Многоуважаемому
Василію Николаевичу
Лагинскому

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ

от автора

РАЗВИТІЯ ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ВЪ XIX ВѢКѢ.

П. И. Георгіевскій,

Ординарный профессоръ Императорскаго С.-Петербургскаго Университета
и преподаватель Института Инженеровъ Путей Сообщенія.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Ю. Н. Эрлихъ, Садовая, № 9.
1893.

31

Печатано по распоряженію Института инженеровъ путей сообщенія Императора АЛЕКСАНДРА I.

БИБЛИОТЕКА
Коммунистической
АКАДЕМИИ
395
36

ОГЛАВЛЕНІЕ.

ГЛАВА I.

стр.

Положеніе путей сообщенія къ началу XIX вѣка 1

ГЛАВА II.

Учрежденіе Главнаго Управленія путей сообщенія и его дѣятельность въ первые годы 17

ГЛАВА III.

Позднѣйшія правительственныя мѣропріятія по развитію путей сообщенія кромѣ желѣзныхъ дорогъ . . . . . 17—25

ГЛАВА IV.

Значеніе примѣненія пароваго двигателя для всей жизни народовъ. Краткій очеркъ развитія желѣзныхъ дорогъ въ Англіи. . . 25—35

ГЛАВА V.

Историческій очеркъ желѣзнодорожной политики во Франціи и Италіи. . . . . 35—53

ГЛАВА VI.

Историческій очеркъ желѣзнодорожной политики въ Австро-Венгріи и Пруссіи. . . . . 54—69

ГЛАВА VII.

Историческій очеркъ желѣзнодорожной политики въ Россіи. Заключеніе. . . . . 69—96

БИБЛИОТЕКА
КОММУНИСТИЧЕСКОЙ
АКАДЕМИИ.
7/1
30

Главнѣйшія пособія, которыми пользовался авторъ.

1) Архивныя Дѣла М. П. С.
2) Учрежденіе о Управленіи путей сообщенія 1809 г.
3) Отчеты Главнаго Директора за 1810, 1811 и 1812 гг.
4) Всеподданнѣйшіе отчеты Министровъ п. с. за 1869—1872 гг. и за 25 л. (1855—1880 г.).
5) Труды Высоч. учр. Тарифн. Комиссіи.
6) Уставы желѣзнодорожныхъ обществъ.
7) *Андреевскій.* Полицейское право 1874 г.
8) *Никольскій.* Справочная книжка по М. П. С. 1884 г.
9) *Ляхницкій.* Обыкновенныя дороги 1889 г.
10) *Головачевъ.* Исторія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи 1881 г.
11) *Бліохъ.* Вліяніе желѣзн. дорогъ на экономическое состояніе Россіи 1885 г.
12) *Георгіевскій.* Финансовыя отношенія государства и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ 1887 г.
13) *Engel.* Die Grenzen des Erfindungsgeistes im Transportwesen. 1861.
14) *Engel.* Zeitalter des Dampfes. 1880.
15) *Picard.* Les chemins de fer français. 1884—85.
16) — Traité des chemins de fer. 1887.
17) *Thoistev.* Etude sur les conventions financières. 1886.
18) *v. d. Leyen.* Die neuen Verträge etc. (Schmoler's Jahrbuch. 1884).
19) *Höper.* Die preuss. Eisenbahn-Finanz-Gesetzgebung. 1838—1877.
20) *Dückers.* Die finanziellen Ergebnisse der Staats-Eisenbahn-Verwaltung in Preussen. 1885.
21) *Sax.* Die Verkehrsmittel in Staats- und Weltwirthschaft 1878. (также въ Handbuch der polit. Oekonomie Schönberg'a 1890 г., 3-е изд.).
22) *A. Wagner.* Finanzwissenschaft, 3 Aufl. 1883.
23) *Roscher.* System der Volkswirthschaft, 3 Band. 1887.
24) *Haberer.* Geschichte des Eisenbahnwesens. 1884.
25) Статьи въ Archiv für Eisenbahnwesen.

Историческій очеркъ развитія путей сообщенія въ XIX вѣкѣ.

ГЛАВА I.

Къ началу XIX в. положеніе путей сообщенія на сушѣ въ главнѣйшихъ государствахъ Европы, за исключеніемъ одной Франціи, обладавшей весьма благоустроенными путями сообщенія, оставляло желать многаго. По вычисленію извѣстнаго статистика-инженера Энгеля въ XVIII в. дороги Европы были хуже, чѣмъ въ Римѣ, въ 5—8 разъ. Для характеристики того состоянія, въ которомъ находились дороги Англіи въ это время достаточно будетъ 2 — 3 слѣдующихъ указанія.

Въ 1748 году герцогъ Соммерсетъ ѣдетъ изъ Лондона въ Petworth и по этому поводу отдается приказаніе, чтобы „сторожа и другіе, кто знаетъ ямы и трясины, вышли встрѣтить его милость съ фонарями и длинными шестами, чтобы помочь ему на дорогѣ“.

Во второй половинѣ XVIII вѣка „дороги по большей части были настолько плохи, что дешевая и быстрая перевозка была невозможна и хлопчато бумажные тюки изъ Манчестера въ Ливерпуль и Бристоль доставлялись на вьючныхъ лошадяхъ“.

Въ 1770 г. Артуръ Юнъ такъ отзывается о дорогѣ между Preston и Wigan: „ни на одномъ языкѣ я не нахожу словъ, достаточно выразительныхъ, чтобы описать эту адскую дорогу. Видя по картѣ, что она является главной не для нѣсколькихъ городовъ, но для цѣлыхъ графствъ, каждый, естественно, заключилъ-бы, что она, по крайней мѣрѣ, прилична, сносна; но позвольте мнѣ серьозно предостеречь

всѣхъ путешественниковъ, которые случайно вздумали-бы путешествовать по этому ужасному графству, избѣгать ее, какъ чорта. Держу 1000 противъ 1, что повозка ихъ будетъ опрокинута или сломана, а они поломаютъ себѣ шею или руки и ноги. Здѣсь они найдутъ выбоины—я ихъ измѣрилъ—въ 4 фута глубиною съ потоками грязи только отъ дождливаго лѣта. Что-же должно быть тамъ въ концѣ зимы?... Я излагаю только факты, такъ какъ я только что проѣхалъ, сломавъ 3 повозки на протяженіи 18 проклятыхъ миль".

Даже въ самомъ Лондонѣ, въ половинѣ 18 вѣка, притомъ улица, ведшая къ парламенту, была въ такомъ плохомъ состояніи, что, когда король отправлялся въ парламентъ, то для болѣе удобнаго (!) проѣзда набрасывался фашинникъ, а въ другихъ улицахъ, чтобы предохранить пѣшеходовъ отъ опасности быть забрызганными грязью съ головы до ногъ, путь для пѣшеходовъ отдѣлялся отъ проѣзжей дороги заборами въ 4 фута вышиною. Такъ какъ пользоваться повозками считалось прерогативой короны и дворянства, то остальное населеніе должно было или ѣздить верхомъ, или ходить пѣшкомъ, а то—на ходуляхъ, когда грязь превышала и ту высокую мѣру, которая считалась дозволенной въ то время". (Энгель).

Подобное-же положеніе дорогъ находимъ и въ Германіи: „повозку сопровождали слуги съ крюками и лопатами, поѣздки были весьма медленны, крайне дороги и сопряжены съ большими опасностями". Отправляясь въ путешествія, нынѣ на лошадяхъ требующія всего нѣсколько часовъ, служили молебны; въ случаѣ болѣе далекихъ путешествій дѣлали завѣщанія.

Въ Австріи и Венгріи въ самомъ концѣ прошлаго столѣтія вывозъ многихъ товаровъ былъ невозможенъ, въ виду столь печальнаго состоянія дорогъ, что издержки провоза товаровъ до границы превышали самую стоимость товара.

Не въ лучшемъ положеніи находилось дорожное дѣло и въ Россіи. Петръ I обратилъ свое вниманіе на дороги и въ видахъ упорядоченія всего дѣла создалъ новыхъ должностныхъ лицъ — „земскихъ комиссаровъ", которые должны были заботиться о содержаніи дорогъ въ исправности; но послѣ смерти Петра Великаго, при его пріемникахъ земскіе комиссары были упразднены и „дѣло наблюденія за дорогами долго оставалось безъ разрѣшенія".

При императрицѣ Елизаветѣ Петровнѣ нашли необходимымъ

устроившуюся „канцелярію перспективной дороги“ сдѣлать центральнымъ установленіемъ, завѣдующимъ всѣми большими дорогами. Она открыта въ 1755 г. подъ именемъ „Канцелярія отъ Строеній Государственныхъ дорогъ“ въ Тоснѣ, а контора ея въ Москвѣ. Исполнителями ея распоряженій были губернаторы и воеводы. Однако не располагая достаточными средствами, не имѣя въ своемъ распоряженіи техниковъ, которымъ можно было бы поручить дѣло, да и не имѣя даже точныхъ свѣдѣній о причинахъ неудовлетворительности всѣхъ дорогъ, кромѣ „перспективной“, связывавшей обѣ столицы, Канцелярія почти ничего не могла сдѣлать и, по учрежденіи губерній, наблюденіе за дорогами въ 1780 г. было возложено на губернаторовъ и подчиненныхъ имъ органовъ исполнительной полиціи, но дѣла пошли еще хуже и черезъ 6 лѣтъ опять открыли „Комиссію о дорогахъ“, которая дѣйствовала не лучше прежнихъ. Между тѣмъ состояніе дорогъ было отчаянное, особенно осенью, такъ что случалось, что возчики, взявшіеся за перевозку клади, будучи физически не въ состояніи выполнить принятаго на себя обязательства, сваливали кладь на дорогу, а сами разбѣгались. Водяными путями сообщенія вѣдалъ учрежденный въ 1798 г. Департаментъ водяныхъ коммуникацій, переименованный (съ новымъ штатомъ) въ Экспедицію водяныхъ сообщеній. Къ ней въ 1809 году присоединено завѣдываніе дорогами. Новая эра для дорожнаго дѣла въ Россіи и начинается лишь со времени учрежденія Главнаго Управленію Путей Сообщенія въ 1809 году.

Въ западно-европейскихъ государствахъ, особенно крупныхъ, уже къ концу XVIII вѣка и въ началѣ XIX вѣка дороги значительно улучшаются, благодаря распространенію шоссированія, но отчаянное положеніе дорогъ въ мелкихъ государствахъ затрудняло пользованіе этими улучшенными дорогами для развитія международныхъ сношеній. При этомъ нельзя не указать на своеобразный способъ вообще улучшенія дорогъ, поддержанія ихъ въ исправности и распространенія шоссе въ Англіи и Уэльсѣ. Здѣсь, въ отличіе отъ того, какъ дѣло велось на континентѣ и въ Шотландіи и Ирландіи, центральное правительство не принимало на себя хлопотъ по этимъ предметамъ: это было дѣло приходовъ, общинъ и ихъ союзовъ, которымъ давалось правительствомъ право, если ими устраивалась улучшенная дорога шоссе, взимать съ проходящихъ и проѣзжаю-

щихъ дорожную пошлину для уплаты процентовъ и самаго занятаго для устройства дороги капитала. Такое положеніе дѣла продолжалось до 60-хъ годовъ настоящаго столѣтія, когда обнаружилось стремленіе правительства взять завѣдываніе этимъ дѣломъ въ свои руки. Впервые взиманіе дорожной пошлины было разрѣшено въ 1346 г. съ цѣлью исправить дорогу (отъ St. Giles къ Charing), но этотъ фактъ остается одиночнымъ до второй половины 17 вѣка, когда эта мѣра снова начинаетъ практиковаться и притомъ все еще довольно долгое время безъ успѣха, такъ какъ населеніе не только избѣгало такихъ дорогъ, но не останавливалось даже передъ насиліемъ, разрушая домики сборщиковъ дорожныхъ пошлинъ. Мало того, изъ сосѣднихъ съ Лондономъ земледѣльческихъ мѣстностей подаются петиціи съ протестомъ противъ проведенія хорошихъ дорогъ въ отдаленныя мѣстности, такъ какъ въ такомъ случаѣ, при болѣе дешевомъ трудѣ въ послѣднихъ, хлѣбъ и сѣно можно будетъ доставлять дешевле чѣмъ прежде, а это раззоритъ петиціонеровъ. Въ сущности, только черезъ 100 лѣтъ указанная мѣра улучшенія и постройки дорогъ сдѣлалась общераспространенной въ Англіи и Уэльсѣ, особенно при постройкѣ шоссейныхъ дорогъ.

Во всѣхъ странахъ въ прошломъ столѣтіи правительство, въ своей заботливости о предохраненіи шоссе и др. дорогъ отъ порчи, издаютъ распоряженія, коими опредѣляется, въ какое время насколько могутъ грузиться повозки и при какой ширинѣ ободьевъ колесъ, причемъ размѣръ взимавшейся пошлины уменьшается съ увеличеніемъ ихъ ширины и съ уменьшеніемъ нагрузки, и наоборотъ; или же правительство стремится достигнуть той же цѣли — регулировать нагрузку,—опредѣляя не болѣе какого числа лошадей въ какія повозки можетъ быть запряжено, причемъ въ соотвѣтствіи съ этимъ взимается и пошлина.

Къ концу первой трети XIX вѣка, когда улучшеніе дорогъ стало болѣе распространеннымъ на западѣ, появленіе желѣзныхъ дорогъ остановило дальнѣйшее развитіе шоссе и совершенно затмило то улучшеніе, которое представляло собою появленіе шоссейныхъ дорогъ. Такимъ образомъ исторія развитія путей сообщенія на сушѣ въ XIX вѣкѣ есть почти исключительно исторія развитія желѣзныхъ дорогъ.

Изъ вышеизложеннаго ясно, что и къ началу XIX вѣка преобла-

дающее значеніе сохраняется за водными путями сообщенія, наличностью которыхъ прежде всего обусловливались уже и въ древности первые шаги на пути культурнаго и экономическаго развитія народовъ.

Естественные водные пути, представляя собою ровный путь, дозволяющій пользоваться къ тому же даровыми двигателями—или теченіемъ, или вѣтромъ — представляли громадныя преимущества по сравненію съ путями на сушѣ и до проведенія желѣзныхъ дорогъ о соперничествѣ между ними не могло быть и рѣчи.

Уже нѣсколько сотъ лѣтъ тому назадъ*) были изобрѣтены шлюзы благодаря чему явилась возможность созданія искусственныхъ водныхъ путей—каналовъ,—которые связывали бы рѣки и моря и неодинаковаго уровня.

Какъ относительно дорогъ, такъ и относительно каналовъ приходится признать первенство по распространенію ихъ за Франціей: здѣсь въ 1605 году первый каналъ съ шлюзами началъ былъ постройкой на счетъ казны въ видахъ соединенія Сены и Лоары, а къ XIX в. имѣлось уже до 1000 километровъ каналовъ, на сооруженіе которыхъ было истрачено до 120 мил. ливровъ. На улучшеніе рѣкъ правительство менѣе обращало вниманія, такъ что хотя работы въ этомъ отношеніи начались уже съ XVI вѣка, но до 30-хъ годовъ настоящаго столѣтія они представляются весьма незначительными.

Медленно развивается сооруженіе каналовъ въ Германіи, въ Англіи же, можно считать, періодъ усиленнаго сооруженія каналовъ начинается лишь съ 1759 г.—времени сооруженія Бриджуотерскато канала, соединившаго богатыя каменноугольныя копи герцога въ Worsley съ Манчестеромъ. Съ свойственной англичанамъ энергіей, взявшись за постройку каналовъ, они устроили ихъ уже нѣсколько тысячъ километровъ, затративъ болѣе 13 милл. фунт. стерлинговъ къ 1825 году, когда на сцену выступаютъ желѣзныя дороги, увлеченіе которыми надолго заставило позабыть о каналахъ. Такимъ образомъ каналы раздѣлили участь шоссе, но они уступили только

---

*) Sax относитъ изобрѣтеніе шлюзовъ къ началу 16 вѣка, Perrot—къ 15 вѣку, Meitzen указываетъ, что они были извѣстны голландцамъ еще въ средніе вѣка; затѣмъ Ганзой былъ построенъ въ 1398 г., между Эльбой и Травой Steckenitzcanal, имѣвшій шлюзы; Roscher указываетъ на существованіе Фландрскихъ шлюзовъ еще въ 1243 году.

послѣ ожесточенной борьбы, о которой намъ еще придется говорить ниже.

