта условій, придется, прежде обратнаго вступле-нія въ распоряженіе названною дорогою, выдать обществу сумму, какая получится по капитализаціи этого излишка изъ 5%; иными словами—заплатить извѣстную часть стоимости имущества, уже разъ выкупленнаго изъ частныхъ рукъ. Съ другой стороны, если допустить, что проектируемое предпріятіе будетъ малоодоходно, то въ такомъ случаѣ общество ока-жется не въ состояніи исправно уплачивать Правительству причитающуюся ему за Саратовскую дорогу арендную плату, такъ какъ совокупность обязательныхъ платежей, отчисляе-мыхъ изъ чистаго дохода компаніи прежде уплаты упомяну-таго аренднаго взноса, составляетъ значительную сумму, прибли-зительно 3-7.000.000 р.

Естественное заключеніе изъ всѣхъ этихъ доводовъ по-лучалось слѣдующее: нѣтъ нужды поступаться интересамъ казны, которая теперь безъ всякаго риска получаетъ съ лозлово-Саратовской дороги і мил. р. чистаго дохода, для

того только, чтобы обеспечить постройку новых рельсовых путей, самая потребность в сооружении которых, с точки зрения обще-государственных интересов, больше чем сомнительна.

Ту же мысль развивал и Статс-Секретарь Петровъ. В виду того, что чистый доход от Козлово-Саратовской линии, объяснял онъ, исчислялся в суммѣ не менѣе 1 мил. р. и за 1891 г. былъ предположенъ в 920.000 р., нельзя не признать, что размѣръ коренной аренды в 900.000 р. не даетъ основанія къ заключенію о какихъ либо выгодахъ. Дополнительные же платежи в дѣйствительности составляютъ не аренду за казенную дорогу, а плату за предоставленіе обществу возможности, при посредствѣ владѣнія этою доро-гою, пользоваться прибылями, ожидаемыми отъ новыхъ линій, которыя примкнуть къ арендуемой дорогѣ. причемъ и казна, в случаѣ устройства на свой счетъ подобныхъ же питатель-ныхъ вѣтвей, могла бы также усилить—въ свою пользу—до-ходность Козлово-Саратовской дороги.

Поэтому, какъ Статс-Секретарь Гюббенетъ, такъ и Статс-Секретарь Петровъ, признавая предложенія общества Рязанско-Козловской дороги невыгодными для казны, считали ихъ подлежащими отклоненію, съ тѣмъ, чтобы Министру Путей Сообщенія поручено было войти в соображеніе вопроса о наиболѣе цѣлесообразномъ способѣ сооруженія в юго-восточ-ной полосѣ Россіи необходимыхъ для этого раіона желѣзно-дорожныхъ сообщеній.

За отклоненіе ходатайства общества Рязанско-Козловской дороги высказался и Членъ Государственнаго Совѣта, Статс-Секретарь Кахановъ, который, впрочемъ, приходилъ къ такому заключенію нѣсколько инымъ путемъ и составилъ себѣ своеобразный взглядъ на самую постановку разсматриваемаго вопроса.

Статс-Секретарь Кахановъ находилъ, что цастоящее дѣло возникло и получило дальнѣйшій ходъ особымъ, необычнымъ в установившейся практикѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ по-рядкомъ: первоначальное предположеніе о расширеніи пред-пріятія общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги исхо-дитъ не отъ самого этого общества, но отъ Министерства Финансовъ. В соображеніяхъ в Дѣйствительнаго Тайнаго Совѣт-ника Вышнеградскаго по проекту образованія общества Рязан-

ско-Уральской дороги, бывшихъ въ виду Высочайше учрежденнаго 6 Марта 1891 г. Совѣщанія, прямо выражено, что главнѣйшими побудительными причинами къ возбужденію упомянутаго предложенія послужили, съ одной стороны, полу-ченіе акціонерами общества Рязанско-Козловской дороги въ теченіе послѣдняго десятилѣтія до 20% ежегодной чистой прибыли и ожиданіе еще большаго возрастанія доходности ихъ предпріятія въ будущемъ, а съ другой—то обстоятельство, что уставъ того же общества даетъ Правительству значитель-но большія права для вмѣшательства въ тарифныя дѣла Рязанско-Козловской дороги, чѣмъ уставы большинства дру-гихъ желѣзныхъ дорогъ. Пользуясь этимъ, Министерство Финансовъ оказало давленіе на общество, въ видахъ побужденія его войти съ Правительствомъ въ переговоры о предоставле-ніи казнѣ участія въ прибыляхъ компаніи. Такимъ образомъ оказывается, что законъ, которымъ установлено руководи-тельство Министерства Финансовъ въ тарифномъ дѣлѣ и котораго главнѣйшая цѣль заключалась въ томъ, чтобы, во-оруживъ Министерство Финансовъ противъ злоупотребленій въ упомянутомъ дѣлѣ, дать указанному вѣдомству возмож-ность дѣйствительно ограждать связанные съ этимъ дѣломъ обще-государственные интересы, является средствомъ для по-нужденія частнаго общества принять на себя разныя новыя, непредусмотрѣнныя ни общими узаконеніями, ни спеціаль-нымъ его уставомъ, обязательства.

Статсъ-Секретарь Кахановъ находилъ, что достигнутое съ Рязанско-Козловской дорогой соглашеніе выгодно для казны; но вмѣстѣ съ тѣмъ, дѣйствительные интересы казны, по его мнѣнію, требовали бы, чтобы соглашеніе было вполнѣ сво-бодное для обѣихъ договаривающихся сторонъ, чтобы оно заключало обоюдныя для сторонъ выгоды, словомъ, чтобы возникающее предпріятіе представляло также необходимыя нравственныя гарантіи прочности и надежности дѣла. А такъ какъ въ данномъ случаѣ выгодность проектированной сдѣлки для общества весьма сомнительна (по имѣющимся въ дѣлѣ расчетамъ оказывается, что для полученія акціонерами какой либо суммы сверхъ гарантированнаго имъ Правительствомъ дохода въ 5 1/2 %, новое предпріятіе должно будетъ выраба-■вдвать не менѣе 6—у мил. р. чистаго дохода), то единствен-ною побудительною причиною къ заключенію такой сдѣлки

можетъ служить для общества надежда получить крупные барыши на постройкѣ, собственнымъ распоряженіемъ, обширной сѣти рельсовыхъ путей. Едва ли, однако, такой расчетъ общества можетъ соответствовать видамъ Правительства.

Не имѣя, въ виду приведенныхъ соображеній, твердаго убѣжденія въ томъ, что Правительство дѣйствительно гаран-тировано въ правильной постановкѣ настоящаго дѣла, Статсъ-Секретарь Кахановъ счелъ болѣе осторожнымъ подать голосъ за отклоненіе ходатайства общества о расширеніи его пред-пріятія. Какъ выше было указано, за такое отклоненіе высказались въ общемъ 12 Членовъ Присутствія.

Остальные 7 Членовъ съ Предсѣдателемъ (Н. Х. Бунге) во главѣ раздѣляли взгляды на это дѣло Министра Финансовъ, который весьма энергично защищалъ свою точку зрѣнія.

Въ основаніе сужденій по настоящему дѣлу, говорилъ Вышнеградскій, должны быть положены не предположенія о выгодахъ или убыткахъ, которые могутъ въ теченіе долгаго промежутка лѣтъ оказаться для казны или для частной компаніи; равнымъ образомъ, въ данномъ случаѣ нельзя руководствоваться соображеніями о тѣхъ или иныхъ мотивахъ возникновенія обсуждаемаго предложенія и о необходимости предварительной разработки вопроса объ общей сѣти юго-восточныхъ нашихъ дорогъ. Наконецъ и принципиальные взгляды на недопустимость передачи въ завѣдываніе частному обществу казенной линіи не могутъ имѣть рѣшающаго значенія по отношенію къ разсматриваемому дѣлу. Всѣ такого рода соображенія, суживающія, съ одной стороны, настоящее дѣло до размѣровъ обыкновенной коммерческой сдѣлки, а съ другой— придающія ему обширный объемъ теоретическаго спора, не соответствуютъ существу разсматриваемаго предмета: не эти соображенія, а вопросы насущныхъ нуждъ Государства и страны должны служить основой для разрѣшенія обсуждаемаго вопроса въ томъ или иномъ смыслѣ.

Въ этомъ отношеніи, по убѣжденію Министра Финансовъ, надлежитъ обратить серьезное вниманіе на особенности эпохи, переживаемой не только нашею родиною, но и другими европейскими государствами. Тревожное, полное опасностей положеніе вооруженнаго мира вынуждаетъ всѣ страны къ

Относительно трехъ изъ линій, предположенныхъ къ постройкѣ этимъ

обществомъ, были возбуждены сомнѣнія, которыя Министръ Финансовъ считаль необходимымъ разъяснить.

Прокладка Лебедянь–Елецкой вѣтви первоначально возбудала опасенія относительно отвлеченія ею грузовъ отъ казенныхъ линій; но подробныя изслѣдованія грузоваго движенія по смежнымъ путямъ выяснили, что опасенія эти не могутъ оправдаться и что упомянутая линія доставить нѣкоторые грузы малоходнымъ дорогамъ, идущимъ отъ Ельца на западъ. Спорный вопросъ о Камышинской линіи разъясняется весьма несложнымъ путемъ. Если на картѣ Балашовскаго, Аткарскаго и Камышинскаго уѣздовъ отмѣтить всѣ значительныя поселенія, имѣющія болѣе 2,000 жителей, то окажется, что послѣднія расположены почти вдоль прямой линіи, соединяющей с. Уварово съ Камышинымъ, чѣмъ и опредѣляется естественное направленіе Камышинской дороги.

Наконецъ Уральская дорога должна служить цѣлямъ развитія въ обширномъ краѣ, имѣющемъ всѣ задатки для экономическаго преуспѣянія, сельскаго хозяйства и промышленности. Поэтому устройству Уральской линіи на ст. Покровскую должно быть отдано безусловное предпочтеніе. Покровская линія прорѣжетъ по параллели Уральскую область и обширный Новоузенскій уѣздъ. При значительномъ протяженіи (400 верстъ) она привлечетъ грузы съ площади до 40,000 кв. верстъ, а развѣтвленія ея до Николаевска, Новоузенска и Александрова–Гая доставятъ удобства рельсоваго передвиженія грузовъ для этихъ пунктовъ и для расположенныхъ по р. Болыіюму Узеню поселеній. Подводя итогъ выгодамъ, которыя Государство можетъ получить съ принятія предложенія общества Рязанско–Уральской дороги, Министръ Финансовъ видѣлъ ихъ главнымъ образомъ въ томъ, что безъ пожертвованія со стороны казны будетъ осуществлена сѣть въ 1,460 верстъ по мѣстности, нуждающейся въ ней весьма настоятельно; потребность эта усугубляется еще тѣмъ тяжелымъ положеніемъ, въ которомъ населеніе всѣхъ губерній въ предѣлахъ этой сѣти находится нынѣ вслѣдствіе неурожая. Съ помощью новыхъ путей экономическое возрожденіе указанной полосы будетъ достигнуто

вдвое быстрее, нежели при отсутствии усовершенствованных путей сообщения. Затѣмъ несомнѣнно представляется нѣ-сколько неудобнымъ передавать Козлово-Саратовскую дорогу частной компаніи. Но это необходимо, такъ какъ къ Саратов-ской дорогѣ примыкаетъ большинство проектированныхъ къ сооруженію вѣтвей и линій, и она является неизбѣжнымъ промежуточнымъ звеномъ для осуществленія всего предпріятія. При томъ финансовыя условія аренды предоставляютъ казнѣ такія выгоды, которыхъ она ни въ какомъ случаѣ не могла бы получить при собственномъ управленіи этою дорогою, дѣйствительно, съ неполнаго милліона рублей, доставляемаго дорогою теперь, предположено въ теченіе 12 лѣтъ довести арендную плату до 3 мил. р., т. е. до того размѣра чистаго дохода, который получается Курско-Кіевскою дорогою—одною изъ богатѣйшихъ нашихъ линій.

Напротивъ того, если отвергнуть предложенія Рязанско-Козловскаго общества, то компанія эта будетъ продолжать получать свой обезпеченный доходъ; затѣмъ, новыя линіи либо не будутъ построены вовсе, въ ущербъ обездоленному юго-восточному краю, либо нѣкоторыя изъ нихъ будутъ сооружены съ пожертвованіями изъ средствъ Государствен-наго Казначейства и лягутъ новымъ бременемъ на нашъ бюджетъ.

Относительно того же бюджета и состоянія русскихъ финансовъ вообще высказалъ рядъ соображеній и Предсѣда-тель Департамента Государственной Экономіи Государствен-наго Совѣта (А. А. Абаза). Онъ началъ съ утвержденія, что при теперешнемъ иоложеніи Государственнаго Казначейства, уже ассигновавшаго свыше юо мил. р. на удовлетвореніе нуждъ населенія тѣхъ мѣстностей, которыя постигнуты не-урожаемъ, всякій даже и не особенно значительный расходъ казны по постройкѣ новыхъ дорогъ отяготитъ государствен-ный бюджетъ, такъ какъ всѣ суммы, которыя можно было, безъ ущерба для развитія другихъ отраслей государственнаго хозяйства, пожертвовать на желѣзнодорожное дѣло, при составленіи бюджета уже полностью предназначены на этотъ предметъ. Такъ, на постройку казенныхъ дорогъ Міассъ-Челябинской, Уссурійской и Принаревской предполагается ассигновать на 1892 г. ю мил. р.; кромѣ того, на проложеніе вторыхъ путей по существующимъ уже правительственнымъ

неслыханнымъ по настоящее время расходамъ. Чтобы быть постоянно въ готовности отстоять цѣлость, честь и достоинство Имперіи, принуждены и мы затрачивать весьма крупныя суммы на потребности упроченія военнаго нашего могущества. Въ частности, для обезпеченія сосредоточенія арміи, мы поставлены въ необходимость обращать весьма значительныя средства на развитіе путей сообщенія въ западныхъ областяхъ; тамъ сооружаются новыя желѣзныя дороги, прокладываются вторые пути на существующихъ линіяхъ, устраиваются шоссе—къ подобному образу дѣйствій насъ вынуждаетъ роковая сила обстоятельствъ, которой приходится подчиняться. Между тѣмъ восточныя области Россіи, откуда мы извлекаемъ значительныя доходы по системѣ государственныхъ налоговъ, остаются безъ помощи Правительства въ дѣлѣ развитія ихъ экономическихъ силъ.

Поэтому Министръ Финансовъ, обязанный зорко слѣдить за цѣлостью платежныхъ силъ населенія, не могъ не обратить вниманія на угрожающій упадокъ благосостоянія восточной полосы Европейской Россіи.

Главнѣйшимъ и испытаннымъ средствомъ для подъема экономическаго положенія этой части

Государства можетъ служить доставленіе мѣстнымъ обывателямъ улучшенныхъ способовъ сообщенія. Между тѣмъ всѣ избытки средствъ Государственнаго Казначейства, въ силу указанной выше необходимости, были обращаемы на военныя нужды и на устройство стратегическихъ дорогъ на западѣ. При томъ

линіи, проводимыя на востокъ, не обѣщали и не обѣщаютъ особенныхъ выгодъ; въ виду этого, сооруженіе подобныхъ линій на счетъ казны представлялось бы для послѣдней предпріятіемъ, въ финансовомъ отношеніи, сомнительнымъ. Въ то же время каждая верста рельсовыхъ путей, идущихъ къ востоку, доставляла бы новыя и новыя выгоды необыкновенно счастливо расположеннымъ въ центрѣ Имперіи желѣзнымъ дорогамъ Московско-Рязанской и Рязанско-Козловской, которыя

уже теперь выдаютъ отъ 20 до 25% на складочный капиталъ. Хакимъ образомъ общества этихъ дорогъ получили бы значительныя барыши на счетъ платежныхъ средствъ страны. Признавая подобное положеніе вещей несправедливымъ, Ми-

нистръ Финансовъ обратился къ поименованнымъ компаніямъ съ предложеніемъ принять на себя рискъ по сооруженію новыхъ линій на востокъ, разъяснивъ этимъ обществамъ,

что возможные для них в первые года эксплуатации убытки от новых линий будут уравниваться возрастанием движения по принадлежащим им магистральным дорогам. После некоторых колебаний обе компании согласились раз-работать эти предложения, к чему они были, действительно, отчасти побуждены воздействием со стороны Министерства Финансов, которое, по уставам этих обществ, пользуется неограниченным правом установления повагонных тарифов на принадлежащих им дорогах. Такое воздействие, по клубокому убеждению Действительного Тайного Советника Вышнеградского, отнюдь не нарушает основного закона 8 Марта 1889 г. (о правительственном руководстве тарифами). Предпринятое в видах пользы страны, земледелия, промышленности, торговли и казны, оно вполне отвечает целям указанного закона и дало возможность чрезвычайно широко удовлетворить этим целям. При том упомянутое давление имело значение лишь для первых моментов ведения переговоров, когда надлежало побудить богатые общества, склонные к спокойному получению крупных барышей на счет страны, отважиться на риск новых предприятий; впоследствии компании вполне сознали возможность приобретения ими выгод от таких предприятий. Поэтому надлежит считать как заключенный уже с Московско-Рязанским обществом договор, так и рассматриваемые ныне условия, актами свободной воли со стороны обеих договаривающихся сторон и при том совершенными при полном сознании Правительством и частными предпринимателями взаимных выгод, с одной стороны, и возможного риска—с другой.

Путем такого соглашения в скором времени будет создано соединение Москвы с Казанью, причем Симбирская, Пензенская и Казанская губернии получат улучшенные пути сообщения; этим же способом обеспечена постройка промежуточного звена между европейской сетью рельсовых путей и Закавказской дорогой (Владикавказо-Петровская линия). Оба эти рельсовые пути будут сооружены без всяких жертв со стороны Государственного Казначейства. Сходно с этим и оживление желѣзными дорогами южного Приволжья может быть достигнуто без ущерба для казны, в случае принятия рассматриваемого предложения общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги.

линіямъ, на усиленіе подвижнаго состава ихъ и т. д. опредѣлено еще ю мил. р.; слѣдовательно Правительство, несмотря на стѣсненное финансовое положеніе, не задумывается удѣлять на желѣзнодорожное дѣло значительныя денежныя средства.

Для ближайшаго же уясненія дѣйствительнаго финансоваго положенія страны необходимо принять въ расчетъ, что постушеніе государственныхъ доходовъ за послѣдніе мѣсяцы текущаго (1891) года значительно сократилось, и нельзя не признать, что платежныя силы страны, истощенныя переживаемымъ нами труднымъ неурожайнымъ годомъ, потребуютъ для своего возстановленія нѣкотораго времени. Такимъ образомъ, едва ли было бы осторожнымъ рассчитывать на полученіе въ будущемъ 1892 г. полностью даже и тѣхъ суммъ государственныхъ доходовъ, которыя исчисляются по росписи на этотъ годъ, хотя подобныя доходы, въ предвидѣніе увеличенія суммъ недоборовъ, и опредѣлены росписью въ весьма умѣренной цифрѣ *).

Однимъ изъ наиболѣе надежныхъ выходовъ изъ такого рода затруднительнаго положенія представлялось бы заключеніе государственнаго займа, но при извѣстномъ направленіи нѣкоторыхъ органовъ иностранной печати, всячески старающихся вселить въ иностранныя биржевыя сферы недовѣріе къ устойчивости нашей финансовой системы, на содѣйствіе въ этомъ дѣлѣ иностранныхъ денежныхъ рынковъ трудно рассчитывать; къ займу же внутреннему едва ли было бы своевременнымъ прибѣгать, въ виду пошатнувшагося экономическаго положенія страны.

Итакъ, говорилъ въ заключеніе своей рѣчи А. А. Абаза, финансовое положеніе нашего отечества исключаетъ всякую возможность приступа въ ближайшемъ будущемъ къ сооруженію какихъ либо новыхъ дорогъ на средства казны. Въ то же время на разсмотрѣніи Правительства находится предложеніе частнаго общества, берущагося немедленно начать строить рядъ желѣзнодорожныхъ линій въ мѣстности, постигнутой неурожаемъ, и тѣмъ самымъ дать вѣрный заработокъ нуждаю-

*) Это предсказаніе оправдалось: обыкновенныхъ доходовъ поступило въ 1892 г. менѣе противъ цифры, исчисленной по росписи, на 9.163.248, что не помѣшало, однако, свеоти роспись еѣ крупнымъ превышеніемъ обыкновенныхъ доходовъ надъ обыкновенными же расходами (превышеніе составляло 20.432.758 р.). См. Объяснит. зап. Госуд. /Контр. по исполненію рописи на 1891 г. стр. 9 и 70.