Въ Россіи къ улучшенію рѣкъ мѣръ не принималось; о сооруженіи каналовъ впервые началъ заботиться Петръ В., но до XIX в. были окончены лишь Вышневолоцкій и Ладожскій и каналы въ С.-Петербургѣ *). Шоссе въ Россіи появляется также только въ XIX вѣкѣ (1816 г.).

ГЛАВА II.

Въ какомъ положеніи пути сообщенія въ Россіи находились въ началѣ настоящаго вѣка можно судить на основаніи нижеприводимыхъ отзывовъ тѣхъ Главныхъ Директоровъ путей сообщенія, которымъ выпало на долю организовать все управленіе путей сообщенія въ Россіи, начиная съ 1809 года, когда (20 ноября) послѣдовало Высочайшее утвержденіе учрежденія о управленіи путей сообщенія.

Согласно сему учрежденію, во главѣ управленія поставленъ Глав-

*) Въ Арх. М. П. С. по Канц. 1826 г., № 228, находимъ слѣдующія данныя, касающіяся этихъ каналовъ, во всеподд. отчетѣ главнаго директора Путей Сообщенія за 1810 г. (также и отдѣльно напечатанномъ). «Искуственная система канала Вышневолоцкаго, соединяющаго рѣки Тверцу и Мсту есть первое сего рода въ Россіи сооруженіе. Каналъ сей существуетъ цѣлое столѣтіе. Онъ устроенъ съ особенными отъ Правительства пособіями гражданиномъ Сердюковымъ, который пользовался и всѣми отъ него доходами и который послѣ получилъ за сіе дворянское достоинство». «Сколь не слабы были въ тогдашнее время познанія въ гидравликѣ, со всѣмъ тѣмъ всѣ устроенныя Сердюковымъ шлюзы и водохранилища долго не требовали никакихъ улучшеній, пока содержались въ исправности. Воды всегда были обильны. Можетъ быть тогдашнее положеніе окрестныхъ мѣстъ тому способствовало. Съ истребленіемъ лѣсовъ все сіе пресѣклось и въ послѣдствіи времени нужно было искать новыхъ водяныхъ запасовъ».

Ладожскій каналъ. „Каналъ сей, соединяющій рѣку Волховъ съ Невою для обхода Ладожскаго озера, заложенъ въ 1719 году собственными *Государя Императора Петра Великаго* руками и есть одинъ изъ знаменитыхъ памятниковъ тогдашняго времени. Онъ простирается длиною на 104 в. Начальное предположеніе было дать ему глубину ниже озерной воды въ 3 аршина такъ, чтобы вода изъ р. Волхова въ Неву могла имѣть естественное теченіе и не было-бы надобности ни въ какихъ резервуарахъ; но послѣ для скорѣйшаго окончанія и по встрѣтившимся затрудненіямъ въ копкѣ сего канала по причинѣ крѣпкаго по мѣстамъ грунта, а болѣе потому, что найдена возможность наполнять его накопными водами изъ находящихся подлѣ него

ный Директоръ; при немъ и подъ его предсѣдательствомъ учрежденъ былъ Совѣтъ изъ 3 членовъ — которые вмѣстѣ съ тѣмъ суть и генералъ-инспекторы, входящіе въ составъ учрежденнаго тогда же корпуса инженеровъ („на воинскомъ положеніи"). Въ него входятъ, кромѣ генералъ-инспекторовъ, начальники 10 округовъ, между которыми были распредѣлены всѣ внутренніе пути сообщенія, 15 управляющихъ директоровъ, 20 директоровъ производителей работъ, 30 инженеровъ, 1-го класса, 45—2-го и 70—3-го класса. Сверхъ того для успѣшнѣйшаго производства работъ была учреждена мастерская бригада, съ офицерами во главѣ, а для судоходства и полицейскаго надзора — полицейская команда, во главѣ которой стояли смотрители.

„Для пріуготовленія юношества и образованія инженеровъ" учрежденъ былъ особый Институтъ (директоръ, 7 профессоровъ, смотритель и экономъ), число воспитанниковъ въ которомъ не должно было превосходить 80 чел. Для принятія требовался возрастъ не менѣе 15 лѣтъ, здоровое тѣлосложеніе и умѣнье говорить и писать по русски и по французски. При Совѣтѣ для производства письменныхъ дѣлъ была учреждена Канцелярія.

При Главномъ Директорѣ была учреждена (§ 13 учрежденія) Эк-

болотъ, глубина была убавлена отъ 3 до 4 футъ. Каналъ сей оконченъ и судовой ходъ по всему его пространству начатъ въ 1731 году".

„Въ 1748 году предпринято было паки углубленіе его во всѣхъ тѣхъ мѣстахъ которые не въ настоящую пропорцію вырыты и гдѣ по новости сооруженія сего оказались наносы. Работа сія начата съ зимы 1749 и продолжалась по 1757 годъ. Въ сіе время углублено на $13^1/_2$ футъ 12 верстъ. Послѣ того съ 1775 года въ разные времена вырыто въ сію-же пропорцію 3 версты и наиболѣе у впадающихъ въ каналъ сей рѣкъ и у спусковъ».

«Берега сего канала сперва обдѣлывались фашинами, но съ 1724 г. велѣно было укрѣплять оныя деревомъ по чертежу, собственною рукою *Государя Петра Великаго* начертанному. Въ 1731 и въ послѣдующихъ годахъ назначено было сверхъ деревяннаго ростверка класть дикій круглый камень».

«На сооруженіе сего канала употреблено, какъ по свѣдѣніямъ бывшей Ладожской Экспедиціи видно: съ заложенія его по 1736 г. 2.477.676 руб. и съ сего года по 1785 на углубленіе, разныя улучшенія и на содержаніе его со всѣми людьми 2.864.171 руб., всего — 5.341.847 руб.».

„Каналъ сей находился сперва подъ вѣдѣніемъ разныхъ знаменитыхъ въ тогдашнее время чиновъ, потомъ управляемъ былъ особою Канцеляріею; съ 1783 года поступилъ въ вѣдомство С.-Петербургской Казенной Палаты, въ которое время учреждена при немъ и Экспедиція; въ 1797 году съ другими гидротехническими сооруженіями поступилъ въ завѣдываніе бывшаго Департамента Водяныхъ Коммуникацій, и съ сего времени отпускалось на содержаніе его ежегодно по 66.753 руб.".

спедиція, раздѣлявшаяся на три разряда подъ начальствомъ одного управляющаго Экспедиціею (§ 14). Первый разрядъ вѣдалъ водяныя сообщенія, второй — сухопутныя, а третій — торговые порты.

Въ нѣкоторомъ противорѣчіи однако съ указанными §§ стоятъ §§ 148, 149 и 204 того же учрежденія: уже самый отдѣлъ *B*, начинающійся § 148, озаглавленъ „Положеніе для экспедиціи водяныхъ сообщеній“ и тоже названіе повторяется въ § 148, тогда какъ § 14 говорилъ лишь о „разрядѣ“ водяныхъ сообщеній, какъ части одной Экспедиціи; въ § 149 говорится: „Всѣми тремя отдѣленіями управляетъ одинъ начальникъ подъ именемъ управляющаго Экспедиціею“. Опять же, въ § 14 во главѣ всѣхъ трехъ „разрядовъ“, составлявшихъ Экспедицію, былъ поставленъ одинъ управляющій экспедиціею. Еще большая неясность получается при сопоставленіи указанныхъ статей съ § 204, коимъ заканчивается отдѣлъ *B*: „Сіе самое положеніе наблюдается во второмъ и третьемъ разрядѣ Экспедиціи. Смотри учрежденіе объ управленіи путями сообщенія, гл. I, § 14“.

Изъ дѣлъ архива Министерства путей сообщенія, относящихся къ тому времени, также видно, что рядомъ съ Экспедиціей водяныхъ сообщеній была образована Дорожная экспедиція.

Все управленіе сосредоточено было въ Твери, „яко пунктѣ важнѣйшемъ въ отношеніи къ столицѣ“ (§ 50).

Обязанности Главнаго Директора заключались: 1) въ бдительномъ и строгомъ наблюденіи, чтобъ всѣ подъ начальствомъ его состоящіе чиновники возложенныя на нихъ должности исполняли во всей точности; 2) онъ *непосредственно* доноситъ обо всемъ Государю Императору; 3) онъ распоряжается отпускаемыми по штату суммами; 4) онъ предсѣдательствуетъ въ Совѣтѣ и предлагаетъ ему „дѣла на разсужденіе“; 5) онъ составляетъ и подноситъ Государю Императору на утвержденіе всѣ постановленія, до образованія путей сообщенія относящіяся, и всѣми частями оныхъ управляетъ и 6) ежегодно представляетъ всеподданнѣйшій отчетъ о своемъ управленіи (§§ 39—50).

Совѣтъ является необходимымъ ближайшимъ сотрудникомъ главнаго директора. Всѣ дѣла, до путей сообщенія относящіяся, какого-бы рода они ни были, будутъ разсматриваемы въ Совѣтѣ; главный директоръ основываетъ свои разрѣшенія на заключеніяхъ Совѣта и на даваемыхъ отъ него вслѣдствіе того предписаніяхъ подписываемо будетъ: разсматриваемо въ Совѣтѣ; никакая работа не должна быть

предпринимаема безъ предварительнаго разсмотрѣнія и сужденія въ Совѣтѣ (51—60 §§). Подъ вѣдѣніемъ *окружныхъ начальниковъ* состоять всѣ работы, до построенія, улучшенія или поддержанія произведенныхъ сооруженій относящіяся. Они ежемѣсячно обо всѣмъ доносятъ главному директору и сверхъ того обязаны два раза въ годъ осматривать свои округа и „о послѣдствіи доносить Главному Директору". Въ ихъ вѣдѣніи состоятъ всѣ нижніе чины. Однако „полицейская команда состоитъ подъ вѣдѣніемъ окружныхъ начальниковъ *или* гражданскихъ губернаторовъ" (§ 101).

Однако первые шаги на пути къ упорядоченію всего дѣла были крайне трудны. Не имѣлось свѣдѣній, не имѣлось людей, необходимыхъ для организаціи управленія, а между тѣмъ состояніе путей оставляло желать весьма многаго. Пользуясь всеподданѣйшими отчетами двухъ первыхъ Главныхъ Директоровъ путей сообщенія, принца Гольштейнъ-Ольденбургскаго и генерала Деволанта за 1810, 11 и 12 г.г. *), до извѣстной степени мы можемъ представить себѣ, сколько дѣйствительной энергіи и дѣйствительной любви къ дѣлу требовалось, особенно отъ перваго Директора, чтобы положить первыя основанія раціональному, по возможности единообразному, въ рукахъ государства централизованному завѣдыванію путями сообщенія.

„При вступленіи моемъ въ управленіе водяныхъ коммуникацій", пишетъ первый директоръ въ отчетѣ за 1810 г., „въ апрѣлѣ 1809 г., обозрѣвъ ходъ дѣлъ бывшаго Департамента (т. д. Департамента вод. коммун.), я долженъ былъ оставить его въ полномъ своемъ дѣйствіи". „Коль скоро конфирмованъ былъ (высоч. указъ, іюля 16, 1809 г.) поднесенный отъ меня докладъ и штатъ Экспедиціи водяныхъ сообщеній, то въ тоже время даны были отъ меня предписанія какъ инспекторамъ, такъ и всѣмъ подчиненнымъ Департаменту

*) Къ крайнему сожалѣнію въ Архивѣ М. П. С. дѣло съ отчетомъ за 1809 г., т. е. *первый* годъ дѣйствія новаго учрежденія, не оказалось, а дѣло съ этимъ заголовкомъ (№ 228) заключаетъ въ себѣ данныя, относящіяся уже къ 1810 г. между тѣмъ изъ первыхъ-же словъ доклада видно, что былъ уже отчетъ за 1809 г. представленъ: „Въ маѣ мѣсяцѣ (читаемъ здѣсь) минувшаго года я имѣлъ щастіе представить Вашему Императорскому Величеству первое обозрѣніе ввѣреннаго мнѣ управленія водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній. Въ немъ кратко изъяснилъ я положеніе, въ которомъ нашелъ я часть сію вообще". И этого-то столь цѣннаго отчета и не оказывается въ Архивѣ!

мѣстамъ и лицамъ, прекратить всякое съ нимъ сношеніе и входить съ представленіями по всѣмъ предметамъ прямо ко мнѣ. Въ сіе-же время сдѣланы отъ меня циркулярныя отношенія ко всѣмъ начальникамъ губерній, чтобы доставили мнѣ мѣстныя свѣдѣнія какъ о движеніи сей части, такъ и о разныхъ недостаткахъ и неудобствахъ, какія ими могли быть примѣчены, и вообще о всемъ томъ, что къ исправленію ея можетъ быть по мнѣнію ихъ нужно".

12 октября 1809 г. въ Твери была открыта Экспедиція водяныхъ сообщеній, но такъ какъ указомъ 30 авг. 1809 г. Главному Директору ввѣрено и управленіе сухопутными сообщеніями, то задача усложнялась. „По присоединеніи къ ней (Экспедиціи) сухопутной части и дѣлъ по портамъ она требовала дальнѣйшаго устройства".

Дѣла по сухопутнымъ сообщеніямъ вѣдались „Дорожной Экспедиціей", которая съ учрежденіемъ Управленія путей сообщенія должна была упразднiться съ 1 января 1810 г.

„Прежнія дѣла по Департаменту (т. е. водяныхъ коммуникацій) и по Дорожной Экспедиціи до 1810 г. не могли еще поступить въ Экспедицію путей сообщенія. Обѣимъ онымъ мѣстамъ назначенъ былъ срокъ окончить ихъ къ 1 января. Съ истеченіемъ сего срока они закрыты и всѣ дѣла ихъ доставлены въ Тверь въ томъ видѣ, въ какомъ они могли быть къ сему времени приготовлены".

„Счетная Экспедиція, при Департаментѣ бывшая, осталась въ С.-Петербургѣ. Ей назначенъ былъ срокъ для окончанія счетовъ 1 марта". „Въ обязанность ея поставлено было обревизовать всѣ прежнія счета и книги по 1 ярваря 1810 г., но она ревизіи сей не только къ сроку, но и далѣе окончить не могла. Наконецъ по докладу моему и по Высочайшему Вашего Императорскаго Величества соизволенію (указъ 13 іюня 1810 г.) Экспедиція сія поступила со всѣми чинами въ вѣдомство Министерства финансовъ".

Положеніе судоходныхъ сообщеній оставляло желать многаго. „Самыя первыя свѣдѣнія о состояніи сей части открыли мнѣ, пишетъ Главный Директоръ, что она требуетъ особеннаго устройства". Въ теченіе 1809 и 10 г.г. имъ дѣлались сношенія съ начальниками губерній для полученія свѣдѣній о состояніи дорогъ; начальникамъ только что вводившихся округовъ было предписано представить описаніе дорогъ, но въ большинствѣ случаевъ „обширность занятій... не дозволили имъ удовлетворить моимъ порученіямъ

и составить дорогамъ описанія". „Не бывъ засимъ въ возможности принять дороги и на 1811 годъ въ мое вѣдѣніе, я долженъ былъ отозваться пока всѣмъ начальникамъ губерній, что часть сія должна опять остаться на прежнемъ положеніи впредь до новаго ея образованія".

По организаціи управленія водными путями приняты были слѣдующія мѣры. Сперва изготовлялись „подробныя наставленія" для отдѣльныхъ округовъ, которыя затѣмъ постепенно и открывались. Прежде другихъ открылся 1 округъ—въ виду приближенія навигаціи и упраздненія Департамента водяныхъ коммуникацій и подчиненныхъ ему конторъ Вышневолоцкой и Боровицкой и Экспедиціи Ладожскаго канала, вмѣсто которыхъ были назначены директора,— именно 1 мая 1810 года. Вслѣдъ затѣмъ открыты были II, III, VI, VII, V и VIII округа, начальникамъ которыхъ были даны дополнительныя наставленія. Для начальниковъ IV и IX округовъ были выработаны „лишь предварительныя начертанія ихъ обязанностей", такъ какъ работы въ этихъ округахъ требовали „особыхъ изъясненій" и самими начальниками должны были быть доставлены свѣдѣнія, которыя послужили бы „основаніемъ къ составленію и для нихъ подробныхъ наставленій". „Для образованія X округа положено только первое начало". „Образованіемъ округовъ Главное Управленіе путей сообщенія доставило себѣ возможность всѣ дѣйствія свои обращать къ настоящей цѣли, для коей они предназначены. Опытъ самаго перваго времени показалъ существенную пользу сего преобразованія".