щемуся населенію, не говоря уже о томъ значеніи, которое будетъ имѣть для будущаго преуспѣянія края прокладка упо-мянутыхъ линій. Нужнвш средства общество предполагаетъ добыть своимъ распоряженіемъ, путемъ займа; хотя на заемъ и испрашивается гарантія Правительства, но она, какъ надо полагать въ виду безусловной состоятельности общества, ока-жется только номинальною *).

Раздѣляя изложенныя выше соображенія, Предсѣдатель и 12 Членовъ Соединеннаго Присутствія пришли къ заключенію, что при тогдашнихъ обстоятельствахъ, принятіе предложеній общества Рязанско-Козловской дороги представляется во всѣхъ отношеніяхъ желательнымъ.

11 Января 1892 г. Государь утвердилъ это послѣднее мнѣніе.

Тѣмъ же Высочайшимъ повелѣніемъ Саратовское губерн-ское и Кирсановское уѣздное земства, а также г. Саратовъ . были, по инициативѣ, принятой на себя Министромъ Внутрен-нихъ Дѣлъ, Статсъ-Секретаремъ Дурново (нынѣ Предсѣдате-лемъ Комитета Министровъ), освобождены отъ ежегодной уплаты казнѣ суммы въ 261.000 р., которую они, съ боль-шимъ отягощеніемъ для своего бюджета, обязаны были выпла-чивать, послѣ выкупа Тамбово-Саратовской дороги, Государ-ственному Казначейству, въ виду принятыхъ ими на себя, еще въ 1868 г., при сооруженіи Тамбово-Саратовской дороги, обязательствъ по гарантіи облигацій послѣдней (см. томъ I настоящаго очерка, гл. IV и гл. II настоящаго тома) **).

Такъ кончился этотъ долгій споръ, приковавшій къ себѣ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ вниманіе не только админи-стративныхъ, но и общественныхъ, а также коммерческихъ круговъ, и образовалась новая крупная желѣзнодорожная компанія: общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Здѣсь необходимо сказать нѣсколько словъ о дальнѣйшей судьбѣ упомянутаго предпріятія. Тогда какъ относительно обществъ Московско-Казанской и Владикавказской дорогъ расчеты Правительства оправдались вполнѣ и послѣ расшире-

*) На лрактикѣ это, къ сожалѣнію, оказалось не такъ. Причины, почему не оправ- . дались расчеты Пр-ва, изложены ниже.

**) Этотъ взносъ былъ переведенъ на общество Рязанско-Уральской дороги и включенъ въ размѣръ дополнительной платы за аренду Козлово-Саратовской линіи.

нія ихъ предпріятій они такъ же, какъ и общество Юго-Восточныхъ дорогъ, о которомъ рѣчь ниже, не требовали пригнать по гарантіи, общество Рязанско-Уральской дороги*), начиная съ 1897 по 1900 г. оказалось не въ состояніи покрыть изъ своего чистаго дохода всѣ обязательные для компаніи платежи по акціямъ, облигаціямъ и арендной платѣ за Козлово-Сара-товскую линію ***). Такой оборотъ яѣла объясняется цѣлымъ рядомъ непредвидѣнныхъ и по большей части неблагоприятно сложившихся для общества обстоятельствъ. Прежде всего при постройкѣ разрѣшенныхъ обществу въ 1892 г. линій оказа-лись перерасходы, которые явились послѣдствіемъ совершенно исключительныхъ условій сооруженія этихъ путей ****). Кромѣ того, само Правительство въ 1892—1893 г.г. предъявило къ обществу не мало требованій, вызванныхъ общегосударственными нуждами и налагавшихъ на компанію обязанность произвести дорого стоящія и непредвидѣнныя ранѣе работы по

*) Открытіе движенія послѣдовало: на Покровско-Уральской линіи въ Октябрѣ г., и на вѣтвяхъ ея: Урбахъ-Александровъ-Гай и Ершовъ-Николаевскъ—во второй половинѣ 1895 г., на Камышинской линіи—въ Сентябрѣ 1891 г., на Лебедянь-Елецкой— въ Апрѣлѣ того же года, и на вѣтвяхъ: Ртищевосердобскъ и Аткарскъ-Петровскъ—въ

Апрѣлѣ и Ноябрѣ 1894 г., а Аткарскъ-Баланда и Петровскъ-Вольскъ—осенью 1895 г. Вѣтвь Богоявленскъ-Сосновка, предусмотрѣнная въ предварительныхъ условіяхъ, формально была разрѣшена къ постройкѣ лишь въ 1893 г. и открыта въ Августѣ г.

**) Официальныхъ свѣдѣній объ эксплуатаціи жел. дорогъ за послѣдующіе года во время составленія настоящаго тома еще не появлялось. За 1900 же годъ имѣлись свѣдѣнія лишь предварительныя.

***) Недоставало для производства этихъ уплатъ согласно «Стат. Свѣд. Госуд. Контроля по жел. дорогамъ» въ 1897 г. около 3 мил. р., въ 1898 г.—свыше 4 мил. р., въ 1899 г.—около 3½ мил. и въ 1900 г. (по предварительнымъ свѣдѣніямъ) 2.200.000 р.

****) По объясненію Министра Пут. Сообщенія, Князя М. И. Хилкова, данному Соединенному Присутствію въ 1901 г., большая часть работъ и поставокъ по этимъ линіямъ оказались исполненными по цѣнѣ вышей противъ опредѣленной расцѣночными вѣдомостями. Такъ, вслѣдствіе отсутствія въ мѣстности, гдѣ проиеходили работы, лѣса и камня, указанные матеріалы доставлялись гужемъ, что возвышало на нихъ цѣну; равнымъ образомъ, по малонаселенности заволжскаго края и за недостаткомъ въ немъ рабочихъ рукъ, земляныя работы на Уральской линіи съ вѣтвями также обошлись значительно дороже, чѣмъ предполагалось. Затѣмъ высокая стоимость земель въ районѣ Лебедянь-Елецкой линіи обусловила превышеніе дѣйствительнаго расхода по отчужденію земель противъ расцѣночной вѣдомости около 10 разъ. Наконецъ, къ числу весьма неблагоприятныхъ для стоимости работъ условій слѣдуетъ отнести потребованный отъ общества, въ видахъ предоставленія заработка пострадавшему отъ неурожая 1891 г. населенію приволжскихъ губерній, весьма спѣшный приступъ къ работамъ, а также появившуюся въ 1892 г. въ мѣстности постройки линій холерную эпидемію, вызвавшую среди рабочихъ панику и оставленіе ими работъ. При всемъ томъ оказавшіяся на дѣлѣ ореднія цѣны по всѣмъ линіямъ не представляются чрезмѣрными, а постройка произведена удовлетворительно (см. Журн. Соед. Присут. 2*7 Февраля и 20 Марта 1901 г.).

увеличенію провозоспособности состоявшихъ въ завѣдываніи общества линій. Сопряженные со всѣми п/фчисленными рабо-тами расходы естественно потребовали соотвѣтственнаго уве-личенія капиталовъ общества путемъ выпуска дополнитель-ныхъ, гарантированныхъ Правительствомъ, облигацій (кромѣ облигаціоннаго займа въ 60 мил. р. кред. нарицат., разрѣшен-наго Министромъ Финансовъ сейчасъ же послѣ образованія новаго общества) *). Медлить выпускомъ такихъ облигацій не представлялось практичнымъ; во первыхъ, при тогдашнемъ не-благопріятномъ настроеніи денежныхъ рынковъ надо было не упустить удобной для зашіа минуты, а во вторыхъ, отъ свое-временнаго полученія обществомъ необходимыхъ денежныхъ средствъ зависѣло удовлетвореніе упомянутыхъ требованій Правительства, обусловленныхъ экономическими нуждами об-ширнаго раіона.

Послѣдовавшее въ виду дополнительныхъ облигаціон-ныхъ займовъ увеличеніе размѣра обязательныхъ платежей компаніи сначала не отразилось невыгодно на дѣлахъ общества, которое еще въ 1895 г. выдало своимъ акціонерамъ по 107 р-догюлнительнаго (сверхъ гарантированнаго) дивиденда на каж-дую акцію; но съ 1897 г., когда обществу пришлось еще увеличить свой облигаціонный капиталъ для отстройки но-выхъ разрѣшенныхъ ему вѣтвей, финансовое положеніе Рязан-ско-Уральской дороги ухудшилось. Главнѣйшими причинами тому были: недородъ хлѣбовъ въ приволжскомъ и заволж-скомъ краѣ, который отозвался въ неблагоприятномъ смыслѣ на валовыхъ доходахъ общества, и упомянутое уже увеличеніе платежей по капиталамъ новыхъ линій, причеиъ^ эти линіи, какъ почти всѣ вновь открываемые рельсовые пути, въ первые года своего существованія не окупали такихъ платежей своимъ чистымъ доходомъ.

Всѣ приведенныя обстоятельства отмѣчаются здѣсь исклю-чительно, какъ историческіе факты; выводить на основаніи ихъ какія либо обобщенія было бы несомнѣнно преждевре-меннымъ и тѣмъ болѣе рискованнымъ, что причины, повліяв-

*) Въ 1892—1894 г.г. были произведены два такихъ выпуска: одинъ въ 28 мил. р. кред. нариц., а другой въ 18.750.000 мет. нар.; отъ реализаціи обоихъ общество получило 53.311.119 р. кред. дѣйств. (См. Сборн. Свѣд. объ оонов. кап. жел. дор. Вып. IV, стр. 64—65).

на ходъ дѣлъ Рязанско–Уральскаго общества, какъ видно изъ предшествовавшаго изложенія, могутъ въ значительной ихъ долѣ быть отнесены къ разряду преходящихъ и не исклю–чающихъ надежды на возстановленіе равновѣсія въ балансахъ компаніи.

Въ непосредственной связи съ расширеніемъ предпріятія до– бывшаго общества Рязанско–Козловской дороги состоитъ воз–никновеніе въ 1893г. общества Юго–Восточныхъ дорогъ. Ранѣе было упомянуто о ходатайствахъ общества Грязе–Царицынской дороги, которыми это общество надѣялось, во время разсмо–трѣнія дѣла о Рязанско–Уральской дорогѣ, обезпечить свои интересы на будущее время. Какъ извѣстно, тогда эти хода–тайства Правительство не сочло своевременнымъ обсуждать; но когда позднѣе общество формулировало свои условія съ надлежащею полнотою, Правительство приняло это дѣло къ своему разсмотрѣнію.

Упомянутое дѣло, по сложности и обилію матеріаловъ, которые пришлось изучить для постановленія по немъ окон–чательнаго рѣшенія, мало чѣмъ отличалось отъ вопроса о Рязанско–Уральскомъ обществѣ; но обстоятельства, при кото–рыхъ состоялось такое рѣшеніе, существенно разнились отъ условій, при которыхъ разрѣшался указанный вопросъ. Въ данномъ случаѣ между главнѣиши руководителями заинтересо–ванныхъ вѣдомствъ не существовало того принципіальнаго разномыслія, которое такъ ярко сказалось при разсмотрѣніи предшествовавшихъ дѣлъ объ образованіи крупныхъ желѣзно–" дорожныхъ компаній. Инициативу въ проведеніи дѣла объ учрежденіи общества Юго–Восточныхъ дорогъ принялъ на себя Тайный Совѣтникъ (нынѣ Статсъ–Секретарь и Дѣйствительный Тайный Совѣтникъ) Витте, которому ранѣе, въ качествѣ Дирек–тора Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Министерства Фи–нансовъ, принадлежала первенствующая роль въ переговорахъ Правительства съ обществами Московско–Рязанской, Владикав–казской и Рязанско–Козловской дорогъ и который съ 3 о Августа ч 1892 г. сталъ во главѣ Министерства Финансовъ, послѣ краткаго пребыванія въ должности Управляющаго Министерствбмъ Пу–тей Сообщенія (вслѣдъ за Статсъ–Секретаремъ Гюббенетомъ, оставившимъ это Министерство 17 Января 1892 г.). Постъ же Министра Путей Сообщенія занималъ тогда Гофмейстеръ

Кривошеинъ, который относительно рассматриваемаго дѣла всецѣло раздѣлялъ взглядъ Министра Финансовъ.

Общество Грязе–Царицынской дороги ходатайствовало о слияніи обществъ Козлово–Воронежско–Ростовскій и Грязе–Царицынской дорогъ въ общество Юго–Восточныхъ дорогъ, съ тѣмъ, чтобы этому послѣднему обществу была разрѣшена постройка и эксплуатация желѣзнодорожной линіи отъ Пензы, или Балашова, до Харькова, съ вѣтвью къ ст. Лозовой, или къ Донецкой дорогѣ и съ подъѣздными путями: отъ Балашово–Харьковской линіи къ слободѣ Калачу, Богучарскаго уѣзда, отъ ст. Шахтной, Козлого–Воронежско–Ростовской линіи, къ Власовскимъ рудникамъ и отъ ст. Соляной до ст. Волжской. Одновременно съ этимъ общество просило объ отдачѣ ему въ аренду казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Орловско–Грязской и Ливенской, а также о назначеніи срока, съ котораго казна получить право выкупить все предпріятіе Юго–Восточныхъ дорогъ, на 1 Января 1907 г.

Слияніе желѣзныхъ дорогъ Грязе–Царицынской и Козлово–Воронежско–Ростовской предполагалось произвести на слѣдующихъ главныхъ основаніяхъ:

1) Уплаты по облигаціоннымъ капиталамъ названныхъ обществъ переходятъ на общество Юго–Восточныхъ дорогъ.

2) Акціи Грязе–Царицынской дороги замѣняются акціями Юго–Восточныхъ дорогъ *); акціи же Козлово–Воронежско–Ростовской дороги: гарантированныя— замѣняются 5% облигаціями Юго–Восточныхъ дорогъ, съ прибавленіемъ на каждыя семь штукъ такихъ акцій по дивидендныхъ акціи новаго общества, а негарантированныя погашаются выплатою за нихъ. наличными деньгами по 90 р. кред. за штуку (расходъ этотъ относится на облигаціонный капиталъ Юго–Восточныхъ дорогъ, гарантированный Правительствомъ).

При предварительномъ разсмотрѣніи этого ходатайства въ Министерствахъ Путей Сообщенія и Финансовъ было обращено вниманіе на то обстоятельство, что вопросъ объ осуществленіи линіи отъ Пензы до Харькова, возбужденный еще въ восьмидесятихъ годахъ (см. выше), былъ на обсужденіи ком–

*) Акціямъ новаго общества не предполагалось присвоивать гарантіи; но изъ чистаго дохода предполагалось отчислять въ дивидендъ опредѣленную минимальную сумму, а затѣмъ, если окажется возможнымъ, и дополнительный дивидендъ (см. ниже).

мисіи подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, Инженеръ Ген. Лейт. Петрова, которая признала, что постройка сѣвернаго

участка указанной дороги отъ Пензы до Балашова, въ виду значительнаго, имѣющагося въ томъ районѣ, количества рельсовыхъ путей, не представляется настоятельною; сооруженіе же линіи Балашовъ–Харьковъ является необходимымъ въ видахъ развитія экономической жизни мѣстности, которая уже давно домогается осуществленія упомянутой дороги.

Въ виду того, что новое общество вызывалось строить именно эту линію, ходатайству его признано было возможнымъ дать дальнѣйшій ходъ и вопросъ переданъ на разсмотрѣніе совѣщанія изъ представителей различныхъ вѣдомствъ подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Финансовъ Тайнаго Совѣтника Иващенко *).

Совѣщаніе, обсудивъ дѣло въ пяти засѣданіяхъ, пришло къ заключенію, что та комбинація, которую предлагаетъ общество для осуществленія линіи, крайне полезной и давно ожидаемой, является болѣе выгодной для Правительства, чѣмъ оказалось бы для этого послѣдняго принятіе на свой счетъ сооруженія той же линіи **).

Того же взгляда держался и Министръ Финансовъ, считавшій вопросъ о Балашово–Харьковской дорогѣ вполне назрѣвшимъ.

Необходимость скорѣйшаго осуществленія этой линіи въ то время дѣйствительно не могла возбуждать никакихъ сомнѣній. Мѣстность, которую предполагалось прорѣзать этою дорогою, находилась тогда въ крайне тяжелыхъ экономическихъ условіяхъ; такое угнетенное положеніе края было вызвано не только рядомъ послѣдовательныхъ неурожаевъ, но, главнымъ образомъ, тѣмъ обстоятельствомъ, что мѣстность эта представляла собою обширную черноземную площадь, лишенную удобныхъ путей сообщенія и не входившую въ районъ общей желѣзнодорожной сѣти. Между тѣмъ, насколько про-

*] См. пред. М. Ф. въ Соед. Присут. отъ 19 Мая 1893 г. за ЛІ 6682.

**.) Представитель Госуд. Контроля въ совѣщаніи остался по этому вопросу при особомъ мнѣніи, по разсмотрѣніи котораго въ экстренномъ засѣданіи о совѣщаніе не нашло, тѣмъ не менѣе, возможнымъ въ чемъ либо измѣнить свое прежнее заключеніе. Съ этимъ заключеніемъ согласились Министръ Путей Сообщенія и Финансовъ, а позднѣе—и Соединенное Присутствіе.

ведение желѣзныхъ дорогъ возвышаетъ производительность и улучшаетъ условія сбыта той полосы, которую пересѣкаютъ рельсовые пути, а равно прилегающихъ къ ней на разстояніи 100 верстъ въ окружности мѣстностей, настолько же осуществленіе такихъ дорогъ ставитъ въ затруднительное положеніе районы болѣе отдаленные, которые для сбыта своихъ продуктовъ не могутъ пользоваться облегченными путями сообщенія и, слѣдовательно, не имѣютъ возможности ни на внутреннихъ, ни на внѣшнихъ рынкахъ конкурировать съ произведеніями мѣстностей, обслуживаемыхъ желѣзнодорожными линіями.

Послѣдствіемъ такого порядка вещей естественно является несоотвѣтствіе размѣра поземельной ренты, установившейся въ прорѣзываемыхъ рельсовыми путями мѣстностяхъ, тѣмъ низ-кимъ цѣнамъ на землю, которыя, при равныхъ качествахъ послѣдней, обыкновенно продолжаютъ держаться въ уѣздахъ, не пользующихся этими путями.

Въ такомъ именно положеніи находился край, который предполагалось пересѣчь Пензо-(Балашово) Харьковскою дорогою.

Въ засѣданіи Соединеннаго Присутствія Комитета Мини-стровъ и Департамента Государственной Экономіи, посвящен-номъ дѣлу объ образованіи общества Юго-Восточныхъ дорогъ, Тайный Совѣтникъ Витте подробно разобралъ вопросъ, является ли предпочтительнымъ строить Балашово-Харьковскую дорогу на средства казны, или поручить ея сооруженіе частной компаніи.