„Но чтобъ еще ближе постигли всѣ окружные начальники точное намѣреніе Правительства, для коего новыя приняты распоряженія по управленію сея части, и чтобъ ввести ихъ въ единообразное понятіе всѣхъ малѣйшихъ подробностей, до должности ихъ относящихся, признано было за нужное къ концу года созвать всѣхъ ихъ въ Тверь и изъяснить каждому лично все то, что для кого изъ нихъ могло представляться не въ томъ видѣ, какъ въ самомъ существѣ быть должно".

„Здѣсь даны имъ общія правила для сношеній и переписки, дабы тѣмъ сколько можно сократить письменное въ канцеляріяхъ ихъ производство и болѣе обратить ихъ къ личному за всѣми частями надзору".

„Здѣсь показаны были каждому способы и средства въ продолженіи гидротехническихъ сооруженій и работъ, опредѣленъ точный срокъ, къ которому должны они представлять всѣ свои проекты для будущихъ сего рода строеній; показанъ общій планъ, коему они слѣдовать въ семъ случаѣ обязаны, и разрѣшены всѣ недоразумѣнія, какія кто имѣть могъ въ сужденіяхъ своихъ на счетъ разныхъ предметовъ, по учрежденію къ ихъ должности относящихся; а паче всего по части разныхъ хозяйственныхъ распоряженій".

„Все сіе не могло-бы съ такою удобностію быть совершено посредствомъ письменныхъ каждому изъясненій. Личное присутствіе ихъ имѣло вообще для усовершенія новаго по округамъ образованія нарочитую пользу".

Въ этотъ-же пріѣздъ, при личныхъ объясненіяхъ, явилась возможность опредѣлить вполнѣ точно границы каждаго округа такъ что каждый начальникъ могъ получить и особую карту своего округа*).

Для окончательнаго образованія округовъ необходимо было снабдить ихъ инженерными офицерами по штату и нижними чинами и здѣсь-то встрѣтились особенныя затрудненія для новаго учрежденія. Корпусъ инженеровъ хотя былъ сформированъ „но въ такомъ только количествѣ чиновъ, сколько найти ихъ можно было. Необходимость заставила ограничиться распредѣленіемъ ихъ на мѣста самыя нужнѣйшія. Округи важнѣйшіе какъ-то: I, II и VII преимущественно ими снабжены. Другихъ округовъ начальникамъ предоставлено было пріискивать самимъ людей съ потребнымъ познаніемъ и способностями. Нѣкоторыя изъ нихъ предуспѣли въ ономъ"...

„Но вообще число всѣхъ пріисканныхъ въ округахъ для инженерныхъ занятій чиновъ простирается только до 9 человѣкъ". Хотя имѣлась вполнѣ основательная надежда, что институтъ инженеровъ путей сообщенія дастъ возможность пополнить комплектъ, но ожидать этого можно было не ранѣе какъ черезъ 8—10 лѣтъ, а между тѣмъ уже изъ преждеопредѣленныхъ 7 офицеровъ выбыло отставкою

---

*) Въ архивѣ Министерства путей сообщенія не оказалось приложеній IV и V къ всеподданнѣйшему отчету за 1810 годъ, такъ что столь любопытный матерьялъ сохранился только благодаря тому случайному обстоятельству, что они были напечатаны. Прил. IV однако не имѣется и въ печатномъ экземплярѣ отчета за 1810 г., находящемся въ библіотекѣ Института путей сообщенія.

и обращеніемъ въ прежнюю службу. Вотъ въ какомъ положеніи находимъ мы округа путей сообщенія къ 1 января 1811 года по отношенію къ числу чиновниковъ по штату положенныхъ и на лицо находившихся *).

Во всѣхъ 10 округахъ требовалось по штату: инженеровъ—148, чиновниковъ мастерской бригады—23, смотрителей полицейской бригады—350, чиновниковъ канцелярій—45; на лицо имѣлось—инженеровъ 81, считая и заступающихъ ихъ мѣсто статскихъ чиновниковъ, если-же взять только штатныхъ, то недочетъ составлялъ—87 чел.; чиновниковъ мастерской бригады недоставало—12, смотрителей—211, чиновниковъ канцеляріи—17, а всего вмѣсто 566 чинов. имѣлось 240 штатныхъ и 22 исправл. должности.

Если взять по округамъ, то получимъ:

	Округа путей сообщенія.									
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VII	IX	X
Полагалось по штату:	69	57	102	55	60	61	70	34	40	18
Имѣлось на лицо:	65	53	49	10	15	23	35	6	4	2

Какъ изъ приведенныхъ данныхъ видно, только два первыхъ округа могли считаться образованными, III и VII-ой имѣли всего около половины по штату положенныхъ чиновниковъ, IV-VI—всего отъ $^1/_3$ до $^1/_5$ штатнаго числа, а въ VIII-X, вмѣстѣ взятыхъ, имѣлось налицо 12 чиновниковъ вмѣсто 92!

Однако еще больше затрудненій для образованія округовъ представлялъ недостатокъ нижнихъ чиновъ.

„Одинъ I-й округъ имѣлъ ихъ надлежащее количество, отъ коихъ нѣкоторую малую часть можно было отдѣлить и для II-го округа. Прочіе всѣ безъ изъятія имѣли въ томъ крайнюю надобность“.

Главный Директоръ полагалъ, конечно, на первое время, въ пяти округахъ удовольствоваться хотя-бы половиннымъ числомъ сравнительно съ штатомъ; при такомъ даже расчетѣ требовалось 127 унтеръ-офицеровъ, 1.203 рядовыхъ, да 80 піонеровъ для мастерской бригады.

По Высочайшему соизволенію „всѣ сіи люди назначени изъ полковъ, къ фрунтовой службѣ неспособныхъ, изъ разныхъ ближай-

*) Прил. VI къ всепод. отчету за 1810 годъ.

шихъ къ округамъ дивизій по мѣрѣ выпуска ихъ; но въ теченіе 1810 года ни одного изъ нихъ еще не поступило" *).

Въ виду большей важности въ то время водныхъ путей сообщенія на нихъ естественно было обращено главное вниманіе только что образованнаго Управленія путей сообщенія. Обозрѣнія нѣкоторыхъ рѣкъ и каналовъ привело Главнаго Директора къ заключенію, что часть эта по большей части оказывается въ довольно удовлетворительномъ состояніи, впрочемъ за исключеніемъ Ладожскаго канала и Тверецкаго бечевника.

Въ виду непринятія своевременно „нарочитыхъ" по важности канала мѣръ, онъ пришелъ „наконецъ въ совершенное запущеніе. Я нашелъ берега его почти вездѣ обрушившимися, такъ что во многихъ мѣстахъ и самая 10-ти саженная по поверхности воды ширина его убавилась и сдѣлалась не болѣе 9 и даже 8 саж. Всѣ шлюзы и спуски обветшали; щиты сгнили и вода изъ резервуаровъ безвременно истекала. Завалы и наносные пески, наипаче противу устьевъ рѣкъ и спусковъ, вовсе затрудняли судоходство. Можно полагать, что въ сихъ мѣстахъ едва-ли и въ прежнее время было произведено такое углубленіе, какое по свѣдѣніямъ видно" **).

Тверецкій бечевникъ причинялъ значительныя остановки и затрудненія при движеніи судовъ. „Бечевникъ сей носилъ одно только названіе: я не нашелъ почти и слѣдовъ его существованія".

Вслѣдствіе этого принятыми уже въ 1810 году „самыми рѣшительными мѣрами устроено чрезъ рѣчки, ручьи и овраги, бечевникъ пересѣкающіе новыхъ мостовъ 108", да исправлено мостовъ — 18 и водопроводныхъ трубъ—12, кромѣ планировки въ нѣкоторыхъ мѣстахъ береговъ и другихъ земляныхъ работъ ***).

Во всякомъ случаѣ и по другимъ рѣкамъ и каналамъ продолжались или вновь были начаты работы въ видахъ приведенія ихъ въ лучшее для пользованія ими положеніе.

---

*) Хотя во всеподданнѣйшемъ отчетѣ говорится, что свѣдѣнія о числѣ людей въ полицейской и мастерской бригадахъ къ 1811 г. даются въ приложеніи VI къ отчету, но въ самомъ приложеніи никакихъ свѣдѣній по этому предмету не имѣется. Изъ прил. III къ отчету за 1811 и 1812 г.г. видно, что къ 1813 г. недоставало противъ штата 1.249 чел. (слѣдовало—3.559, а было—2.310 чел.).

**) Отчетъ за 1810 г., стр. 48.

***) Тамъ-же, стр. 69 и 70.

Затѣмъ было обращено вниманіе Директоромъ на самый порядокъ судоходства по важнѣйшему пути — Вышневолоцкой системѣ. Хотя въ началѣ 1809 г. уже были изданы для сего пути правила по положенію бывшаго особаго Комитета, но частію они требовали дополненія и измѣненія, а частію отмѣны. Судоходство втеченіе 1809 года по этой системѣ „показало мнѣ всѣ неудобства, его затрудняющія, но чтобъ еще ближе ихъ сообразить, я счелъ нужнымъ въ началѣ слѣдующаго года призвать къ себѣ лучшее купечество, отправляющее суда по сему пути, и войти съ нимъ во всѣ подробности сего дѣла. Личныя и на письмѣ поданныя отъ нихъ объясненія подтвердили мои усмотрѣнія и на нихъ основано то учрежденіе для системы, которое въ 29-й день октября 1810 года удостоено Высочайшаго утвержденія“ *).

Составленный Главнымъ Управленіемъ путей сообщенія проектъ правилъ въ Государственномъ Совѣтѣ, въ соединенномъ засѣданіи Департаментовъ Законовъ и Государственной Экономіи 4-го октября 1810 г. былъ подвергнутъ нѣкоторымъ существеннымъ измѣненіямъ и въ такомъ исправленномъ видѣ удостоился Высочайшаго утвержденія“ **).

По этому поводу былъ изданъ (29 октября 1810 г.) Высочайшій манифестъ“ объ утвержденіи учрежденія о судоходствѣ относительно системы водъ р. Волги черезъ Вышневолоцкій каналъ до С.-Петербурга съ принадлежащимъ къ нему наставленіемъ Судоходной Расправы и Штатомъ сей Расправы“.

Правилами, въ семъ „Учрежденіи“ заключающимися, крайне подробно предусматриваются возможные при движеніи судовъ случаи, такъ что даже нѣкоторые §§ представляются, пожалуй, лишними, напримѣръ § 70 постановляется, что если барка потребуетъ починки, то она опять становится въ линію, когда будетъ починена по свидѣтельству 6 человѣкъ; §§ 1—7 говорятъ относительно заблаговременнаго приведенія въ порядокъ барокъ, зимовавшихъ въ Тверцѣ и т. п.

Правила установляютъ, какой мѣры должны быть барки, какая осадка допускается въ какое время и на какихъ участкахъ (§§ 8, 42, 43).

---

*) Отчетъ за 1810 г., стр. 35.

**) Архивъ Министерства п. с. Дѣло № 160/83 о Высоч. утвержд. учрежден. судоходства.

За нарушеніе устанавливаются штрафы (§§ 10, 50, 52, 54). Вводится (§§ 33) сборъ на жалованье членамъ Судоходной Расправы и маклерамъ съ каждой барки по 1 р., а съ каждаго работника и бечевой лошади по 5 к. „Казенные комиссіонеры будутъ платить сіи деньги наравнѣ съ прочими". Каждый прикащикъ и лоцманъ долженъ имѣть накладную, составленную по формѣ, которая свидѣтельствуется только въ Твери, В. Волочкѣ, Опеченскомъ Рядкѣ и Шлиссельбургѣ; неимѣніе накладной по формѣ влечетъ штрафъ (§§ 60, 61, 64). Правила стремятся оградить интересы и хозяевъ и рабочихъ и грозятъ карами какъ рабочимъ, неисполняющимъ договоровъ, такъ и хозяевамъ, покидающимъ судно и рабочихъ; нанятымъ отъ Рыбинска до Твери плата должна быть уплачена втеченіе 3 дней по прибытіи въ Тверь, иначе они удовлетворяются на счетъ груза (§§ 72, 73, 77).

Любопытна для характеристики времени статья 81-ая! „Работники барокъ, кои станутъ портить бечевникъ и выламывать изъ мостовъ бревна для варенія пищи и тому подобнаго, будутъ тѣлесно наказаны". Купцы и прикащики платятъ по 25 р. пени за каждое истребленное бревно. „При каждомъ караванѣ за послѣднею баркою обязанъ слѣдовать инженерный офицеръ для осмотра мостовъ".

На основаніи донесеній начальниковъ округовъ составлялись правила для „сплава лѣсовъ", для „препровожденія плотовъ и лѣсныхъ гонокъ" и т. п.

Цѣлью учрежденія Судоходной Расправы постановлено было: „дать наиболѣе успѣха судоходству". Ея мѣстопребываніе въ Твери, а отдѣленія — въ Рыбинскѣ, В. Волочкѣ, на Боровицкихъ порогахъ и въ Н. Ладогѣ. Открыта была Расправа въ началѣ 1811 г., причемъ „въ Тверь вызваны были всѣ члены Расправы, избранныя изъ купечества, занимающагося судоходнымъ промысломъ при главнѣйшихъ между Рыбинскомъ и С.-Петербургомъ, пристаняхъ". „Всѣ разбирательства и разсчеты между хозяевами, прикащиками, лоцманами, коноводами и рабочими людьми, кои до того производились или мѣстными городовыми и земскими полиціями, съ разными для судоходства остановками, или чиновниками вѣдомства Путей Сообщенія, съ напраснымъ отвлеченіемъ ихъ отъ настоящаго своего дѣла, обращены въ Расправу и ея отдѣленія". „Дѣйствія ихъ показали на самомъ опытѣ совершенную пользу и ни малѣйшихъ до нынѣ жалобъ

БИБЛИОТЕКА КОММУНИСТИЧЕСКОЙ АКАДЕМИИ

на счетъ распоряженій ихъ, ни отъ кого изъ судоотправителей и рабочаго народа, до Главнаго Управленія не доходило" *).

Расходы по Главному Управленію въ первые годы его существованія были очень не велики, а именно: въ 1810 году отпущено— 2.310.000 р., израсходовано — 1.980.000 р., такъ что получился остатокъ болѣе 300.000 р.; въ 1811 г.—3.080.000 р., израсходовано— 3.050.000 р.; въ 1812 г.—4.680.000 р., израсходовано—3.300.000 р., такъ что за оба года въ остаткѣ оказалось, считая и остатки къ 1811 г. бывшіе на лицо, болѣе 2.300.000 р.

Только что созданному такимъ образомъ Управленію путей сообщенія въ первые-же годы не удалось спокойно развивать свою дѣятельность въ виду начавшейся отечественной войны: „должно было закрыть Экспедицію и прекратить всѣ ея упражненія". Вмѣсто нея временная канцелярія сперва помѣщена была въ Рыбинскѣ, затѣмъ переведена была въ Череповецъ.

ГЛАВА II.

Мы остановились болѣе подробно на разсмотрѣніи учрежденія Главнаго Управленія путей сообщенія, перваго фундамента, на которомъ затѣмъ постепенно и строилась, и развивалась одна часть управленія за другой.

По окончаніи отечественной войны, съ 1816 г. начинаютъ строиться въ Россіи шоссейныя дороги для покрытія расходовъ по ихъ постройкѣ и содержанію былъ установленъ особый сборъ по 25 к. съ каждой ревизской души и по 5% съ платимыхъ купцами податей **).

Изданными общими правилами о дорогахъ 1817 г. и дополнительными къ нимъ 1819 г. всѣ дороги, сообразно съ ихъ важностью раздѣлены на 4 разряда: къ первому отнесена только дорога между

*) Отчетъ за 1811 и 1812 г.г., стр. 110.

**) Изъ собираемыхъ суммъ, коихъ по расчету должно было поступить болѣе 5 милл. руб., должна была ежегодно отдѣляться одна пятая часть для составленія особаго дорожнаго капитала, проценты съ коего со временемъ должны были составлять главныя средства для поддержанія государственныхъ дорогъ. Впрочемъ, правительство скоро отказалось отъ этой мысли составленія дорожнаго капитала.