Относительно перваго изъ этихъ предположеній Министръ Финансовъ заявилъ, что оно невыполнимо, въ виду причинъ хозяйственнаго свойства, а также по соображеніямъ чисто финансовымъ. Нельзя забывать, что на обязанности Прави-тельства лежитъ выполненіе крайне сложной и отвѣтствен-ой задачи—именно постройка Сибирской дороги. Осуществленіе этого предпріятія нотребуетъ усиленныхъ трудовъ со стороны всѣхъ органовъ желѣзнодорожнаго управленія и глав-ное вниманіе этого послѣдняго въ теченіе цѣлаго ряда лѣтъ будетъ, безъ сомнѣнія, обращено преимуще-ственно на дѣло сооруженія Сибирскаго пути. Поэтому для-казны было бы едва ли своевременнымъ браться за постройку еще Балашово-Харьковской дороги, которая, какъ и всякая

другая значительная желѣзнодорожная линія, потребуеть, для надлежащаго обустройства ея, неустанныхъ заботъ и самаго серьезнаго вниманія со стороны строителей. Но помимо затронутаго вопроса, въ данномъ случаѣ на первый планъ выдвигается вопросъ финансовый. Если бы было рѣшено строить "Балашово–Харьковскую дорогу на счетъ казны, то Министер–ству Финансовъ пришлось бы неминуемо прибѣгнуть къ займу. Заключать же займы при тогдашнемъ положеніи европейскихъ денежныхъ рынковъ было, по свидѣтельству Тайнаго Совѣтника Витте, весьма затруднительно. Даже займы, намѣченные для Сибирской дороги, говорилъ Министръ Финансовъ, представляють по отношенію къ условіямъ, на которыхъ заграничные банкиры соглашаются реализовать ихъ, немаловажныя затрудненія для финансоваго вѣдомства, несмотря на то, что цѣль, съ которою они заключаются, не можетъ дать повода ни къ какимъ подозрѣніямъ, которыя такъ склонны питать къ намъ иностранные капиталисты, постоянно опаасающіеся, какъ бы доставленныя ими средства не были употреблены нами на другія надобности, не имѣющія прямаго отношенія къ чисто экономическому развитію народной жизни. Въ виду этого переговоры о займѣ на постройку Балашово–Харьковской линіи, значеніе которой для иностранцевъ далеко не хможетъ быть настолько же очевиднымъ, какъ коммерческая будущность Сибирскаго пути, легко могутъ возбудить недовѣрчивое къ намъ настроеніе упомянутыхъ капиталистовъ, которые въ такомъ случаѣ или вовсе откажутся отъ нашихъ предложеній, или же изъявятъ согласіе реализовать заемъ на весьма невыгодныхъ для насъ условіяхъ. Министерство же Финансовъ, въ свою очередь, не можетъ рѣшиться реализовать новый заемъ по нарицательной цѣнѣ, хотя бы на 10*% меньшей противъ цѣны прежнихъ займовъ, такъ какъ подобный шагъ уронилъ бы биржевой курсъ всѣхъ находящихся въ одинаковомъ положеніи съ реализуемымъ новымъ займомъ бумагъ и тѣмъ нанесъ бы существенный ущербъ нашему кредиту.

Наконецъ, при разсмотрѣніи вопроса, насколько осуществима постройка Балашово–Харьковской дороги распоряженіемъ казны, нельзя также не принять въ соображеніе и того, подтвержденнаго практикою желѣзнодорожнаго хозяйства какъ у насъ, такъ и за границую, обстоятельства, что рельсовые

пути, будь они казенные или частные, могут быть эксплуатируемы съ наибольшею пользою для населшя и выгодною для себя лишь при условіи соединенія ихъ въ большія, удачно выбранныя, группы или сѣти. Примѣняя этотъ взглядъ къ случаю сооруженія Балашово–Харьковской дороги казною, Министръ Финансовъ приходилъ къ заключенію, что эксплуатація этой одиночной линіи, съ оставленіемъ сосѣднихъ съ нею Грязе–Царицынской и Козлово–Воронежско–Ростовской дорогъ въ содержаніи частныхъ компаній, едва ли можетъ быть сколько нибудь прибыльной для казны; сосредоточеніе же въ рукахъ Правительства, кромѣ Балашово–Харьковской линіи, еще и завѣдыванія двумя упомянутыми выше желѣзными дорогами, достижимо лишь при условіи выкупа послѣднихъ. Однако, если бы казна безотлагательно рѣшилась на такую мѣру, то согласно уставу общества Грязе–Царицынской дороги, а также въ виду состоянія вексельнаго курса, за выкупъ каждой акціи названнаго общества пришлось бы заплатить по 300 р.,—т. е. цѣну крайне высокую. Что же касается Козлово–Воронежско–Ростовской линіи, то, не говоря уже о затруднительности производства расчетовъ по ея выкупу, Правительство, въ случаѣ такого выкупа, должно было бы затратить значительныя средства для приведенія въ удо–влетворительное состояніе этого рельсоваго пути, весьма пострадавшаго отъ усиленныхъ перевозокъ по немъ хлѣбныхъ грузовъ въ 1891 и 1892 г.г.

Всѣ указанная соображенія укрѣпляли Министра Финансовъ въ томъ мнѣніи, что сооруженіе Балашово–Харьковской линіи на счетъ казны трудно осуществимо. Между тѣмъ, продолжалъ Тайный Совѣтникъ Витте, общество Грязе–Царицынской дороги предлагаетъ отстроить рассматриваемую линію (съ нѣкоторыми вѣтвями) при условіи отдачи ему въ аренду Орловско–Грязской и Ливенской казенныхъ дорогъ и объединенія его съобществомъ Козлово–Воронежско–Ростовской дороги, линію котораго новое общество беретъ ремонтировать, причемъ это предложеніе было рассмотрѣно особымъ совѣщаніемъ изъ вполнѣ компетентныхъ лицъ и признано обѣщающимъ казнѣ значительныя выгоды. Но даже если допустить, что заключеніе совѣщанія слишкомъ оптимистично и оспаривать будущія выгоды казны, одно, по мнѣнію Министра Финансовъ, можетъ считаться несомнѣннымъ:

Государственное Казначейство въ данномъ случаѣ не понесетъ какого либо ущерба. Дѣло въ томъ, что казна будетъ полу-чать за Орловско-Грязскую и Ливенскую дороги арендную плату въ размѣрѣ отъ 1.000.000 р. (въ 1894г.) До 1.500.000 р. (въ 1896 и послѣдующихъ годахъ)—не считая добавочнаго взноса 450.000 р.,—причемъ плата эта будетъ отчисляема изъ чистаго , дохода до полученія акціонерами общества дивиденда на акціи; эта сумма можетъ слѣдовательно считаться чистымъ доходомъ казны, получаемымъ ею безъ всякаго риска.

Затѣмъ, въ виду возникшаго въ средѣ Соединеннаго Присутствія вопроса, насколько отдача въ аренду частной компании казенныхъ дорогъ соотвѣтствуетъ руководящимъ началамъ желѣзнодорожной политики послѣдняго времени, Тайный Совѣтникъ Витте напомнилъ Присутствію, что тотъ же вопросъ, наряду съ вопросомъ о преимуществахъ частнаго или казеннаго желѣзнодорожнаго хозяйства, уже былъ поднимаемъ при обсужденіи однородныхъ съ настоящимъ дѣломъ въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ, причемъ вопросъ этотъ можетъ считаться безповоротно рѣшеннымъ Высочайшими гювелѣніями, послѣдовавшими по дѣламъ Московско-Казанской и Рязанско-Уральской желѣзныхъ дорогъ. Изъ смысла же этихъ Высочайшихъ повелѣній явствуетъ, что хотя по-стройка и эксплуатація дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ Правительства и признается наиболѣе отвѣчающею интересамъ казны, тѣмъ не менѣе такой принципиальный взглядъ на дѣло не долженъ служить препятствіемъ для обсужденія въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ сравнительныхъ выгодъ для страны отъ принятія того или другого способа осуществленія новой линіи: сооруженіемъ ли ея на счетъ казны, или путемъ соглашенія съ частною компаніею.

По глубокому убѣжденію Министра Финансовъ, указанная Высочайшая повелѣнія вполне примѣнимы и къ данному случаю и должны, такимъ образомъ, разсѣять всякія сомнѣнія по вопросу о цѣлесообразности допущенія общества Грязе-Царицынской дороги къ постройкѣ Балашово-Харьковской линіи и къ арендному содержанію дорогъ: Орловско-Грязской и Ливенской.

Соглашаясь съ Министромъ Финансовъ, Присутствіе также высказалось въ томъ смыслѣ, что хотя вообще всякіе расчеты доходности коммерческихъ предпріятій въ будущемъ пред-

ставляются лишь гадательными, тем не менее в настоящем деле расчеты эти обставлены всеми возможными при подоб-ных условиях гарантиями вероятности, что позволяет допустить и основательность сделанных из них выводов о желательности принятия предложенной обществу Грязе-Царицынской дороги.

Занявшись подробным обсуждением финансовой стороны упомянутых предложений, Соединенное Присутствие остановилось главным образом на условиях участия казны в прибылях компании. В этом отношении Присутствие не удовлетворилось представленной редакцией соответствующего параграфа устава нового общества и поручило Министру Финансов войти в дополнительные переговоры с обществом относительно изменения этого параграфа, в видах большего обеспечения интересов Государственного Казначейства.

За основание переговоров было принято положение, что средним, нормальным, не зависящим от разных случайностей дивидендом акционеров Грязе-Царицынской дороги, в ближайшем, по крайней мере, будущем, должна быть признана сумма по 9 р. на акцию *). Этот размер Присутствие считало наивысшим и находило, что акционеры не имеют никаких уважительных оснований притязать далее и домогаться отчисления еще какого либо дополнительного дивиденда в их пользу. Поэтому остаток чистого дохода, за отчислением 9 р. в дивиденд акционер-ам, был признан собственностью казны, причем однако Присутствие, в целях соблюдения полного безпристрастия, нашло возможным допустить, чтобы Правительство уделяло еще известную часть такого остатка в вознаграждение обществу за ведение предприятия, которое в общегосударственных интересах является весьма полезным. Но дабы не поощрить общество, путем обещания ему известной премии, к спекулятив-

*) За последние перед 1893 г. года (как засвидетельствовал Мин. Фин.) Грязе-Царицынская дорога давала дивиденда от 8 до 10 р. на акцию, но с 1893 г. дивиденд должен был ловыситься, в виду уплаты обществом полностью долгов его Правительству по гарантии акционерного капитала компании. Через несколько же лет, в виду предстоявшего открытия Камышинской линии Рязанско-Уральского общества, Министр Финансов ожидал некоторого понижения доходности линии. Поэтому за среднюю норму дивиденда и была принята цифра 9 р.—Акции Козлово-Воронежско-Ростовской дороги не принимались в расчет, так как их предполагалось частью выкупить на наличные деньги, частью заменить облигациями нового общества (см. выше).

ному увеличенію его доходовъ, Присутствіе, согласно предложенію Статсъ-Секретаря Сольскаго (нынѣ Графа), считало, что размѣръ этой прибыли долженъ быть точно опредѣленъ въ процентномъ отношеніи къ размѣру остающейся, за отчисленіемъ 9 Р-на акцію (и, въ случаѣ надобности, долговъ Правительству по гарантіи и арендной платѣ), чистой прибыли. Опредѣливъ, по всестороннемъ обсужденіи вопроса, размѣръ этотъ въ 20% или і упомянутой чистой прибыли, а слѣдовательно рѣшивъ оставлять въ пользу казны чистой прибыли, Присутствіе, въ видахъ избѣжанія какихъ либо нареканій въ будущемъ относительно причиняемыхъ обществу стѣсненій, признало возможнымъ отказаться отъ полученія первоначально предпола-гавшейся за Орловско-Грязскую дорогу дополнительной платы по 45.00000 р. въ годъ. При постановленіи такого рѣшенія Присутствіе руководствовалось, главнымъ образомъ, тѣмъ соображеніемъ, что одна основная арендная плата за Орловско-Грязскую и Ливенскую дороги превышала тогдашнюю доходность обѣихъ этихъ дорогъ, и такимъ образомъ, казна, при данныхъ условіяхъ, отнюдь не несла убытка.