Петербургомъ и Москвою; ко второму — главные или генеральные тракты т. е. дороги, идущія отъ столицъ къ границамъ государства и свясывающія губернскіе города; къ третьему — отнесены дороги, связывающія уѣздные города, а къ четвертому — проселочныя дороги. Дорога отъ Петербурга до Москвы ввѣрена непосредственному завѣдыванію Главнаго Управленія путей сообщенія. Дороги втораго разряда, оставленныя пока на повинностяхъ мѣстныхъ жителей, ввѣрены попеченіямъ губернаторовъ. Имъ указано довести эти дороги до ширины 30 сажень, составить вѣрныя карты такихъ дорогъ и представлять объ успѣхахъ расчищенія дорогъ вѣдомости въ Министерство полиціи. Дороги третьяго разряда, ввѣренныя также губернаторамъ, повелѣно также довести до 30-саженной широты, но постепенно, доводя первоначально до 10 сажен. Проселочныя дороги ограничены преждеуказанною шириною 3 саженъ, но велѣно позаботиться о приведеніи прежде всего въ порядокъ мостовъ на тѣхъ проселочныхъ дорогахъ, которыя ведутъ къ какимъ-либо важнымъ пунктамъ или необходимы для передвиженія войскъ.

По отношенію къ дорогамъ трехъ первыхъ разрядовъ выработаны правила техническаго ихъ устройства, согласныя съ требованіями строительнаго искусства.

Въ 1816 г. Главное Управленіе переведено изъ Твери въ С.-Петербургъ и съ 1832 г. Главный Директоръ сталъ именоваться Главноуправляющимъ. Въ 1822 г. въ Главное Управленіе путей сообщенія передано изъ Министерства внутр. дѣлъ строительная часть гражданскаго вѣдомства, почему и Управленіе стало называться Главнымъ Управленіемъ путей сообщенія и публичныхъ зданій.

Постройка перваго шоссе—Петербургско-Московскаго—началась въ 1817 г. и окончилась въ 1834 г. Въ 1833 г. уже была опредѣлена, въ общихъ чертахъ, сѣть предполагаемыхъ къ постройкѣ шоссейныхъ дорогъ и установлены основныя правила по устройству и содержанію дорогъ въ государствѣ. По сему закону всѣ дороги Имперіи раздѣлены на пять классовъ: 1) дороги главныхъ сообщеній, государственныя; 2) дороги большихъ сообщеній; 3) дороги обыкновенныхъ почтовыхъ сообщеній изъ губерніи въ губернію; 4) дороги уѣздныхъ торговыхъ и почтовыхъ сообщеній; 5) дороги сельскія и полевыя. Дороги первыхъ двухъ классовъ опредѣлено превращать постепенно въ шоссе, доводя дороги главныхъ сообщеній, государственныя, до

высшей степени совершенства, на счетъ установленнаго сбора, дороги же большихъ сообщеній снабжать не широкими шоссе, безъ излишнихъ издержекъ, но съ прочными профилями, на счетъ земства. Впослѣдствіи, въ 1842 г. (25 ноября) повелѣно было передать въ вѣдѣніе Главнаго Управленія всѣ губернскія шоссе, устраиваемыя и завѣдываемыя губернскимъ начальствомъ. Этимъ же закономъ была опредѣлена и мѣра участія казны и земства въ постройкѣ шоссе: $^1/_5$ расхода принималась казною, $^4/_5$ обращались на общій вспомогательный земскій сборъ (впослѣдствіи вошедшій въ государственный земскій сборъ) и на земскіе сборы губерній, по которымъ проводилось шоссе *).

Для дорогъ, которыя не находились прямо въ завѣдываніи Главнаго Управленія и содержались на счетъ земскихъ повинностей устроены были „губернскія строительныя и дорожныя комиссіи“ и „уѣздныя дорожныя комиссіи“, подчиненныя губернскимъ. Губернскія комиссіи подъ предсѣдательствомъ губернатора состояли изъ непремѣнныхъ членовъ по штату, въ числѣ которыхъ имѣлись и избиравшіеся дворянствомъ депутаты. Въ составъ уѣздныхъ комиссій, подъ предсѣдательствомъ уѣзднаго предводителя или уѣзднаго судьи, входили исправникъ, окружный начальникъ государственныхъ имуществъ, уѣздный землемѣръ и городской голова. Комиссіи эти, какъ по составу, такъ и по недостаточнымъ денежнымъ средствамъ, которыми располагали, сдѣлали въ теченіе тридцати лѣтъ чрезвычайно мало. Въ 1834 г. открыто Московское шоссе 680 верстъ, по 1840 г. отстроено новыхъ шоссе 780 верстъ; 1840—50 г.—2.551 верстъ; 1850—60 г.—2.611 верстъ.

Во всякомъ случаѣ до 1867 г. устройство шоссейныхъ дорогъ не прекращалось, такъ что къ этому времени ихъ имѣлось около 7.000 верстъ. За періодъ 1817—68 г. израсходовано на постройку и содержаніе шоссе въ исправности болѣе 186.000.000 р., въ томъ числѣ собственно на постройку 98.000.000 р. За пользованіе шоссейными дорогами (однако не всѣми) былъ установленъ особый сборъ, взимаемый по особо изданнымъ табелямъ (Уст. п. с., ст. 861). Съ конца 60-хъ годовъ, когда уже вполнѣ сознано было значеніе желѣзныхъ дорогъ и, благодаря громадному содѣйствію со стороны правитель-

*) Никольскій. Справочн. книжка по вѣдомству п. с. 1884 г., стр. 97.

ства, не представлялось основаній ожидать задержки въ дальнѣйшемъ развитіи желѣзнодорожной сѣти, на устройство шоссейныхъ дорогъ почти вовсе не обращается вниманія, какъ на дороги, уже утратившія признававшееся за ними прежде значеніе государственныхъ трактовъ; съ учрежденіемъ земствъ завѣдываніе дорогами, первоначально кромѣ шоссейныхъ, имъ передается; строительныя и дорожныя комиссіи передаются въ вѣдѣніи Министерства внутреннихъ дѣлъ, куда по учрежденіи Министерства путей сообщенія въ 1865 г. возвращена была и вообще вся строительная часть; съ 1871 г. однако постепенно и шоссейныя дороги начинаютъ передаваться земству *).

Сравнительно съ Западно-европейскими государствами Россія оказывается крайне бѣдною шоссейными дорогами, даже по ихъ абсолютной длинѣ **).

	Длина шоссе	Среднее протяженіе шоссе въ саженяхъ	
	въ верстахъ	на 1 кв. версту	на 100 жителей.
Россія . .	21.186	6	19
Пруссія . .	39.322	64	72
Австрія . .	87.818	80	116
Англія . .	186.930	338	265
Франція . .	455.635	490	609

На развитіе водныхъ путей сообщенія Европейскія государства (исключая Франціи) также съ появленіемъ желѣзныхъ дорогъ не обращаютъ уже прежняго вниманія. Только за послѣнія 10—15 лѣтъ,

---

*) Хотя по Уст. пут. сообщ., ст. 11 и прим. 1, дороги государственныя (главныхъ сообщеній) какъ *шоссейныя*, такъ и грунтовыя, состоятъ въ завѣдываніи Министерства п. с., но въ дѣйствительности Министерство завѣдывало только шоссейными, а изъ грунтовыхъ лишь нѣкоторыми въ окрестностяхъ С.-Петербурга и значительными скотопрогонными трактами, всего протяженіемъ около 300 верстъ. Съ 1871 г., какъ сказано, и шоссейныя дороги стали передаваться земствамъ. Высочайше утвержд. 5 апрѣля 1883 г. мнѣніемъ Госуд. Сов. шоссейныя дороги, состоявшія въ вѣдѣніи Министерства п. с., раздѣлены на два разряда: 1) *шоссе общегосударственнаго значенія*, подлежащія непосредственному завѣдыванію Министерства (всѣ шоссе по лѣвую сторону З. Двины и по правую—отъ Днѣпра; Московско-Брестское, Кіевское, Псково-Рижское, находящіяся въ окрестностяхъ С.-Петербурга и побережныя въ Крыму), и 2) *шоссе мѣстнаго значенія*—всѣ остальныя.

**) Ляхницкій. Обыкновенныя дороги. 1889 г. стр. 256.

въ Германіи особенно, вновь выдвигается вопросъ объ улучшеніи внутреннихъ водныхъ путей сообщенія *).

Въ Россіи, хотя заботы правительства въ этомъ отношеніи и не прекращались даже и въ эпоху особаго покровительства развитію желѣзнодорожной сѣти, но частію богатство страны естественными водными путями, частію недостатокъ свободныхъ денежныхъ средствъ, не позволяли затрачивать на это дѣло значительныхъ суммъ. Этимъ объясняется, что къ серединѣ настоящаго столѣтія въ Россіи каналы составляли всего около 580 верстъ, а къ настоящему времени — около 700 верстъ только; естественныхъ водныхъ путей съ искусственными сооруженіями было къ 1855 г.—6.044 верстъ, съ тѣхъ поръ прибавилось еще около 1.000 верстъ. Если сравнить съ этими данными все протяженіе водныхъ путей Россіи, составляющее около 80.000 верстъ, то нельзя не признать, что сдѣланное представляется еще весьма недостаточнымъ тѣмъ болѣе, что судоходныхъ рѣкъ считается всего 39.847 верстъ (а по другимъ источн. всего 32.353 версты), а съ сплавными вмѣстѣ—50.743 версты.

Правительственныя мѣропріятія имѣли въ виду обезпеченіе каждому права безопаснаго пользованія водными путями и уже съ давнихъ поръ **) такое право свободнаго пользованія признается за каждымъ русскимъ подданнымъ безъ различія. Только на основаніи особыхъ постановленій можетъ быть сдѣлано изъятіе какой-либо рѣки изъ числа сплавныхъ общаго пользованія. Для обезпеченія послѣдняго необходимо было рѣшеніе вопроса о *бечевникѣ*, что и пыталось сдѣлать правительство Высочайше утвержд. 16 ноября 1817 года. Положеніемъ о бечевникѣ и въ 1838 г. Общимъ положеніемъ о бечевникахъ и пристаняхъ (П. С. З. 10.964). Въ послѣднемъ, взамѣнъ разнообразныхъ размѣровъ полосы земли, назначенной въ разныхъ мѣстахъ подъ бечевникъ предшествующими распоряженіями правительства, установляется повсемѣстно, въ видѣ общаго правила, допускающаго однако нѣкоторыя исключенія, однообразная мѣра въ 10 саженъ отъ гребня берега. Этотъ бечевникъ объявленъ существую-

*) Подробный историческій очеркъ развитія всѣхъ работъ по водянымъ путямъ сообщенія какъ въ Россіи такъ и въ другихъ государствахъ мы находимъ въ статьѣ г. Гершельмана «Историческій очеркъ внутреннихъ вод. сообщ.» С.-Петербургъ 1892 г.

**) „Путь для всѣхъ чистъ безъ пакости". См. также Улож. 1649 гл. IX ст. 17, 18, Указъ 1687 г. и др.

щимъ *словомъ закона*, (т. е. не требующимъ особыхъ постановленій для его нарѣзки) по всѣмъ сплавнымъ и судоходнымъ рѣкамъ, также по всѣмъ озерамъ и разливамъ, гдѣ открыто или впредь откроется судоходство, а равно сплавъ или гонка лѣса или дровъ. Бечевники различены на 1) естественные и 2) искусственные, причемъ за отводъ земли подъ послѣдніе назначено вознагражденіе отъ казны; владѣльцамъ земли, относимой *словомъ закона* къ бечевникамъ естественнымъ, не запрещено пользоваться этою землею на опредѣленныхъ условіяхъ.

Въ 1848 г. Высочайше утвержд. мнѣніемъ Государ. Совѣта (П. С. З. 22.758), между прочимъ, постановлено, что отъ Главнаго Управленія зависитъ, когда отъ существованія естественнаго бечевника по сплавнымъ рѣкамъ послѣдуетъ какое либо стѣсненіе частной или казенной собственности, разрѣшать: долженъ ли быть бебечникъ по всему теченію рѣки или въ нѣкоторыхъ лишь мѣстностяхъ оной, по одному ли только или по обоимъ берегамъ и въ какой именно ширинѣ.

Однако всѣ эти узаконенія не устраняли недоразумѣній, такъ какъ оставался открытымъ вопросъ, какіе водные пути считать путями общаго пользованія, а, значитъ, и гдѣ бечевникъ можетъ существовать *словомъ закона*. Съ изданія уложенія 1649 г. до послѣднихъ лѣтъ мы встѣчаемся съ различнымъ отношеніемъ правительства къ этому вопросу. Уложеніе считалось съ существующимъ фактомъ: „А которыми рѣками суды ходятъ и на тѣхъ рѣкахъ прудовъ новыхъ и плотинъ, и мельницъ не дѣлать, чтобы по тѣмъ рѣкамъ новыми прудами и плотинами судоваго хода не перенять“. (Гл. IX ст. 17) *). Указомъ Сената 28 мая 1806 г. вводится новое начало: „Департаменту Водяныхъ Коммуникацій входить съ представленіемъ въ Сенатъ, который будетъ опредѣлять, открыть ли рѣку на пользу общую или нѣтъ“, по соображенію „больше-ли пользы будетъ въ посвященіи рѣки на пользу общую, нежели вреда прибрежнымъ владѣльцамъ“ **).

---

*) Сходно и Меж. Инстр. 1766 г. и дополн. ст. къ ней, изд. 1798 г. и постан. о бечевникахъ 1817 г.

**) Въ соотвѣтствіи съ этимъ Главное Управленіе п. с. въ 1817 году полагало считать судоходными лишь рѣки, поименованныя въ Указѣ Сената 30 мая 1799 г. и въ Учрежденіи 1809 г. Въ признаніи-же затѣмъ судоходными новыхъ рѣкъ,... поступать на точномъ основаніи указа Сената 28 мая 1806 г.

Въ послѣдующее время то правительство держится перваго взгляда, то склоняется къ признанію правильности за вторымъ. Равнымъ образомъ и Сенатъ въ своихъ рѣшеніяхъ по частнымъ случаямъ высказывался различно: то онъ признавалъ, что всѣ рѣки, допускающія судоходство или сплавъ и не изъятыя изъ общаго пользованія должны быть признаваемы судоходными или сплавныли общаго пользованія (рѣш. гражд. касс. деп. 1872 г. № 609); то, принимая во вниманіе, что признаніе какой либо рѣки судоходною и сплавною общаго пользованія влечетъ за собою нѣкоторыя стѣсненія правъ собственности прибрежныхъ владѣльцевъ, онъ высказывался въ томъ смыслѣ, что подобное признаніе можетъ послѣдовать каждый разъ не иначе, какъ по особому правительственному распоряженію.

Рѣшеніе обоихъ столь существенныхъ для пользованія внутренними водными путями вопросовъ послѣдовало наконецъ въ 1890 г. 13 іюня Высочайше утвержд. мнѣніемъ Госуд. Сов. въ разъясненіе ст. 359 Уст. пут. сообщ. и въ измѣненіе и дополненіе ст. 360 того же устава.

Согласно этому закону особаго правительственнаго распоряженія для открытія рѣкъ общаго пользованія не требуется. Гдѣ сплавъ возможенъ лишь временно помощью прибылой воды, —тамъ бечевникъ признается лишь на время сплава въ видѣ *тропы* для прохода рабочихъ, если бы однако потребовалась большая полоса, то Министру путей сообщенія предоставляется право увеличить бечевникъ, тамъ гдѣ то нужно до 2 саженъ.

Если 10-саженный бечевникъ по судоходнымъ или сплавнымъ рѣкамъ не вызывается необходимостью и стѣсняетъ собственниковъ земли, то Министру путей сообщенія предоставляется право, гдѣ то возможно, уменьшить бечевникъ до 2 саженъ; но онъ-же можетъ затѣмъ и увеличивать его снова до 10 саженъ.

Когда ширина бечевника будетъ менѣе 10 саженъ, всетаки предоставляется въ случаѣ несчастій занимать полосу до 10 саженъ безплатно на земляхъ „свободныхъ отъ посѣвовъ, сѣнокосовъ, огородовъ и садовыхъ насажденій, строеній, заборовъ и вообще какихъ-либо хозяйственныхъ устройствъ. Выгруженныя въ сихъ мѣстахъ товары или лѣсъ должны быть убраны въ теченіе не долѣе 2 недѣль".

Кромѣ рѣшенія этихъ существенныхъ вопросъ, правительство постепенно стремилось проводить въ жизнь различныя мѣропріятія, которыми обезпечивалось бы удобное, безопасное и правильное пользованіе внутренними водными путями сообщенія.

Съ этою цѣлью мы находимъ уже въ прошломъ столѣтіи создавшіяся *лоцманскія артели*, члены которыхъ предпочтительно, а то даже и исключительно, признаются имѣющими право проводить суда въ опасныхъ порожистыхъ частяхъ рѣкъ. Иногда такимъ лоцманамъ предоставлялись извѣстныя льготы по отбыванію государственныхъ повинностей. Для подготовленія экипажа судовъ вообще поощряется учрежденіе мореходныхъ классовъ; для обезпеченія безопаснаго движенія отмѣчаются мели, устанавливаются особые сигнальные огни и наконецъ вообще особыя правила внутренняго судоходства. Для наблюденія за исполненіемъ требованій правительства въ этомъ отношеніи кромѣ бывшихъ уже ранѣе въ нѣкоторыхъ мѣстахъ *судоходныхъ расправъ* и *депутацій* съ 1875 г. устанавливается, въ подчиненіи начальникамъ округовъ, особая инспекція судоходства. Для ближайшаго изученія и описанія рѣкъ съ того же года учреждены были навигаціонно-описныя партіи. Для цѣлей улучшенія водныхъ путей сообщенія на большей части ихъ съ 1848 года взимается $^1/_4\%$ сборъ съ объявленной самимъ владѣльцемъ груза цѣнности его. Цѣнность объявляется всегда много нисшая противъ дѣйствительной и общая сумма этого сбора колеблется всего около $^1/_2$ мил. руб. ежегодно. Начиная съ 1875 г. правительство обратило также свое особенное вниманіе на улучшеніе, расширеніе и углубленіе портовъ въ видахъ развитія торговаго судоходства.

Если въ заключеніе сравнить Россію съ важнѣйшими Западноевропейскими государствами по протяженію естественныхъ и искусственныхъ водныхъ путей въ отношеніи къ территоріи, то выводъ получается далеко не въ пользу Россіи, какъ можно видѣть изъ слѣдующихъ данныхъ.

	Длина въ верстахъ		На 100 квадр. миль приходится
	каналы	судоходныя рѣки	верстъ путей.
Европ. Россія. . .	683	39.847	41
Австро-Венгрія . .	581	4.095	41
Соединен. королевство	4.375	2.499	120
Германія	1.848	9.810	119
Франція	4.410	7.560	125

ГЛАВА III *).

Приложеніе пара начинаетъ собой новую эру въ исторіи развитія путей сообщенія оставляя далеко за собой все то, что было извѣстно до XIX вѣка. Для воднаго пути паръ является лишь новымъ двигателемъ безъ того, чтобы къ нему можно было приспособить дорогу, а между тѣмъ и относительно средствъ сообщенія вѣренъ законъ интеграціи, какъ мѣрила высшаго развитія. Чѣмъ „солидарнѣе“; по выраженію Энгеля, элементы средствъ сообщенія (путь, орудіе перемѣщенія и двигатель), тѣмъ высшую ступень развитія они представляютъ. Уже одно указанное обстоятельство — невозможность вліять творчески на путь — не могло дать такого радикальнаго измѣненія для водныхъ средствъ сообщенія, какъ для сухопутныхъ. Между тѣмъ сюда присоединяется еще другое условіе на водныхъ путяхъ, вліяющее въ томъ же направленіи: новый двигатель—паръ, по сравненію съ предшествовавшими, сдѣлалъ человѣка, правда, менѣе зависимымъ отъ природы, усилилъ его власть, но за то съ другой стороны этотъ двигатель уже не является даровымъ, какъ прежніе, а это не могло не отразиться, не могло не умалить значенія его примѣненія на водѣ для перемѣщенія людей и товаровъ. Изъ послѣднихъ значительно выгадали цѣнные, и для ихъ перевозки паровой двигатель оказался вполнѣ пригоденъ, дѣлая возможнымъ быстрое обращеніе значительныхъ капиталовъ и сберегая такимъ образомъ значительные проценты. Не столь существенна оказалась, по крайней мѣрѣ въ первое время, выгода отъ новаго двигателя для громоздкихъ и малоцѣнныхъ товаровъ, такъ какъ относительная дороговизна двигателя несомнѣнно должна вліять на относительно значительное (въ виду ихъ малоцѣнности) повышеніе цѣны этихъ товаровъ. Такимъ образомъ пользованіе новымъ двигателемъ дѣлается выгоднымъ преимущественно при сильномъ повышеніи цѣнъ упомянутыхъ товаровъ въ какой-либо мѣстности и вообще при значительной разницѣ въ ихъ цѣнахъ. Итакъ измѣненіе торговли громоздкими и малоцѣнными товарами по воднымъ путямъ не могло бы быть существенно, какъ потому, что она остава-

*) Исторія желѣзныхъ дорогъ подробно изложена въ моемъ сочиненіи «Финансовыя отношенія государства и частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ». Спб. 1887 г.

лась бы пріуроченной къ побережьямъ рѣкъ и морей, такъ и потому, что новый двигатель не можетъ считаться болѣе выгоднымъ, чѣмъ прежніе, во всякомъ данномъ случаѣ.

Иные результаты получились отъ приложенія пароваго двигателя на сухомъ пути, а въ зависимости отъ нихъ развилась и дѣятельность на водныхъ путяхъ. Отдѣльные элементы сухопутныхъ средствъ сообщенія развивались постепенно: дороги выравнивались, орудія перевозки постоянно улучшались, наконецъ во второй половинѣ XVI в. въ Австріи, въ началѣ XVII в. въ Англіи начинаютъ употребляться рельсы, сперва деревянные, а затѣмъ и желѣзные (въ Англіи въ первой половинѣ XVIII в.), именно для вывоза изъ шахтъ руды и угля. Съ начала XIX в. въ Англіи уже начинаютъ пользоваться tramways, но для перевозки товаровъ, особенно громоздкихъ, послѣднія не имѣли большаго значенія. Однако, всѣ сдѣланныя улучшенія оставались необъединенными, были мертвы, пока не вдохнулъ въ нихъ жизнь новый двигатель—паръ, видоизмѣнившій ихъ согласно новымъ требованіямъ и сплотившій ихъ съ собою въ одно органическое цѣлое. Значеніе примѣненія его на сухомъ пути оцѣнить вполнѣ мы не въ состояніи, если мы остановимся только на томъ, что уже сдѣлано; но во всякомъ случаѣ можно сказать, что духовная и матеріальная сторона жизни человѣческихъ обществъ вступила въ новый фазисъ развитія подъ вліяніемъ примѣненія пароваго двигателя къ перемѣщенію вещей и лицъ. Для лицъ стало доступно быстрое безопасное и дешевое перемѣщеніе на далекія пространства, не взирая на препятствія физической природы. Результатомъ этого является большее смѣшеніе отдѣльныхъ лицъ, съ ихъ идивидуальными качествами, изъ котораго вытекаетъ большее уравненіе этихъ качествъ, большее сходство отдѣльныхъ лицъ и затѣмъ народовъ. Это въ свою очередь обусловливаетъ большую сплоченность людей съ одной стороны, болѣе быстрое развитіе съ другой, такъ какъ отставшіе народы быстрѣе переживаютъ стадіи, отдѣляющія ихъ отъ опередившихъ ихъ, находясь съ послѣдними въ постоянномъ общеніи, а затѣмъ каждая международная личность способствуетъ коллективному развитію, доводя до высшей степени сравнительно съ другими народами тѣ качества и свойства населенія, развитіе которыхъ въ силу естественныхъ и соціальныхъ въ широкомъ смыслѣ условій явилось спеціальной задачей даннаго народа.

Не менѣе важны однако и слѣдствія большей легкости перемѣ-

щенія товаровъ. Изобрѣтеніе пароваго двигателя дало сильный толчекъ для дальнѣйшаго развитія, такъ какъ оно уничтожило физическое препятствіе къ освобожденію человѣческаго общества отъ мѣстной зависимости.

Лишь съ введеніемъ желѣзныхъ дорогъ и мѣстности, лежащія внутри страны, а не только побережья рѣкъ и морей, оказались въ состояніи развивать свое производство до высшей степени, такъ какъ продукты его они получили возможность сбывать на открывшемся для нихъ обширномъ рынкѣ—притомъ постоянно расширяющемся—мѣняя ихъ на произведенія, которыя они не могли бы получить въ своей мѣстности или вовсе, или такъ выгодно, какъ это достигается ими путемъ обмѣна, или же, наконецъ, которыя имъ были до сихъ поръ даже и вовсе неизвѣстны.

Такимъ образомъ благодаря улучшенію средствъ сообщенія становится возможнымъ обмѣнъ произведеній съ болѣе обширнаго пространства, чѣмъ прежде. Для среднихъ вѣковъ и даже для новаго времени, до приложенія пароваго двигателя, гипотеза Тюнена — замкнутое государство—была общераспространеннымъ явленіемъ исключенія представляли лишь побережья морей и рѣкъ. Дальнѣйшее развитіе, обусловленное примѣненіемъ новаго двигателя, состоитъ именно въ томъ, что кругъ постоянно увеличивается, а вмѣстѣ растетъ и центръ, ассимилируя себѣ сосѣдніе пункты, въ то же время расширяются и пояса разныхъ ступеней хозяйства—все это вслѣдствіе постепенной эмансипаціи человѣческаго общества отъ мѣстной зависимости, благодаря улучшенію путей сообщенія.

Чтобы яснѣе представить себѣ прогрессъ въ средствахъ сообщенія, сравнимъ новыя, при помощи пароваго двигателя, съ прежними, не знавшими его.

Достоинство путей сообщенія выражается въ слѣдующихъ качествахъ: дешевизнѣ, быстротѣ, емкости орудій перевозки, правильности, безопасности и вообще вліяніи перевозки на состояніе перевозимыхъ предметовъ. Посмотримъ, насколько велико преимущество желѣзныхъ дорогъ передъ прежними путями сообщеній.

Прежде всего укажемъ на громадное преимущество новыхъ путей сообщенія по сравненію съ прежними въ виду ихъ большой дешевизны. Въ Англіи за тонну и милю громоздкихъ товаровъ, какъ лѣсной строительный матеріалъ, камень, желѣзо, хлѣбъ и т. п. при-

близительно взимается около $1—1^1/_2$ d., но для нѣкоторыхъ товаровъ на большія разстоянія тарифъ понижается до $^5/_{16}$ и даже до $^1/_5$ d. Въ частности за перевозку зерноваго хлѣба въ среднемъ изъ данныхъ по 70 линіяиъ Cohn получилъ 1.49 d. за тонну и милю. Вообще же на желѣзныхъ дорогахъ перевозка оказалась дешевле въ 10 разъ противъ прежней перевозки по дорогамъ и въ $2^1/_2$ раза противъ водяныхъ путей. Совершенно сходное пониженіе находимъ для Германіи и для Франціи *).

Но преимущества желѣзнодорожныхъ тарифовъ заключаются не въ одной большей дешевизнѣ перевозки. Важное преимущество ихъ— это опредѣленность и постоянство въ томъ смыслѣ, что они вообще не измѣняются часто и не находятся подъ вліяніемъ большаго или меньшаго спроса на перевозочныя средства. За болѣе же продолжительные періоды направленіе въ измѣненіи ихъ противоположно измѣненіямъ сухопутныхъ и водяныхъ фрахтовъ; съ усиленіемъ движенія тарифы имѣютъ тенденцію понижаться, между тѣмъ какъ перевозка водой или сухимъ путемъ на колесахъ становится дороже въ завимости отъ увеличенія спроса на перевозочныя средства **); они сами по себѣ не зависятъ отъ времени года, тогда какъ послѣднее обстоятельство играетъ большую роль особенно въ перевозкѣ водою; весной фрахты низки, осенью высоки, въ виду опасности зазимовать не дома и невозможности грузить столько же, какъ весной, вслѣдствіе убыли воды, при неизмѣнности прочихъ издержекъ; далѣе, на этихъ путяхъ принимается во вниманіе вѣроятность получать обратный грузъ, что почти не вліяетъ на желѣзнодорожные тарифы; наконецъ, цѣны на хлѣбъ и на кормъ скоту, состояніе дороги, спросъ на скотъ для полевыхъ работъ и т. п., все это отзывается на стоимости перевозки товаровъ водой или сухимъ путемъ на колесахъ и такимъ образомъ обусловливаетъ колебанія фрахтовъ, затрудняющія вѣрный разсчетъ и вслѣдствіе этого тормозящія развитіе торговли. Почти всѣ эти недостатки на желѣзныхъ дорогахъ не существуютъ. Значительно большая дешевизна перевозки по желѣз-

---

*) Ср. Engel Zeitalter des Dampfes 2 Auf. 1880, стр. 135 и 136. При перевозкѣ каменнаго угля Centner-Meile обходилась, принявъ стоимость перевозки въ 1878 г. равной 1; въ 1863 г.—1,85; въ 1848 г.—9,4; въ 1836 г.—до ж. д.—33,3.

**) „Стоило случиться напр. неурожаю внутри Франціи, такъ что являлась необходимость въ усиленномъ подвозѣ хлѣба изъ Марселя и обычная стоимость извоза удвоивалась, утраивалась и даже удесятирялась“. Чупровъ, ук. соч., стр. 6.

нымъ дорогамъ имѣла и ту выгоду, что заставила соотвѣтственно понизить фрахты и на прочихъ путяхъ. Напримѣръ за тонну хлѣба отъ Марселя до Ліона суда брали 40—90 фр. въ 1853—54 годахъ, тогда какъ по открытіи движенія по желѣзной дорогѣ 1856—57 гг., по которой перевозка стала обходиться 17 фр. 50 с., и судохозяева должны были сообразно съ этимъ понизить фрахты.

Направленіе въ измѣненіи издержекъ перевозки благодаря проведенію желѣзной дороги характеризуется: 1) удешевленіемъ и 2) уменьшеніемъ числа опредѣляющихъ, измѣнчивыхъ факторовъ.

Но не смотря на всю значительность удешевленія, оно не даетъ вѣрнаго понятія о выгодѣ, вызванной введеніемъ ж. д., если это удешевленіе брать отдѣльно отъ другихъ моментовъ.

Въ самомъ дѣлѣ, человѣкъ въ пути, если онъ и дешево платитъ за проѣздъ, но долженъ много потратить времени въ дорогѣ, можетъ потерять не только время, но и деньги, истраченныя на пути за ночлегъ, ѣду и прочее. Взглянемъ же, какъ измѣнилась быстрота сообщеній. Дилижансы въ Англіи при своей извѣстной быстротѣ, не могли дѣлать больше 15—16 kilom. въ часъ, во Франціи же дѣлали лишь 8—10 kilom.; жел. д. въ тотъ же промежутокъ времени пробѣгаютъ во Франціи и Англіи 80—90 кил., т. е. оставивъ въ сторонѣ всю потерю времени, которая могла быть вызвана, остановками для перемѣны лошадей и проч., не говоря уже о ночлегѣ, который часто оказывался просто необходимымъ, такъ какъ было невозможно, благодаря плохимъ дорогамъ ѣхать безъ остановокъ, въ Англіи тратится благодаря ж. д. одинъ день на то путешествіе, которое прежде требовало 5—8 дней. И несмотря на это увеличеніе быстроты, издержки за самый провозъ сильно упали. Послѣднее обстоятельство въ значительной степени обусловливается свойствомъ ж. д., которое уже и само по себѣ въ высшей степени важно: это возможность передвиженій громадныхъ массъ одновременно. Обусловливается оно какъ качествомъ пути, такъ какъ благодаря рельсамъ по ж. д. тою же силой можно двигать въ 12 разъ большую тяжесть, чѣмъ по шоссе, такъ и особенностью механическаго двигателя, въ силу которой паровая лошадиная сила, оставляя въ сторонѣ большую скорость—замѣщаетъ 3 живыхъ силы (Sax.).