Министру Финансовъ удалось склонить общество къ потребованной отъ него уступкѣ и Соединенное Присутствіе, сдѣлавъ въ проектъ устава новаго общества еще нѣкоторыя поправки, представило его на утвержденіе Государя.

Наряду съ этимъ, Соединенное Присутствіе приняло во вниманіе, что за полнымъ погашеніемъ (въ 1891 г.) обществомъ Грязе-Царицынской дороги долговъ Правительству и Борисоглѣбскому земству по гарантіи акцій, расчетъ между обществомъ, Правительствомъ и земствомъ окончательно поконченъ. Поэтому, а также въ виду того, что акціямъ новаго общества Юго-Восточныхъ дорогъ гарантіи не даруется, При-сутствіе признало подлежащими отмѣнѣ: постановленіе устава общества Грязе-Царицынской дороги относительно обязательствъ Борисоглѣбскаго земства и положеніе Комитета Министровъ (1874 г.) о принятіи на себя казною отвѣтственности по гаран-тіи (см. томъ I настоящаго очерка гл. V) *).

Государь утвердилъ положеніе Соодиненнаго Присутствія и уставъ общества Юго-Восточныхъ дорогъ 15 Юня 1893г.**).

*) См. дѣло Канцеляріи каб. Мин. объ образованіи общества Юго-Восточныхъ дорогъ.

**) Балашово-Харьковская дорога (623 вер.) открыта для движенія въ концѣ 1895 г.,

Предшествующее изложение показывает, сь какою энергією Правительство принялось за дѣло развитія производительныхъ силъ нашихъ восточныхъ и юго-восточныхъ губерній путемъ проложенія желѣзнодорожныхъ линій въ раіонахъ, наиболее нуждавшихся въ удобныхъ средствахъ сообщенія. Если починъ въ этомъ дѣлѣ офиціально принадлежитъ И. А. Вышнеградскому, въ дѣйствительности же тогдашнему Директору Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ С. Ю. Витте, то этому послѣднему, по вступленіи его въ управленіе Министерствомъ Финансовъ, должна быть приписана не менѣ выдающаяся заслуга — привлеченіе вниманія Правительства къ другой обширной, но обездоленной въ то время окраинѣ Европейской Россіи — нашему Сѣверу. Въ Декабрѣ 1893 г. Министръ Финансовъ представилъ Государю особый всеподданнѣйшій докладъ, въ которомъ указывалъ на упадокъ всего Сѣвернаго края, страдающаго отъ полного отсутствія на всей обширной его площади усовершенствованныхъ путей сообщенія. «Не имѣя возможности ни получать въ потребномъ количествѣ земледѣльческіе продукты, которые на мѣстѣ не воздѣлываются, ни сбывать свои про-изведенія, которыя имѣются въ изобиліи, край этотъ, значилось въ докладѣ, не можетъ процвѣтать и населеніе его неизбежно обрекается на скудное необезпеченное существованіе, преисполненное бѣдственныхъ случайностей». Разсмотрѣвъ докладъ, Государь повелѣлъ образовать особую комиссію изъ представителей различныхъ вѣдомствъ (подъ предсѣдательствомъ Товарища Министра Путей Сообщенія, Ген. Лейт. Петрова) для разсмотрѣнія вопроса о соеди-неніи Сѣвернаго края, въ видахъ поднятія его экономическаго благосостоянія, желѣзнодорожными линіями съ внутренними губерніями Россіи. Комиссіи предстояло обсудить выгоды рельсовыхъ сообщеній, намѣченныхъ Министромъ Финансовъ: Мурманскаго, Волго-Двинскаго (Казань-Котласъ или Пермь-Котласъ) и Архангельско-Волгоградскаго.

одновременно сь нею открыта и вѣтвькъ Донецкой дорогѣ (Купянскъ-Лисичанскъ— 117 верстъ), направленіе которой было окончательно утверждено только въ 1894 г., хотя . въ принципѣ ея постройка предусматривалась еще при образованіи общества Юго-Восточныхъ дорогъ (см. выше). Цѣна Балашово-Харьковской линіи была опредѣлена при-мѣрно въ 25.800.000 р., что составляетъ около 40.758 р. на версту.

Коммисія признала, что при существовавшихъ въ то время экономическихъ условіяхъ, сѣверная дорога должна была, для достиженія поставленныхъ ей цѣлей, удовлетворять двумъ главнѣйшимъ потребностямъ: удешевленію продовольственнаго хлѣба и облегченію сбыта мѣстныхъ произведеній на рынки потребленія. Иначе говоря, Коммисія повторила основную мысль доклада Министра Финансовъ. Обсудивъ съ этой точки зрѣнія каждую изъ перечисленныхъ линій, Коммисія пришла къ слѣдующимъ выводамъ:

1) Желѣзная дорога къ Ледовитому океану (при направленіи Сердоболь-Кемь-Мурманъ), въ случаѣ устройства порта въ одной изъ незамерзающихъ гаваней Мурманскаго берега, будетъ имѣть первостепенное общегосударственное значеніе, но, сравнительно съ указанными выше желѣзными дорогами принесетъ собственно Сѣверному краю меньшія выгоды.

2) Оба варианта Волго-Двинской линіи (Казань-Котласъ и Пермь-Вятка-Котласъ) пройдутъ по мѣстности, въ южной ея части болѣе или менѣе населенной, съ большими избытками хлѣба и сильно развитою кустарною промышленностью. Однако, вслѣдствіе отдаленности Котласа отъ Архангельска, доставка хлѣбныхъ грузовъ на крайній Сѣверъ всетаки будетъ затруднительна во время закрытія навигаціи по Сѣверной Двинѣ.

3) Дорога Вологда-Архангельскъ, хотя и пройдетъ по мѣстности малонаселенной, но свяжетъ кратчайшимъ путемъ главный портъ Бѣлаго моря съ Москвою. Устанавливая такое непрерывное рельсовое сообщеніе, открытое въ теченіе всего года, она окажетъ благотѣльное вліяніе на регулировку хлѣбныхъ цѣнъ въ Архангельскѣ, затрудняя монополизацию хлѣбной торговли. Независимо отъ этого, Архангельская дорога будетъ содѣйствовать развитію всѣхъ видовъ промысловъ Сѣвера (за исключеніемъ, можетъ быть, горнаго), доставляя произведенія Сѣвера въ Москву и примосковный фабричный раіонъ прямымъ путемъ и къ Петербургу—путемъ нѣсколько кружнымъ. Въ виду этихъ соображеній Коммисія болыдинствомъ голосовъ высказалась за осуществленіе этой линіи ранѣе прочихъ *).

Раздѣляя взглядъ Коммисіи, Министръ Финансовъ, по соглашенію съ Министромъ Путей Сообщенія, внесъ въ Соеди-

*) См. журналъ Коыміеіи (прилож. къ журн. Соед. Присутствія за Іюнь 1894

ненное Присутствие Комитета Министровъ и Департамента Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта представленіе, въ которомъ объяснялъ, что въ случаѣ постройки и эксплуатаціи Архангельской линіи непосредственнымъ распоряженіемъ казны Правительству пришлось бы не только затратить единовременно значительный капиталъ, но и нести въ теченіе многихъ лѣтъ убытки по содержанію дороги, не обѣщающей на первое время какихъ либо доходовъ. Между тѣмъ общество Московско-Ярославской дороги, эксплуатирующее, наряду съ другими линіями, узкоколейную вѣтвь Ярославль—Вологда, изъявило готовность продолжить эту вѣтвь до Архангельска при условіи выдачи ему Правительствомъ опредѣленнаго денежнаго пособія. По расче-тамъ Особаго Совѣщанія (подъ предсѣдательствомъ Тайнаго Совѣтника Иващенко), разсматривавшаго этотъ вопросъ, размѣръ такого пособія, въ случаѣ принятія предложенія общества, составитъ около у 33.000 р.— При этомъ, однако, общество выразило согласіе на будущее время увеличить про-тивъ того, какъ это имѣло мѣсто по дѣйствовавшему тогда уставу, долю участія казны въ чистыхъ прибыляхъ компа-ніи *). Такая уступка, при замѣчаемомъ изъ года въ годъ ростѣ прибылей компаніи, въ значительной мѣрѣ должна была возмѣстить предстояшія Государственному Казначейству денежные жертвы, приблизительная цифра которыхъ, въ виду предположеннаго новаго способа распределенія чистой прибыли, исчислялась Министромъ Финансовъ лишь въ

Эту цифру Соединенное Присутствие признало умѣренной, особенно если принять во вниманіе, что такимъ пожертвова-ніемъ будетъ достигнуто сооруженіе линіи, которую такъ давно уже ожидаетъ нашъ Сѣверъ. Поэтому Высочайше утвержденнымъ и Юня 1894 г— положеніемъ Присутствія

*) По прежнему уставу излишекъ чистой прибыли, послѣ отчисленія 15% на номи-нальный акціонерный капиталъ, раздѣлялся между казною и акціонерами поровну, безъ всякаго ограниченія размѣра этого излишка. Теперь общество соглашалось на то, чтобы такой порядокъ раздѣла излишка былъ еохраненъ до тѣхъ поръ, пока размѣръ этого излишка не достигнетъ суммы 680.000 р., когда жв получится остатокъ чистой прибыли сверхъ 680.000 р., то изъ этого на долю акціонеровъ будетъ причитаться лишь V» его, а остальные $\frac{2}{8}$ будутъ поступать въ доходъ казны.

*.) См. предст. Министра Финансовъ въ Соединен. Присут. отъ 1 Юня 1894 г. за № 4430.

Архангельская дорога, была сдана въ постройку обществу Московско-

Ярославской дороги, получившему въ виду этого наименование общества Московско–Ярославско–Архангельской дороги.