Кромѣ этой выгоды—возможности быстро и дешево передвигать громадныя массы товаровъ, важна еще точность, правильность, пунк-

туальность въ передвиженіи. Важность этого момента не поддается точному выраженію, а потому и нельзя численно выразить преимущества ж. д. передъ прежними путями сообщенія, но всякому ясна та громадная выгода, которая достигается возможностью для лицъ— точно распредѣлить свое время, а значитъ и свои дѣйствія, для товаровъ—въ назначенный срокъ въ данное мѣсто доставить опредѣленныя количества. Однако значеніе новыхъ путей было понято далеко не вдругъ. Не только народъ, но и выдающіеся государственные люди, какъ Канкринъ и Тьеръ не видѣли для нихъ будущности. Первыя попытки устроить движущуюся паровую машину для перемѣщенія въ пространствѣ (на сушѣ) *) относятся къ 1769 г. (Cugnot, въ Парижѣ), но они окончились неудачею; съ большимъ успѣхомъ продолжалось дѣло въ Англіи въ началѣ XIX в. (Trevethick, въ 1805 г.), но при этомъ ограничивались движеніемъ по ровной поверхности, принимая за аксіому, что по наклонной поверхности вверхъ движеніе по рельсамъ невозможно, такъ какъ колеса будутъ скользить. На долю Георга Стефенсона выпала честь разсѣять это заблужденіе. Сынъ рабочаго въ каменноугольныхъ копяхъ, онъ занималъ мѣсто, въ тѣхъ же копяхъ, помощника кочегара при машинѣ, помощью которой уголь поднимали изъ шахтъ на поверхность земли. Пробудившаяся любознательность побудила молодаго 17 лѣтняго Стефенсона, послѣ 12 часовъ работы въ копяхъ, посвящать ночи самообразованію. Къ 29 годамъ онъ уже обладалъ такими познаніями, что взялся за починку испортившейся паровой машины, отчего отказались и болѣе опытные инженеры. Въ 1814 г. имъ была устроена движущаяся паровая машина, которая по рельсамъ могла передвигать въ 1 часъ до 30 тоннъ на 4 мили и при уклонахъ. Для дальнѣйшихъ усовершенствованій нужны были опыты, а для нихъ не было денегъ. Стефенсонъ принимаетъ участіе въ конурсѣ по изобрѣтенію предохранительной лампы для шахтъ и въ 1816 г. получаетъ пер-

*) Паровую лодку удалось уже устроить Папину. 24 сентября 1707 г. на Фульдѣ совершилъ онъ переѣздъ отъ Касселя до Мюндена. Здѣсь судовщики, опасаясь невыгоднаго для себя соперничества, бросились на лодку и разрушили ее. Папинъ умеръ вскорѣ послѣ этого. Затѣмъ въ 1780 г. во Франціи удалось маркизу Жуффруа устроить новую паровую лодку. Въ Англіи первая удачная попытка въ этомъ отношеніи принадлежитъ Саймингтону въ 1789 г. Фультонъ ѣздилъ въ 1801 г. на паровой лодкѣ Саймингтона.

вую премію въ 1000 ф. ст. Съ этого времени работы его идутъ успѣшнѣе, такъ что его наконецъ приглашаютъ устроить первую желѣзную дорогу съ паровымъ двигателемъ—линію Stockton Darlington. Въ 1825 г., 27 сентября послѣдовало открытіе дороги, причемъ локомотивъ перевезъ 34 вагона съ 450 пасс. Вслѣдъ за тѣмъ Стефенсону поручаютъ строить линію Манчестеръ-Ливерпуль. Компанія, которой принадлежалъ каналъ, соединявшій эти города, опасаясь соперничества, возбуждаетъ населеніе противъ строителей и лица, производившія изысканія, подвергаются насиліямъ и у нихъ отнимаютъ инструменты, а самихъ гонятъ прочь... Вообще первое время много препятствій приходилось преодолѣвать желѣзнымъ дорогамъ.

Въ Англіи противъ ж. д. дѣлались слѣдующія возраженія: Онѣ „помѣшаютъ коровамъ пастись, а курамъ—нести яйца; отравленный локомотивомъ воздухъ будетъ убивать пролетающихъ надъ ними птицъ, сохраненіе фазановъ и лисицъ будетъ болѣе невозможно; дома по окраинамъ дороги погорятъ; лошади потеряютъ всякое значеніе; овесъ и сѣно не будутъ имѣть никакой цѣны; путешествіе по дорогѣ крайне опасно; дорожныя гостинницы будутъ разорены; паровики могутъ разрываться и путешественники будутъ разорваны на части". Однако недостатка въ предпринимателяхъ не было, польза же ж. д. лучше всего доказывалась на дѣлѣ.

Отличительной чертой развитія ж. д. въ Англіи является господство частной предпріимчивости, которая положила начало ж. д. дѣлу, развила (исключая Ирландію) безъ участія государства громадную сѣть ж. д. и держитъ ее до послѣдняго времени въ своихъ рукахъ; но за то отношеніе правительства должно было постепенно измѣняться.

Здѣсь, въ Англіи, можно видѣть, какъ, путемъ естественнаго развитія, государство неминуемо привлекается къ вмѣшательству въ жел. д. хозяйство.

Парламентъ первое время разсматривалъ каждый проектъ проведенія ж. д., какъ чисто частное предпріятіе и постановлялъ рѣшенія ad hoc, выслушавъ заявленія заинтересованныхъ лицъ. Приэтомъ должно замѣтить, что враговъ у ж. д. въ первое время было очень много и они были очень сильны: собственники каналовъ и судовъ, откупщики шоссейныхъ дорогъ, извозная промышленность и даже поземельные собственники,—все вооружилось противъ нихъ. Со стороны парламента

однако замѣчалось лишь желаніе охранить интересы частныхъ лицъ, но никакого плана въ развитіи сѣти, проведенія общихъ началъ для регулированія ж. д. дѣла нельзя найти въ этотъ періодъ. Исходя изъ предположенія, что наилучшіе результаты даетъ конкурренція, которая ожидалась какъ на каналахъ, такъ и на „рельсахъ“ отъ различныхъ соперничающихъ владѣльцевъ со своимъ подвижнымъ составомъ, вся регламентація ограничивалась крайне широко-поставленными условіями, за исполненіемъ которыхъ даже не было устроено никакой контролирующей инстанціи. Съ 1836 г. число проектовъ, представленныхъ парламенту, сильно возрастаетъ и въ виду этого ставятся предложенія болѣе единообразнаго регулированія ж. д. предпріятій, выработка общаго плана сѣти ж. д. для всей страны и т. п. Однако это не дало осязательныхъ результатовъ и законы 1838, 1840 и 1842 г.г. не представляютъ ничего существеннаго *).

Однако такое слишкомъ сдержанное отношеніе правительства къ управленію ж. д. своимъ послѣдствіемъ имѣло полнѣйшій произволъ компаній по отношенію къ публикѣ и вотъ уже изъ среды послѣдней начинаютъ раздаваться голоса, требующіе вмѣшательства. Правда, что результатомъ полнѣйшей свободы явилось весьма быстрое развитіе сѣти ж. д., а именно въ 1834 г. ихъ было всего 200 миль, а въ 1845—2444 м., но за то съ другой стороны многія изъ этихъ дорогъ вовсе не вызывались потребностью въ нихъ, а являлись послѣдствіемъ спекуляціи, соперничества отдѣльныхъ компаній и, раздѣляя между собой тотъ доходъ, который прежде приходился на долю одной и съ барышомъ окупалъ ея издержки, иной разъ не покрывали своихъ расходовъ и во всякомъ случаѣ вызывали вздорожаніе перевозки, которое ложилось, конечно, на карманъ публики. Такимъ образомъ соперничество вовсе не приносило ожидаемой пользы. Свѣдущіе люди, опрошенные коммисіями для выработки новыхъ законовъ въ 1844 и 1865 г. указываютъ случаи, что напр. извѣстная линія покупается другой компаніей, „не съ цѣлью пользованія ею, но для закрытія ея, чтобъ провозить пассажировъ по своей дорогѣ

*) Напр. по послѣднему закону инспекція сосредоточенная въ Board of trade можетъ не дозволить открытіе ж. д., если бы нашла ея постройку неудовлетворительной, однако еслибы, не взирая на это, дорога открыла движеніе, то она штрафуется судомъ лишь по 20 ф. ст. въ день.

окольнымъ путемъ за какіе вздумается тарифы". „Одна ж. д. компанія купила соперническіе пароходы не съ цѣлью пользованія ими, а для того, чтобы прекратить ихъ рейсы и заставить публику ѣздить по своей дорогѣ". Или же соперничество кончалось соединеніемъ компаній („амальгамаціей") и тарифы становились вполнѣ произвольны. „Между Бирмингамомъ и Лондономъ существуетъ теперь (1865 г.) 3 дороги; съ открытіемъ каждой новой дороги тарифъ повышался и послѣ амальгамаціи ихъ дошелъ до $17^1/_2$ шил., между тѣмъ какъ прежде былъ ниже $13^1/_2$ шил.".

Р. Пиль и Гладстонъ (въ 1844 г.) прямо высказались, что они считаютъ ж. д. монополіей и признаютъ за правительствомъ право черезъ опредѣленное число лѣтъ, предваривъ собственниковъ, купить ж. д. Билль 1844 года прошелъ, хотя и въ сильно смягченной формѣ. Въ *принципѣ* съ него можетъ считаться новая эра отношенія правительства къ ж. д. Имъ установлено право пересмотра тарифовъ и пониженія ихъ, если черезъ 21 годъ ежегодный (средній за 3 послѣдн. года) доходъ дороги превыситъ $10^0/_0$; право, также по истеченіи 21 года, покупки желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ послѣ изданія этого закона. Покупка можетъ быть совершена лишь на основаніи парламентскаго акта съ извѣщеніемъ собственниковъ за 3 мѣсяца. Наконецъ ж. д. обязаны, покрайней мѣрѣ по 1 разу въ день, пускать въ ту и другую сторону „Парламентскій поѣздъ" со скоростью не меньше 12 м. въ часъ, вагоны должны имѣть сидѣнья, быть защищены отъ непогоды; тарифъ не можетъ быть выше 1 пенни за милю, $^1/_2$ центнера и дѣти моложе 3 лѣтъ перевозятся безплатно, 3—12 лѣтъ за половинную плату. Но на практикѣ большая часть этихъ положеній (равно какъ и послѣдующихъ законовъ) не была приведена въ исполненіе и осталась мертвой буквой. Подъ вліяніемъ конкурренціи менѣе значительныя отдѣльныя компаніи стали соединяться въ одну, чтобъ понизить издержки и покончить конкурренцію къ обоюдной выгодѣ, но соперничество между крупными продолжалось, а равно и постройка новыхъ вѣтвей; къ этому присоединилось еще новое зло въ концѣ 50-хъ г.—постройка ж. д. подрядчиками.

Не получая работы отъ компаній, а въ тоже время имѣя весь составъ рабочихъ, необходимый для постройки, равно какъ и машины, они строютъ соперническія линіи за свой счетъ и эксплоатируютъ до тѣхъ поръ, пока кто нибудь не купитъ у нихъ ж. д. Имъ нужно

было лишь дать выгодное помѣщеніе своему капиталу и они вовсе не заботились, насколько нужна въ сущности для страны сама дорога.

Такое положеніе дѣлъ заставляетъ уже сами ж. д. компаніи обращаться къ правительству съ требованіемъ вмѣшательства и при разсмотрѣніи проектовъ новыхъ ж. д. обращать вниманіе на ихъ полезность и не допускать постройки излишнихъ параллельныхъ линій. Къ началу 60-хъ годовъ созрѣло убѣжденіе, что правительство не можетъ относиться такъ индифферентно, какъ до того времени; назначается коммисія съ цѣлью изслѣдовать вопросъ о возможномъ пониженіи и большемъ единообразія тарифовъ *), а равно и развитіи большей связи между компаніями.

Однако большинство коммисіи пришло къ заключенію, что „неудобно и непрактично въ настоящее время измѣнять политику, которою руководствовались до сихъ поръ, оставляя постройку и управленіе дорогъ свободной предпріимчивости народа на такихъ условіяхъ, какія парламентъ найдетъ удобнымъ наложить для блага общества". Вообще по вопросу о государственномъ вмѣшательствѣ въ ж. д. дѣлѣ встрѣчаемъ различныя мнѣнія. Напр. Sax приходитъ къ заключенію, что „хотя въ послѣднее время (около 1878) несомнѣнно почва оказывается болѣе подготовленной для поворота въ ж. д. политикѣ, но что время для системы государственныхъ дорогъ въ Англіи еще не наступило, что прежде еще необходимо коренное измѣненіе въ экономическихъ воззрѣніяхъ и во взглядѣ на задачу государства". Напротивъ Цѣхановецкій еще въ 1869 г. говорилъ: „можно вообще сказать, что вопросъ о покупкѣ ж. д. государствомъ, который выдвинутъ былъ еще въ 1842 г. Галтомъ и въ 1844 г. Гладстономъ, теперь получаетъ болѣе и болѣе распространенія. Можно даже сказать, что польза и необходимость этой покупки принята въ принципѣ общественнымъ мнѣніемъ, и весь вопросъ состоитъ въ настоящее время въ изысканіи практическихъ мѣръ ея осуществленія". Cohn приводитъ нѣкоторыя мнѣнія, собранныя коммисіей 1872 г.,

*) Напр. на Great Western зерновый хлѣбъ (по разнымъ актамъ) относился къ разнымъ классамъ товаровъ и долженъ былъ платить то 1 пенни, то 2, то $2^2/_3$ п.; въ одномъ актѣ—22 класса, въ другомъ 98, въ 3-мъ 130. Добавочныя таксы за нагрузку и выгрузку (terminal charges) были не опредѣлены и т. п.

изъ которыхъ также видна распространенность сознанія пользы, даже необходимости сосредоточенія ж. д. дѣла въ рукахъ государства *).

Закономъ 1873 г. (Regulation of railways Act) былъ учрежденъ временный желѣзнодорожный комитетъ для разсмотрѣнія жалобъ и вообще претензій на желѣзнодорожныя общества. Однако дѣятельность его оказалась весьма ограниченной, не потому чтобы общества желѣзныхъ дорогъ строго соблюдали законность, но потому, что съ ними трудно и опасно бороться. Парламентской коммисіи 1881 г. Farrer заявляетъ: „какъ бы хорошо организованные интересы ни защищались передъ судомъ, все-таки желѣзнодорожное общество окажется сильнѣе, богаче и болѣе способно къ борьбѣ, чѣмъ кто-либо другой". Гдѣ-же было частнымъ лицамъ бороться, если даже „военное министерство ея великобританскаго величества" опасалось, по заявленію его представителя парламентской коммисіи, жаловаться комитету на общества, въ виду того, что министерству съ ними приходится имѣть много дѣла. Какъ ни странно, а приходится признать соотвѣтствующимъ дѣйствительности заявленіе президента Лондонскаго статистическаго общества Farr'a (въ 1876 г.): „мы знаемъ, что теперь дѣлается Бисмаркомъ въ Германіи; мы знаемъ, что сдѣлалъ-бы Чатамъ въ Англіи *для спасенія будущности своего отечества*". Общественное мнѣніе настоятельно требовало болѣе дѣятельнаго надзора и охраны правъ гражданъ со стороны правительства по отношенію къ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Уступкою этимъ требованіямъ явились законопроекты 1884, 1886 и 1887 гг., въ результатѣ разсмотрѣнія коихъ палатами явился законъ, вступив-

*) Sir William Wright, президентъ компаніи доковъ въ Гулѣ: «я хочу видѣть одно государство хозяиномъ ж. д., подобно тому какъ оно владѣетъ и управляетъ почтами и телеграфомъ». Относительно же опасеній политическаго характера онъ замѣчаетъ, что по его мнѣнію вліяніе желѣзнодорожниковъ въ настоящее время въ парламентѣ сильнѣе, чѣмъ то, котораго опасаются при системѣ государственныхъ ж. дор. Предсѣдатель торговой палаты въ Плимутѣ Thomas Pitts говоритъ: «жел. дороги стали для насъ теперь большими (общественными) дорогами и приняли характеръ общественнаго достоянія, а потому и отношеніе къ нимъ должно быть иное чѣмъ къ каждому частному предпріятію». Капитанъ Tyler королевскій инспекторъ ж. дор.: «въ концѣ концовъ вся страна будетъ находиться въ рукахъ немногихъ обществъ, которыя въ свою очередь соединятся и тогда явится ж. д. монополія для всей страны; тогда возникнетъ вопросъ, должно ли государство управлять ж. дор. или наоборотъ ж. дороги государствомъ».

шій въ силу съ 1889 г. (Railway and Canal Traffic Act, 10. VIII, 1888). По этому закону прежній временный комитетъ обращенъ въ постоянный съ нѣкоторыми измѣненіями его состава и компетенціи, а затѣмъ сдѣлана попытка обезпечить за министерствомъ торговли (Board of trade) право регулировать тарифы желѣзныхъ дорогъ. Прошло 3 года со времени вступленія закона въ силу, но желѣзнодорожнымъ обществамъ удается и по настоящее время оставить нежелательное для нихъ регулированіе тарифовъ мертвою буквой, такъ какъ это дѣло какъ будто застыло въ стадіи подготовительныхъ работъ". *).

ГЛАВА IV.

Не менѣе поучительна исторія желѣзнодорожнаго дѣла во *Франціи*. Здѣсь мы встрѣчаемся съ инымъ отношеніемъ правительства къ этому дѣлу. Корпусъ инженеровъ, насчитывавшій болѣе ста лѣтъ существованія, покрывшій всю Францію сѣтью отличныхъ дорогъ и каналовъ и пріобрѣвшій такимъ образомъ уже большую опытность въ проведеніи путей сообщенія, по порученію правительства выработалъ цѣльный планъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, центромъ котораго былъ Парижъ. Лучшимъ доказательствомъ цѣлесообразности этого плана служитъ то обстоятельство, что онъ, почти безъ измѣненія, затѣмъ и былъ осуществленъ на практикѣ и обезпечилъ Франціи безспорное первенство между всѣми государствами съ точки зрѣнія правильности желѣзнодорожной сѣти.

Но вопросъ о способѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ съ самаго начала послужилъ поводомъ къ горячимъ преніямъ въ палатѣ, причемъ ясно обнаружилось два направленія, двѣ партіи: правительственная партія съ Legrand'омъ, директоромъ des ponts et chaussées

*) Очевидно, мы не ошиблись, когда по поводу этихъ законопроектовъ писали въ 1887 г. (Финанс. отнош., стр. 268). «эти законопроекты указываютъ уже на сознанную правительствомъ необходимость усилить свое вліяніе на веденіе желѣзнодорожнаго хозяйства. Относительно благопріятнаго исхода этихъ попытокъ позволительно однако сомнѣваться, въ виду той громадной, ужасающей силы, которую представляютъ собою «частныя желѣзнодорожныя общества» въ Англіи. Не поздно ли правительство спохватилось?».

во главѣ, стояла за сооруженіе, по крайней мѣрѣ, главнѣйшихъ линій государствомъ, за свой счетъ; напротивъ того, представители интересовъ буржуазіи стремились обезпечить своимъ выборщикамъ выгодное помѣщеніе капиталовъ, сторонники свободы экономической— обезпечить невмѣшательство государственной власти, не будучи еще въ состояніи уяснить себѣ истинное значеніе и роль новыхъ путей сообщенія.

Правительство въ защиту своихъ взглядовъ приводило слѣдующія соображенія: 1) необходимость назначенія умѣренныхъ тарифныхъ ставокъ, такъ какъ долю вознагражденія на затраченные капиталы должно видѣть уже въ болѣе быстромъ ростѣ народнаго богатства: 2) умѣстно обезпечить правительству полную свободу распоряженія тарифами; 3) стратегическое и политическое значеніе желѣзныхъ дорогъ; 4) сомнѣніе въ способности частной предпріимчивости осуществить столь грандіозныя предпріятія и опасность разныхъ спекуляцій, наконецъ 5) традиціи французской политики, въ силу коихъ постоянно осуществленіе работъ, требующихъ большихъ усилій и большихъ затратъ предоставлялось органамъ правительства.

Араго, бывшій докладчикомъ коммисіи палаты, высказался противъ правительственнаго проекта, указывая на недостаточную экономію при казенной постройкѣ, на крайній формализмъ, идущій въ разрѣзъ съ коммерческимъ веденіемъ дѣла, на неудобство увеличивать огромными суммами государственный долгъ и т. п. „Вообще, говоритъ Picard, докладъ производилъ, впечатлѣніе мало смягченнаго скептицизма даже относительно полезности желѣзныхъ дорогъ.

Проектъ правительства не прошелъ. Въ результатѣ борьбы обѣихъ партій, продолжавшейся нѣсколько лѣтъ, получился компромиссъ— (законъ 1842 года), въ силу коего постройка желѣзныхъ дорогъ, въ видѣ общаго правила, должна производиться при совмѣстномъ участіи государства, общинъ, чрезъ земли которыхъ проходитъ дорога, и частныхъ предпринимателей: на долю послѣднихъ, въ видѣ компаніи, которой затѣмъ передается эксплоатація дороги на извѣстный срокъ (въ 28 лѣтъ и болѣе), отнесено верхнее строеніе и подвижной составъ; государство и общины (впрочемъ, участіе ихъ скоро отпало) берутъ на себя отчужденіе потребныхъ земельныхъ участковъ и нижнее строеніе, а равно и искусственныя сооруженія. По истече-

нiи срока концессiи частные капиталисты получаютъ вознагражденiе въ возмѣщенiе произведенныхъ ими затратъ.

Революцiя 1848 года задержала развитiе желѣзнодорожнаго дѣла; застой промышленности отразился и на желѣзныхъ дорогахъ и правительству пришлось придти на помощь или прямо взять нѣкоторыя дороги въ свои руки. Февральское правительство (министръ финансовъ Duclerc отъ имени исполнительной коммисiи, въ составъ коей входилъ и Arago) предложило нацiональному собранiю выкупъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ казну, но дальнѣйшiя событiя не дали хода этому проекту.

Правительство Наполеона III, желая обезпечить себѣ симпатiи капиталистовъ и вообще буржуазiи, а также стремясь къ возможно-быстрому развитiю сѣти желѣзныхъ дорогъ, поддерживаетъ желѣзнодорожныя общества, выдавая ссуды, чтобы усилить ихъ и увеличить ихъ кредитоспособность, продолжаетъ сроки концессiй до 99 лѣтъ, гарантируетъ доходность капиталовъ и поощряетъ слитiе многихъ мелкихъ въ нѣсколько крупныхъ обществъ, которымъ и выдаетъ концессiи на сооруженiе новыхъ желѣзнодорожныхъ линiй. Кризисъ 1857 г. далъ поводъ обществамъ обратиться къ правительству съ просьбами о новомъ содѣйствiи; въ результатѣ соглашенiй 1859 г. получился порядокъ, сохранившiйся въ силѣ до 1884 года и въ главномъ заключавшiйся въ принятiи на себя правительствомъ гарантiи дохода на капиталы концессiонированныхъ, но еще не отстроенныхъ линiй (nouveau réseau), причемъ общества имѣютъ право требовать приплатъ лишь въ томъ случаѣ, если дохода отъ прежде выстроенныхъ линiй (ancien réseau), за отчисленiемъ „*обезпеченнаго*“ *) на капиталъ старой сѣти дохода и за нѣкоторыми др. отчисленiями, вмѣстѣ съ доходомъ отъ новой сѣти не хватитъ на уплату процентовъ по капиталамъ новой сѣти.

Приплаты въ счетъ гарантiи суть ссуды, подлежащiя возврату съ начетомъ 4% при первомъ же превышенiи дохода новой сѣти плюсъ излишекъ сверхъ „обезпеченнаго дохода“ старой сѣти надъ гарантированнымъ правительствомъ доходомъ въ размѣрѣ 4,655% на капиталы сооруженiя новой сѣти.

---

*) Размѣръ его на километръ для обществъ былъ различенъ, наименьшiй для Южнаго—19,5 тыс. фр., наибольшiй для Сѣвернаго—38,4 тыс. фр.

Въ случаѣ выкупа или по истеченіи срока концессіи, если бы за обществомъ еще оставался долгъ такого рода, правительство засчитываетъ его въ счетъ суммъ, подлежащихъ уплатѣ обществу за подвижной составъ старой и новой сѣти, и прочее движимое имущество общества.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, правительство выговорило себѣ право на дѣлежъ дохода какъ старой, такъ и новой сѣти, если онъ превзойдетъ извѣстную для каждаго общества особо установленную норму.

Такъ какъ финансовыя условія конвенцій установили извѣстную солидарность интересовъ казны и частныхъ обществъ, то конвенціи постановляютъ, что формы оправданія расходовъ и доходовъ опредѣляются распоряженіями административной государственной власти.

Тетрадь обязанностей (cahier des charges) 1859 г. предусматриваетъ случаи перехода желѣзнодорожнаго предпріятія въ руки правительства въ виду:

1) истеченія срока концессіи;

2) выкупа, который можетъ имѣть мѣсто по истеченіи 15 лѣтъ послѣ выдачи концессіи, и

3) секвестра—вслѣдствіе неисполненія обществомъ принятыхъ имъ на себя обязательствъ.

Когда къ 1865 г. уступленныя, по конвенціямъ 1859 г., линіи были отстроены и наступилъ снова застой въ развитіи желѣзнодорожной сѣти, такъ какъ большія общества вовсе не были склонны уменьшать свои доходы, весьма значительные, сооруженіемъ малодоходныхъ новыхъ линій, правительству оставалось только обратиться къ уступкѣ новыхъ линій небольшимъ обществамъ, число которыхъ къ 1875 году уже дошло до 35, но изъ нихъ лишь у 8 линіи имѣли протяженіе болѣе 100 кил.

Между тѣмъ, большія общества, окрѣпнувъ, дѣйствовали съ совершеннымъ произволомъ, вызывая справедливыя жалобы и торговаго сословія, и населенія вообще. Безотвѣтственные монополисты не останавливались передъ явными злоупотребленіями, рефакціонными тарифами и т. п. (покровительство одному промышленнику передъ другимъ, ввознымъ товарамъ передъ внутренними) съ цѣлью полученія большихъ дивидендовъ; общества въ своей экономіи переходили за предѣлы возможнаго и, наконецъ, дѣло дошло до того что на ихъ жж. дорогахъ участились несчастные случаи.

Не смотря на все вліяніе обществъ и въ правительственныхъ сферахъ, и въ прессѣ, жалобы дошли до палаты депутатовъ (особенно на жж. дороги du Nord и d'Orléans). Къ этому должно прибавить, что составъ палаты, подъ вліяніемъ новыхъ выборовъ 1876—1877 г., оказался несклоннымъ къ той желѣзнодорожной политикѣ, которой слѣдовало правительство до тѣхъ поръ и результатомъ которой явилась монополія шести крупныхъ обществъ, которыя пользовались громаднымъ вліяніемъ и совершенно за предѣлами желѣзнодорожнаго дѣла, не говоря уже о томъ, что въ вопросахъ, касавшихся послѣдняго, вліяніе правительства почти было сведено на нуль.

Новая палата, тщетно стремясь обезпечить за правительствомъ право установленія тарифовъ, во всякомъ случаѣ воспротивилась дальнѣйшему увеличенію вліянія монополистовъ—крупныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и не желала допускать дальнѣйшей выдачи концессій этимъ шести главнымъ обществамъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, значительно улучшившееся состояніе финансовъ страны благопріятствовало освобожденію правительства въ желѣзнодорожной сферѣ отъ той зависимости по отношенію къ главнымъ обществамъ, въ которую его поставило стѣсненное финансовое положеніе 70-хъ годовъ. Палатѣ скоро представилась возможность подвергнуть дѣло обсужденію, когда въ 1876 г., правительство внесло на утвержденіе палаты новую конвенцію съ обществомъ d'Orléans.

Дѣло состояло въ томъ, что мелкія общества находившіяся, такъ сказать, *въ сѣтяхъ* линій общества d'Orléans (а также и du Nord) были тѣснимы сильнымъ соперникомъ до тѣхъ поръ, пока наконецъ, должны были признать себя побѣжденными. Борьба велась крупными обществами даже такъ, что они на своихъ линіяхъ возили грузы въ ущербъ себѣ, лишь бы отвлечь грузы отъ своихъ мелкихъ, слабыхъ соперниковъ и тѣмъ привести ихъ къ порабощенію. Достигнувъ цѣли, крупныя общества вносятъ на утвержденіе правительства „добровольное“ соглашеніе, послѣдовавшее между ними и мелкими обществами, по которому мелкія общества прекращаютъ самостоятельное существованіе и сливаются съ крупными обществами въ одно цѣлое, входятъ въ составъ ихъ nouveau réseau.

Конвенція была передана на разсмотрѣніе парламентской коммисіи, которая, по разсмотрѣніи представленнаго договора, единогласно рекомендовала палатѣ депутатовъ его отклонить.

Въ палатѣ депутатовъ высказаны были мнѣнія о цѣлесообразности взять государству угнетаемыя линіи въ свои руки и выкупить часть и другихъ частныхъ жж. дорогъ; результатомъ дебатовъ было принятіе предложенія, согласно которому правительству предлагалось, если бы соглашеніе на новыхъ условіяхъ неудалось, соединеніе нѣсколькихъ линій въ новую, седьмую сѣть дорогъ, управленіе которою должно было взять на себя государство.

Съ этого времени и вплоть до 1883 г. каждое изъ министерствъ (съ 1877 до 1883 г. портфель министра общественныхъ работъ переходилъ восемь разъ изъ рукъ въ руки) выдвигало, бралось за рѣшеніе желѣзнодорожнаго вопроса, но не доводило его до конца.

Во исполненіе вышеупомянутаго рѣшенія палаты, правительство, послѣ безуспѣшныхъ переговоровъ съ обществомъ d'Orléans, приступило къ переговорамъ о выкупѣ 10 стѣсненныхъ дорогъ. Соглашеніе состоялось на почвѣ закона 23 марта 1874 г., т. е. на основаніи уплаты суммы, равной стоимости сооруженія, опредѣленной оцѣночною коммисіей. Выкупная сумма уплачивалась въ 8 полугодовыхъ сроковъ. Соглашеніе это было одобрено палатой и вступило въ законную силу 18 мая и 11 іюня 1878 года. Этими законами была создана сѣть казенныхъ жж. дорогъ въ 2.615 кил. (1.510 открытыхъ, остальные—въ постройкѣ), эксплоатація которой сосредоточивалась въ рукахъ правительства, которому, тѣмъ же закономъ 18 мая 1878 г., было поручено организовать эту временную эксплоатацію способомъ, наименѣе обременительнымъ для государственное казны.

Декретомъ 25 мая того же года было организовано временное управленіе выкупленныхъ дорогъ правительствомъ, по формѣ представляющее копію съ управленій частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ.

Уже ранѣе, въ томъ же году, былъ выработанъ (Гамбетта, Фрейсинэ и Сэ) планъ значительнаго увеличенія желѣзнодорожной сѣти во Франціи—въ 10 лѣтъ на 16.000 кил. Это составляло лишь часть въ общемъ планѣ общественныхъ работъ, на которую Фрейсинэ предназначалъ 3 милліарда франковъ, а на улучшеніе существующихъ уже жж. дорогъ, сооруженіе водныхъ путей, гаваней и пр. еще 1 милліардъ *),

*) Thoviste, ук. соч.; стр. 101, опредѣляетъ общую сумму предположенныхъ издержекъ на общественныя работы въ 6 милліардовъ франковъ.

находя Францію достаточно богатою для того, чтобы въ теченіе 10 лѣтъ ежегодно тратить по 400 мил. франк.

Шесть коммисій, которымъ поручено было выработать планъ послѣдовательнаго осуществленія грандіозныхъ работъ, энергично взявшись за дѣло, скоро окончили возложенное на нихъ порученіе, такъ что въ 1879 г. дѣло перешло на разсмотрѣніе палатъ, проектъ былъ принятъ и получилъ силу закона 17 іюля 1879 г. Согласно этому закону, устанавливается порядокъ, въ какомъ должно слѣдовать сооруженіе линій. О томъ, кто возьмется за сооруженіе и на какія средства — вопросъ оставался открытымъ. Такъ какъ вся масса новыхъ линій была разсѣяна по странѣ, находилась среди сѣтей старыхъ обществъ, то естественно было бы имъ и взяться; но они относились недружелюбно къ этому дѣлу, и правительство, не вступая съ ними въ переговоры, взялось само за сооруженіе утвержденныхъ линій. По мѣрѣ окончанія линій и въ виду неразрѣшенія вопроса жж. дорогъ вообще по существу, министру предоставлялось изыскать временно наименѣе для казны обременительный способъ эксплоатаціи новыхъ линій, какимъ обыкновенно министръ полагалъ сдачу дорогъ въ аренду тому обществу, въ сѣти котораго новыя линіи лежали. Эти условія были совершенно сходны для разныхъ обществъ: послѣднія брали на себя эксплоатацію при помощи собственнаго подвижнаго состава. Общество вело счетъ доходовъ и расходовъ казенныхъ дорогъ. Правительство обязывалось ежегодно уплачивать обществу сумму, соотвѣтствующую процентамъ на капиталъ, представлявшійся движимостью, пріобрѣтенною для станцій, подвижнымъ составомъ и запасами. Изъ доходовъ отъ эксплоатаціи общество могло удерживать на покрытіе расходовъ ограниченную извѣстнымъ максимумомъ сумму. Въ сокращеніи расходовъ общество было заинтересовано полученіемъ преміи за экономію, если максимумъ дозволенныхъ расходовъ не былъ достигнутъ; къ увеличенію доходности оно побуждалось участіемъ въ прибыляхъ, именно ему отдѣлялась ихъ третья часть. Эти договоры заключались на весьма краткіе сроки, по истеченіи которыхъ правительство имѣло право взять, а общество—требовать взятія запасовъ и проч., *но не подвижнаго состава*, подъ условіемъ уплаты обществу суммы, согласно оцѣнкѣ экспертовъ. Дѣйствіе этихъ договоровъ обыкновенно продолжалось на новые сроки и дѣло оставалось все въ прежнемъ поло-

женіи вплоть до 1883 г. Нѣкоторыя линіи эксплоатировались, однако, и самимъ правительствомъ, но счета велись отдѣльно отъ счетовъ „сѣти казенныхъ жж. дорогъ“ въ собственномъ смыслѣ.