Нѣсколько ранѣе той же компаниі было разрѣшено отстроить нѣкоторыя вѣтви къ эксплуатировавшимся ею уже прежде линіямъ, а именно: Киржачскую вѣтвь (20 в.), вѣтвь отъ ст. Мытищи, къ фабрикамъ на Клязьмѣ у сел. Щелкова (ібв.) и хозяйственный узкоколейный путь отъ ст. Волія, Вологодской дороги, до пристани *).

Такимъ образомъ, къ концу 1894 г. существовало уже шесть новыхъ крупныхъ желѣзнодорожныхъ компаній, развившихся изъ прежнихъ желѣзнодорожныхъ обществъ съ умѣреннымъ сравнительно кругомъ дѣйствій **); всѣ онѣ проявили большую предприимчивость и благодаря ихъ энергіи, въ послѣдніе годы царствованія Императора Александра III, въ Европейской Россіи, послѣ временнаго затишья, наблюдался мощный подъемъ дѣла желѣзнодорожнаго строительства.

Общества Владикавказской, Курско–Кіевской, Московско–Казанской и Рязанско–Уральской дорогъ не удовольствовались разрѣшенными имъ въ 1892—1893 г. – Дорогами и въ теченіе выхлопотали себѣ разрѣшеніе на постройку слѣдующихъ дополнительныхъ путей и подъѣздныхъ вѣтвей:

- а) Общество Владикавказской дороги—вѣтви отъ ст. Киев–Казанск до г. Ставрополя (143 вер.)–
- б) Общество Курско–Кіевской, переименованное въ общество Кіево–Воронежской дороги—линіи отъ Лыова до Брянска (і8бвер.) и вѣтви отъ ст. Ворожбы до с. Серединная–Буда (і2і вер.).
- в) Общество Московско–Казанской дороги—линіи отъ ст. Рузаевка, Московско–Казанской дороги, до Пензы (130 вер.);
- и г) Общество Рязанско–Уральской дороги—разрѣшенной въ принципѣ еще при образованіи общества вѣтви Боюявленскъ–Сосновка (79 вер.), лініи отъ ст. Таволжанка (близъ Бала–шова) до ст. Ртищево, Козлово–Саратовской дороги (97 вер.) и продолженія Ртищево–Сердобской вѣтви до Пензы (130 вер.).

*) Дѣла общества въ 1900—1901 г.г., какъ извѣстно, пришли въ разстройство, что привело къ досрочному выкупу воего предпріятія въ казну.

**) Общества дорогъ: Московско–Казанской, Кіево–Воронежской (см. ниже), Владикавказской, Рязанско–Уральской, Юго–Восточныхъ и Московско–Ярославско–Архангельской.

Съ сооружеиёмъ двухъ послѣднихъ линій устанавливалось столь долго ожидавшееся сквозное рельсовое сообщеиіе между Пензою и Харьковомъ черезъ Балашовъ.

"Совершенно особнякомъ отъ этихъ линій стоитъ С.-Петербург-Сестрорѣцкая дорога, разрѣшенная въ 1892 г. инженеръ-механику Авенариусу отъ Новой Деревни, у С.-Петербурга, черезъ Лахту и Лисій Носъ къ Сестрорѣцку, съ вѣтвью къ Коломягамъ и Озеркамъ (около 16 верстъ). Впослѣдствіи для эксплуатаціи ея образовалось особое акціонерное обще-ство *).

Слѣдуетъ упомянуть еще объ учрежденіи въ 1892 г. двухъ частныхъ обществъ для отстройки и эксплуатаціи подъѣзд-ныхъ путей къ различнымъ желѣзнымъ дорогамъ Россіи; одному изъ нихъ было въ 1894 г. разрѣшено соорудить вѣтвь отъ ст. Свѣицяны, С.-Петербурго - Варшавской дороги, до м. Поставы (66 вер.), дѣятельность же другого относится къ нынѣшнему благополучному царствованію.

Наконецъ, что касается казеннаго желѣзнодорожнаго строительства въ Европейской Россіи, то хотя оно въ 1892— 1894 г.г. и продолжало поддерживаться, но въ виду привлеченія всѣхъ финансовыхъ средствъ и лучшихъ исполнительныхъ силъ, которыми на этотъ предметъ располагало Государство, къ осуществленію мірового предпріятія—Великаго Сибирскаго пути—проявлялось только сооружеиіемъ стратегическихъ линій и нѣкоторыхъ мелкихъ подъѣздныхъ путей. Распоряженіемъ Правительства за это время приступлено къ сооружеиію вѣтвей:

- 1) Заметчинской, Сызрано-Вяземской дороги (24 вер.).
- 2) Боржомской, Закавказской дороги (27 вер.).
- 3) Славянской, Курско-Харьково-Азовской дороги (8 вер.)–
- 4) Лохвица-Годячской, (40 вер.), Боромля - Лебединской, (32 вер.) и Ахтырской (16 вер.), Харьково-Николаевской дороги.

Изъ стратегическихъ линій разрѣшена дорога Остроленка-Тлуць (54 вер.), впослѣдствіи продолженная до Пилявы.

*) Дѣла прежней Сестрорѣцкой дороги, разрѣшенной въ 1873 г., пришли въ раз-стройотво и линія была разобрана.

Обозрѣніе хода нашего желѣзнодорожнаго дѣла (въ Европейской Россіи) за періодъ времени 1881—1894 г.— можетъ только подтвердить уже ранѣе высказанное положеніе, что желѣзнодорожная политика ИМПЕРАТОРА АЛЕКСАНДРА III представляетъ строго выдержанную систему, широко задуманную и неуклонно проведенную на практикѣ. Въ основаніе этой системы была положена идея единовластія въ завѣдываніи желѣзнодорожнымъ дѣломъ во всемъ его объемѣ.

Въ семидесятыхъ годахъ каждое желѣзнодорожное общество, хотя и было обязано своимъ возникновеніемъ акту правительственной власти, являлось тѣмъ не менѣе въ районѣ . отведеннаго ему вліянія вполнѣ самостоятельною, можно сказать самоуправляющеюся, единицею. Надзоръ Правительства за желѣзнодорожными компаніями былъ скорѣе формальный, чѣмъ дѣйствительный, и поэтому не удивительно, что такія общества, предоставленныя самимъ себѣ, прежде всего заботились о соблюденіи своихъ частныхъ интересовъ, обращая мало вниманія какъ на потребности сосѣднихъ съ ними дорогъ, такъ и на запросы государственной и общественной жизни страны. Начиная съ 1881 г. совмѣстною работою административныхъ органовъ, руководимыхъ Державною волею покойнаго Государя, удалось постепенно преобразовать столь ненормальную постановку дѣла и сосредоточить власть по управленію всею желѣзнодорожною сѣтью въ вѣдѣніи центральнаго Правительства. Достигнуто это было съ одной стороны рядомъ законодательныхъ и административныхъ мѣръ, принятіе которыхъ подчинило частныя желѣзнодорожныя общества строгому и фактическому надзору Правительства какъ по постройкѣ, такъ и по эксплуатаціи рельсовыхъ путей, а съ другой—созданіемъ цѣлой желѣзнодорожной сѣти, находившейся въ непосредственномъ завѣдываніи Государства, причѣмъ такая сѣть была создана частью путемъ постройки Правительствомъ желѣзныхъ дорогъ на счетъ Государственнаго Казначейства, частью же гюсредствомъ выкупа въ казну желѣзнодорожныхъ линій, до того состоявшихъ во владѣніи акціонерныхъ обществъ. Такимъ образомъ произошла коренная перемѣна въ способѣ веденія желѣзнодорожнаго хозяйства: ходъ послѣдняго пересталъ зависѣть отъ неимѣвшихъ между собою органической связи мѣроприятий, проводимыхъ частными обществами

безъ какого либо предварительно установленнаго общаго плана дѣйствій; онъ регулировался отнынѣ распоряженіями правительственной власти, не имѣющей другихъ заботъ, кромѣ попеченія о благѣ и процвѣтаніи Государства, а потому стремившейся въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, какъ и въ прочихъ областяхъ государственнаго управленія, лишь къ одной цѣли— возможно полному удовлетворенію насущныхъ потребностей страны. Важнѣйшимъ практическимъ результатомъ такого новаго положенія вещей было исчезновеніе для Правительства рѣзкой грани между двумя системами желѣзнодорожнаго хозяйства— казенной и частной. При вновь созданныхъ условіяхъ постройки и эксплуатаціи рельсовыхъ путей, казнѣ во всякомъ случаѣ принадлежало верховное руководство въ этомъ дѣлѣ; различіе одной системы отъ другой замѣчалось лишь въ томъ, что при сооруженіи и содержаніи желѣзнодорожныхъ линій на казенный счетъ Правительство осуществляло свои задачи при непосредственномъ содѣйствіи своихъ же оріановъ, въ случаѣ же предоставленія отстройки и эксплуатаціи какого либо рельсоваго пути частной компаніи Государство поручало выполнить намѣченное имъ предпріятіе избраннымъ имъ контрагентамъ, которые въ данномъ случаѣ являлись однако не самостоятельными распорядителями дѣла, а какъ бы подрядчиками Правительства, не только зорко слѣдившаго за дѣятельностью каждаго частнаго предпринимателя, но и принимавшаго участіе въ прибыляхъ предпріятія.

Поэтому то обстоятельство, что въ первые года царствованія Императора Александра III, казенное желѣзнодорожное строительство въ Европейской Россіи, какъ видно изъ предшествующаго изложенія, преобладало надъ частнымъ, съ 1891 же года наблюдалось обратное—нисколько не знаменуетъ собою какихъ либо колебаній въ примѣненіи разъ принятой системы желѣзнодорожной политики и представляется лишь послѣдствіемъ тогдашняго положенія денежныхъ рынковъ и состоянія нашего кредита. Собственно для Правительства, вооруженнаго достаточнѣе вліяніемъ на образъ дѣйствій частныхъ компаній, не было основанія не пользоваться этими послѣдними въ качествѣ исполнительныхъ органовъ, которые содѣйствовали достиженію обще-государственныхъ же цѣлей, не требуя притомъ непосредственныхъ пожертвованій изъ

ресурсовъ Государственнаго Казначейства. Изолированные случаи

позднѣйшихъ неудачъ отдѣльныхъ предпріятій, осно-ванныхъ съ такимъ расчетомъ (общества дорогъ Рязаяско-Уральской и Московско-Ярославско-Архангельской), объясняются непредвидѣнными случайностями, возможными во вся-йомъ крупномъ дѣлѣ, и едва ли могутъ поколебать довѣріе къ раціональности самаго начала, положеннаго въ его основаніе.

Нужно, впрочемъ, замѣтить, что говорить о преобладаніи частнаго желѣзнодорожнаго строительства надъ казеннымъ въ послѣдніе года прошлаго царствованія можно только, имѣя въ виду одну Европейскую Россію; если принять въ соображеніе, что въ тѣ же года уже велись работы по постройкѣ Сибирской желѣзной дороги, то картина разомъ мѣняется и нарушенное съ перваго взгляда равновѣсіе въ примѣненіи двухъ системъ желѣзнодорожнаго строительства снова восстанавливается. Правительство въ своихъ официальныхъ актахъ не напрасно подчеркивало предпочтеніе, которое оно, наряду съ допущеніемъ частной инициативы, отдаетъ въ принципѣ казенному способу постройки желѣзныхъ дорогъ, въ томъ случаѣ, когда нѣтъ существенныхъ препятствій къ его примѣненію *); лучшимъ доказательствомъ тому, что подобное утвержденіе не было риторическою формулою, а дѣйстви-тельно выражало собою убѣжденіе Правительства, служитъ фактъ примѣненія именно этого способа къ сооруженію Великаго Сибирскаго пути, о которомъ Правительство неоднократно отзывалось какъ о самомъ важномъ изъ всѣхъ проектированныхъ за послѣднее время рельсовыхъ сообщеній. Наконецъ, не слѣдуетъ упускать изъ вниманія, что Правительство въ теченіе всего разсмотрѣннаго въ настоящей главѣ промежутка времени, систематически развивало казенную рель-совую сѣть, посредствомъ включенія въ нее новыхъ линій, выкупленныхъ изъ владѣнія частныхъ компаній.

Итакъ, Правительство въ своихъ взглядахъ на обсуждае-мый предметъ было чуждо всякой односторонности: вводя въ наше желѣзнодорожное дѣло новый элементъ въ видѣ обшир-

*) См. приведенныя выше: положеніе Комитета Министровъ по вопроу о желѣзныхъ дорогахъ очереди 1887 г., затѣмъ заключеніе совѣщанія подъ предсѣдательствомъ Н. Х. Бунге относительно постройки Московско-Казанской дороги и наконецъ положеніе Комитета Министровъ по тому же дѣлу.

наго и правильно организованного казенного хозяйства, оно не устранило и прежнего главного фактора въ этомъ дѣлѣ— частной предприимчивости, но поставило эту послѣднюю въ строго* регламентированное положеніе исполнительницы прави-тельствѣнныхъ предначертаній.

Состояніе нашей желѣзнодорожной сѣти въ Европейской Россіи (не считая Финляндіи) представлялось къ моменту безвременной кончины Царя-Миротворца въ слѣдующемъ видѣ:

Всего было открыто для общаго пользованія 31,219 верстъ рельсовыхъ путей; изъ нихъ въ казенномъ управленіи состояло 16,920 верстъ *), или болѣе половины (52%) всего указаннаго количества, остальные 14,299 верстъ содержались частными компаніями **). Такимъ образомъ численный перевѣсъ все-таки оставался на сторонѣ казенныхъ дорогъ. Сравнительно съ числомъ желѣзнодорожныхъ путей, существовавшихъ къ началу 1881 г. (21,228 верстъ), наша рельсовая сѣть за время царствованія Императора Александра III увеличилась на 47%.

Протяженіе же дорогъ, эксплуатируемыхъ казною (въ 1881 г. къ этому разряду принадлежала лишь 57 верстная Ливенская дорога), возросло въ 297 разъ.

Упорядоченіе нашего желѣзнодорожнаго дѣла, предпринятое Императоромъ Александромъ III, не замедлило принести благопріятные финансовыя результаты; они, конечно, не могли проявиться сразу, но сказывались постепенно, по мѣрѣ постепеннаго же усовершенствованія приѣмовъ управленія всею совокупностью рельсовой сѣти и съ очевидностью обнаружались лишь въ послѣднее время. Впрочемъ, уже при жизни въ Божѣ почившаго Государя можно было наблюдать явленіе, доказывавшее, что дѣло нашего желѣзнодорожнаго хозяйства, какъ казеннаго, такъ и частнаго, ведется съ соблюденіемъ большей бережливости, чѣмъ прежде; расходы на эксплуатацію всей рельсовой сѣти требовали въ сравненіи съ былымъ временемъ меньшихъ затратъ, что доказывается послѣдовательнымъ пони-

*) См. Стат. Сбор. М-ва П. С. Въ послѣднюю цифру нз входитъ протяженіе Закаспійской дороги (1.343 вер.), какъ пролегающей по азіатскимъ нашимъ владѣніямъ.

**) Въ эту цифру включено и протяженіе Юго-Западныхъ дорогъ (3,620 верстъ), въ то время уже предназначенныхъ къ выкупу, но перешедшихъ въ князю только въ началѣ нынѣшняго царствованія (1 Января 1895 г.).

женіемъ съ 1881 г. цифръ, опредѣляющихъ процентное отноше-
ніе эксплуатаціонныхъ расходовъ къ валовому доходу (въ среднемъ выводѣ *).
Пониженіе это можно прослѣдить по слѣдующей таблицѣ:

Раеходъ по эксплоа-таціи веей редьсовой	сѣти въ процентномъ
Года.	отношеніи къ валовому доходу.
1876—1880 въ среднемъ выводѣ	69%
1881—1885...-	68%
1886—1890	59%)

Затѣмъ въ 1891 и 1892 г.г. коэффиціентъ эксплуатаціи снова нѣсколько
возрастаетъ и составляетъ 60% и 64% (что можно объяснить усиленными
расходами по перевозкѣ хлѣб-ныхъ грузовъ въ эти года), далѣе въ
теченіе 1893 г. онъ держится на уровнѣ 60% и наконецъ въ 1894 г.
снова опускается—на этотъ разъ уже до 58% ***).

Несмотря на такой благопріятный признакъ, общіе резуль-таты
эксплоатаціи нашей рельсовой сѣти (казенной и частной) продолжали
оставаться невыгодными казнѣ, для которой каж-дый годъ оканчивался въ
этомъ отношеніи крупными приплатами ****). Только въ послѣдніе года
прошлаго царствованія эти приплаты стали замѣтно клониться на убыль:
дѣйствительный убытокъ казны отъ участія въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ,
составлявшій еще въ 1892 г. И 214—547 р. въ 1893г. Опредѣлился лишь
въ 49—622.276 р., а въ 1894 г. понизился до 17—811.919 р. *****).

*) Цифра, обозначающая это процентное отношеніе, на техническомъ языкѣ носитъ названіе
коэффиціента эксплуатаціи.

**) См. Статистическій обзоръ желѣзныхъ дорогъ и внутреннихъ водяныхъ сообщеній Россіи. Изд. 1900
г. отр. 66.

***) См. Свѣд. Госуд. Контроля о жел дор. за 1894 г. стр. II.

**) Приплаты эти обусловливались: на казенныхъ дорогахъ—недостаточностью, въ общемъ выводѣ,
чистаго дохода правительственныхъ линій для уплаты процентовъ и погашенія по капиталамъ этихъ
линій, а по частнымъ—тѣмъ обстоятельствомъ, что еумма обязательствъ, принятыхъ на себя казною
по отношенію къ частнымъ колоніямъ (обязательствъ преимущественно прежняго времени),
превышала итогъ поступленій. которыя должны были отчисляться изъ доходовъ» компаній въ пользу
казны.

*****) См. Свѣд. Госуд. Контр. о жел. дор. за 1894 г. отр. IV.

Наконецъ, въ 1895 г– наша желѣзнодорожная сеть дала казне въ первый разъ чистую прибыль, въ размѣрѣ 1.780.373 р.

Послѣдующіе эксплуатаціонные года до 1899 г. включительно *) въ общемъ выводѣ также оканчивались превышеніемъ поступленій въ пользу казны надъ обязательными для Государственного Казначейства расходами по желѣзнодорожной части, причемъ превышеніе это выражалось въ слѣдующихъ цифрахъ:

въ

1896	11.287-636 р.
1897	8.013.586.р.
1899	1.215.300 р.

Указанныя прибыли получались почти исключительно благодаря неизмѣнно успѣшной работѣ казенной рельсовой сѣти съ 1895 г. Частная сѣть и за 1895г. продолжала приносить казнѣ лишь убытки, за исключеніемъ одного 1896 г., когда эксплуатація ея дала въ конечномъ выводѣ нѣкоторую чистую прибыль въ пользу Государственного Казначейства. Но выручка казны по содержанию правительственныхъ дорогъ оказалась за перечисленные года настолько значительною, что благодаря ей не только покрывались убытки казны по эксплуатаціи частной сѣти, но и очищались для поступленія въ общіе ресурсы Государственного Казначейства показанныя выше суммы ***).

Этими результатами Россія обязана Вѣнценосному Создателю нашей казенной рельсовой сѣти—блаженной памяти
ИМПЕРАТОРУ АЛЕКСАНДРУ III.

*) Относительно 1900 г. во время составленія этой главы еще не было издано, какъ уже указано выше, окончательныхъ официальныхъ свѣдѣній.

**) См. Свѣд. Гос. Контр. о жел. дор. за 1899 г. стр. IX.

***) Сравнительные результаты участія казны въ эксплуатаціи казенныхъ и частныхъ жел. дорогъ усматриваются изъ слѣдующихъ цифръ:

По эксплуатаціи казенныхъ дорогъ:		По эксплуатаціи частныхъ дорогъ
Года.	Прибыль казны.	Убытокъ казны.
1895	2. 156.114 р.	375.741 р.
1896	9.866.873 р.	1.420.764 р.
1897	5.715.365 р.	2.701.779 р.
1898	13.340.427 р.	4.577.957 р.
1899	3.853.988 р.	2.638.689 р.

(См. Свѣд. Госуд. Контр. за 1899 г. стр. VI).

СХЕМАТИЧЕСКАЯ КАРТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СООБЩЕНИЙ ЕВРОПЕЙСКОЙ РОССИИ КЪ НАЧАЛУ 1881 Г.