Между тѣмъ, финансовое положеніе становилось все бодѣе и болѣе затруднительнымъ; на 1884 г. предстояло расходовъ на чрезвычайныя общественныя работы до 600 милл. фр., изъ которыхъ около половины предназначалось на сооруженіе жж. дорогъ, между тѣмъ, 1882 г., заключился дефицитомъ, который предвидѣлся также и на 1883 г., такъ что ни о какихъ остаткахъ и сбереженіяхъ не могло быть и рѣчи. Очевидно разрѣшеніе основнаго вопроса относительно жж. дорогъ оказывалось не терпящимъ отлагательства. Палата достаточно высказалась, чего она не хочетъ, но чего она хочетъ—это было не извѣстно правительству. Съ цѣлью стать на болѣе твердую почву, министръ Hérrisson предложилъ президенту назначеніе особой внѣпарламентской коммисіи, которая должна была выработать основанія для разрѣшенія вопроса, по которымъ палата должна была уже высказать свои положительныя желанія.

Коммисія 1882 года раздѣлилась на 3 подкоммисіи (техническую, коммерческую и финансовую). Она, однако, распалась, прежде чѣмъ довела дѣло до конца, но подкоммисіи, повидимому, дали и нѣкоторые результаты, такъ напримѣръ, первая подкоммисія высказалась противъ введенія всеобщей казенной эксплоатаціи, но за удержаніе казенной сѣти и др.; вторая разсмотрѣла нѣкоторые вопросы, касающіеся тарифовъ; третья выяснила, во что обошелся бы выкупъ всѣхъ жж. дорогъ и пришла къ заключенію, что казнѣ пришлось бы ежегодно уплачивать акціонерамъ ренту въ 500 милл. фр. слишкомъ, а ежегодный чистый доходъ составилъ бы всего около 474 милл. фр ; кромѣ того, ею были разсмотрѣны и нѣкоторые другіе вопросы.*)

---

*) Финансовая подкоммисія намѣтила слѣдующіе вопросы на случай выкупа ж. дорогъ правительствомъ, остановиться на которыхъ, намъ кажется, не безъинтересно:

1) Слѣдуетъ ли включать ссуды по гарантіи въ счетъ дохода, который долженъ быть положенъ въ основаніе при вычисленіи ренты или выкупной суммы? Если—да, то до какихъ поръ? На время, пока дана гарантія или до истеченія срока концессіи? Или должно отвѣтить отрицательно на первый вопросъ, основываясь на томъ, что приплаты по гарантіи суть *ссуды, подлежащія возврату*, а вовсе не субсидіи, передаваемыя въ собственность общества? Не должно-ли государство ограничиться

Новое министерство, новое по счету, хотя и не по лицамъ, выступившимъ на сцену, оставило путь, намѣченный предшествовавшимъ министерствомъ. Tirard и Raynal—оба оказались теперь гораздо благосклоннѣе прежняго къ частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Не было ли причиной такого переворота во взглядахъ исчезновеніе со сцены искренняго и горячаго сторонника казенной системы желѣзнодорожнаго хозяйства, Гамбетты? Относительно этого, конечно, могутъ быть лишь одни предположенія, догадки. Новый министръ общественныхъ работъ, Raynal, живо повелъ дѣло. Онъ вступилъ въ соглашеніи съ обществами, 26 мая 1883 г. съ обществомъ Paris-Lyon-Méditerranée, 5 іюня съ le Nord, съ le Midi—9 іюня, съ l'Est—11 іюня. Въ послѣдній день всѣ четыре соглашенія были представлены палатѣ съ предложеніемъ, немедленно передать въ существующую парламентскую по желѣзнодорожнымъ дѣламъ коммисію. Не смотря на сильную оппозицію, на заявленіе, что необходимо прежде подобнаго заключенія, имѣть въ рукахъ хотя бы мотивы правительственнаго проекта, желаніе министра, поспѣшить во что бы то ни стало—взяло вверхъ. Іюня 28 былъ заключенъ договоръ и съ обществомъ d'Orléans, который былъ также переданъ въ коммисію. Удивительно быстро прошло разсмотрѣніе и въ ком-

---

одной доплатой (на время дѣйствія гарантіи) суммъ по облигаціямъ, если-бы дохода, опредѣляющаго ренту было недостаточно для производства платежей по облигаціямъ?

2) Должно ли правительство за линіи, выкупаемыя по стоимости сооруженія (зак. 1874 г.), уплачивать капитальную сумму или ежегодную ренту?

3) Должно-ли считать въ цѣнѣ линій и подвижной составъ, и движимость, или-же включать ихъ въ число предметовъ, подлежащихъ оцѣнкѣ экспертовъ?

4) Не должно ли обязать общества произвести «додѣлки» на ихъ сѣти признанныя необходимыми?

5) Не должно-ли исключить изъ подвижнаго состава, подлежащаго оцѣнкѣ экспертовъ ту часть его, стоимость которой должна войти въ счетъ первоначальнаго сооруженія? Стоимость подвижнаго состава уже возмѣщается (скрыто) въ суммахъ уплачиваемыхъ въ видѣ ренты, а потому уплата обществамъ его стоимости еще единовременно, по оцѣнкѣ экспертовъ, представляетъ вторичную оплату тѣхъ-же самыхъ предметовъ.

6) Если подвижнымъ составомъ не покроется вся сумма долговъ, то должно-ли государство потерять недостающую сумму или имѣетъ право на покрытіе ея изъ остальнаго актива? Подкоммисія признала справедливымъ, чтобы на покрытіе недочета обращались другіе резервные капиталы, и наконецъ долгъ долженъ былъ покрываться сокращеніемъ уплачиваемой ренты Picard. ук. соч. V, 706 и слѣд.

миссіи: уже 10 іюля палатѣ былъ представленъ отчетъ коммисіи, въ которомъ она рекомендуетъ, съ нѣкоторыми незначительнами измѣненіями, принять правительственный проектъ. Даже и такая быстрота не удовлетворяла Raynal'я: прежде чѣмъ отчетъ былъ отпечатанъ, 12 іюля онъ уже настаиваетъ въ палатѣ на назначеніи дѣла къ слушанію на очередь 16 іюля. Не смотря на сильныя возраженія, и въ этотъ разъ министръ одержалъ побѣду: онъ указалъ, что поспѣшность крайне необходима, такъ какъ до рѣшенія вопроса относительно жж. дорогъ, правительство не можетъ представить бюджета, что послѣ палаты депутатовъ дѣло будетъ разсматриваться еще въ сенатѣ, затѣмъ въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ, а между тѣмъ, соглашенія должны вступить въ силу 1 января 1884 года. Значительное большинство депутатовъ оказалось на сторонѣ министерства; 385 голосовъ высказалось за предложеніе министра и только 111— противъ.

17 іюня министръ заключилъ договоръ и съ обществомъ l'Ouest, который былъ тотчасъ же переданъ на разсмотрѣніе палаты. Четырнадцать засѣданій были посвящены разсмотрѣнію договоровъ. Болѣе подробному разсмотрѣнію подверглись конвенціи съ обществами Paris-Lyon-Méditerranée и d'Orléans, а затѣмъ весьма быстро и легко прошли остальныя. Послѣ разсмотрѣнія конвенцій съ желѣзнодорожными обществами для палаты депутатовъ (точно въ награду за хорошее поведеніе) начались вакаціи.

Для сената оказалось достаточно 5 засѣданій съ 15—20 ноября; въ теченіе декабря собранія акціонеровъ выразили свое согласіе и законъ 20 ноября 1883 года, вступивъ въ силу съ 1 января 1884 года, положилъ основаніе новому порядку въ организаціи желѣзнодорожнаго дѣла въ Франціи, которой на долгое время обезпечилъ господство частной предпріимчивости и сдѣлалъ почти невозможнымъ въ скоромъ времени сосредоточеніе завѣдыванія жж. дорогами въ рукахъ правительства путемъ выкупа, установивъ для таковаго крайне тяжелыя условія.

Сущность содержанія договоровъ въ нѣсколькихъ словахъ сводится къ слѣдующему: правительство концессіонируетъ обществамъ сооруженіе ряда новымъ линій, уступаетъ безвозмездно казною выстроенныя съ 1879 г. линіи тѣмъ обществамъ, въ сѣтяхъ которыхъ

эти линіи находятся, и разрѣшаетъ долгосрочное слитіе (или, можетъ быть, лучше сказать: поглощеніе) нѣсколькихъ мелкихъ обществъ съ ихъ крупными и сильными сосѣдями.

Длина уступленныхъ, согласно договорамъ, линій *) составляла:

	Бывшихъ казенныхъ.	Новыхъ линій.
Обществу Poris-Lyon-Méditerranée .	89 кил.	2.000 кил.
„ le Nord	1.111 „	412 „
„ le Midi	60 „	1.178 „
„ l'Est	700 „	7.031 „
„ d'Orléans	1.059 „	2.441 „
„ l'Ouest	779 „	1.712 „

Длина сѣти жж. дорогъ казенныхъ и 6 главныхъ частныхъ обществъ къ 1 января 1884 г. равнялась 27.443 кил.; послѣ сооруженія вновь уступленныхъ и предположенныхъ линій сѣть должна составить 38.933 кил. **). Такимъ образомъ, прежде всего результатомъ конвенцій 1883 г. является весьма значительное увеличеніе сѣти жж. дорогъ Франціи.

Посмотримъ, однако, на какихъ условіяхъ оно можетъ произойти и чего будетъ стоить государству.

Какъ уже было указано свои линіи государство уступило частнымъ обществамъ безвозмездно, исключая общество d'Orléans, которое, въ обмѣнъ, уступило 398 кил. своихъ дорогъ на извѣстныхъ условіяхъ.

Срокъ концессіи новыхъ линій, уступленныхъ обществомъ по договорамъ 1883 г., истекаетъ одновременно съ опредѣленнымъ для прежнихъ линій, т. е. въ промежутокъ 1950—1960 г., смотря по обществамъ.

Сооруженіе новыхъ линій и достройка неоконченныхъ (изъ переданныхъ) правительствомъ производится обществами въ порядкѣ, указанномъ правительствомъ, по утвержденіи проектовъ исполненія

---

*) Thoviste, ук. соч., стр. 115 опредѣляетъ, на основаніи данныхъ, приводимыхъ у Picard'a, длину уступленныхъ линій приблизительно, въ 6.900 кил. Приведенныя нами данныя взяты изъ статьи v. Leyen („Jahrbuch f. Gesetzg." B. 8, стр. 172).

**) 31 декабря 1884 г. въ эксплоатаціи находилось 29.363 кил., а къ концу 1885 г.—около 30.500 кил. жж. дорогъ (не считая «мѣстныхъ»). Thoviste, ук. соч., стр. 120.

работъ и по установленіи, съ обоюднаго—правительства и общества—согласія, максимума издержекъ; въ томъ случаѣ, если правительство не признаетъ возможнымъ согласиться на исчисленія общества, за нимъ (правительствомъ) сохраняется право произвести работы черезъ собственныхъ инженеровъ.

Въ томъ случаѣ, если работы замедлятся по винѣ общества, то послѣднее за просрочку уплачиваетъ штрафъ по 5.000 фр. съ километра за каждый годъ.

Эта оговорка не включена въ договоръ обществъ le Nord и le Midi.

Введеніе только что приведенныхъ условій въ конвенціи съ обществами объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что *сооруженіе уступленныхъ обществамъ, въ силу договоровъ 1883 г., линій должно быть произведено на счетъ государства*. Нельзя не замѣтить, однако, что включеніемъ вышеприведенныхъ оговорокъ интересы казны обезпечиваются далеко не достаточно. Участіе частныхъ обществъ въ сооруженіи новыхъ линій должно было выразиться взносомъ по 25 тыс. фр. на каждый километръ и поставкой подвижнаго состава и движимости для станцій, что также оцѣнивается не болѣе 25 тыс. фр., такъ что, при средней стоимости километра жж. дорогъ, во Франціи, приблизительно, въ 475 тыс. фр. *), окажется, что $^{17}/_{19}$ издержекъ сооруженія брало на себя государство и только $^{2}/_{19}$—частныя общества, которыя получили концессіи на эти новыя линіи. Сверхъ того, такъ какъ работы производятся обществами *за счетъ правительства*, то они и не заинтересованы нисколько въ экономномъ сооруженіи жж. дорогъ. Этого мало. За счетъ правительства должны быть произведены работы, признанныя необходимыми, и на линіяхъ, безвозмездно уступленныхъ правительствомъ обществамъ.

Такъ какъ правительство не имѣло въ своемъ распоряженіи средствъ, необходимыхъ для всѣхъ этихъ работъ, то частныя общества обязались доставить суммы, которыми правительство должно бы было уплатить обществамъ за работы, произведенныя за счетъ правительства. На правительство же ложатся и общія издержки, и уплата процентовъ на капиталъ за время постройки. Позаимствованныя такимъ образомъ суммы правительство обязуется выплатить обществамъ въ теченіе

*) Picard, ук. соч., T. VI, p. 655.

74 лѣтъ посредствомъ ежегодныхъ, опредѣленныхъ уплатъ, представляющихъ процентъ и погашеніе сихъ суммъ. Мы видѣли выше, что съ обоюднаго согласія—правительства и общества—устанавливался максимумъ издержекъ, котораго, слѣдовательно, и не должны были превышать пожертвованія казны; но при этомъ дѣлаются оговорки, указываются многіе случаи, когда эта норма можетъ быть перейдена, такъ что „эти ограниченія дѣлаютъ почти безполезнымъ установленіе максимума“ *).

Въ видѣ исключенія, по договору съ обществомъ le Nord, послѣднее уплачиваетъ не по разсчету съ километра новыхъ линій, а прямо сумму въ 90 милл. фр., не считая подвижнаго состава. Подобнымъ же образомъ—опредѣленною суммою—должно было выразиться участіе общества d'Orléans для одной линіи.

„Бремя матеріальныхъ пожертвованій, причитавшихся на долю правительства по конвенціямъ 1883 года для сооруженія новой сѣти представляется крайне тяжелымъ“, говоритъ даже Thoviste **), котораго скорѣе можно упрекнуть въ излишней благосклонности къ частнымъ обществамъ и частной предпріимчивости въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Въ виду крайне незначительнаго участія обществъ въ сооруженіи, главное бремя платежей падало на казну. Съ цѣлью облегчить это бремя и придать болѣе благообразный видъ конвенціямъ, въ нихъ введено было условіе досрочнаго погашенія—выплаты долговъ обществъ правительству по гарантіи. Начетъ процентовъ на эти долги прекращается съ 1883 г. и должныя обществами суммы засчитываются въ уплату за работы, производимыя ими за счетъ правительства. Такой зачетъ составилъ, въ круглыхъ числахъ, для обществъ:

le Midi	34	милл. фр.
l'Ouest	160	„ „
l'Est	150	„ „
и d'Orléans	205	„ „

При этомъ должно замѣтить, что долгъ по гарантіи общества l'Ouest въ дѣйствительсности былъ на 80 милл. фр. больше, но правительство согласилось скинуть эту сумму со счетовъ: въ виду сообра-

*) Thoviste, ук. соч., стр. 125.
**) Ук. соч., стр. 130.

женій, что выплата долга полностью могла бы послѣдовать лишь въ отдаленномъ будущемъ, конвенція производитъ учетъ долгу и въ результатѣ является его уменьшеніе на 80 милл. фр., т. е на $33^1/_3{}^0/_0$.

Сумма долговъ по гарантіи упомянутыхъ 4-хъ обществъ, пошедшая въ зачетъ издержекъ правительства, составила такимъ образомъ 550 милл. фр. Общество le Nord и Paris—Lyon—Méditerranée (по своей главной сѣти) должными правительству не состояли.

Запутанные разсчеты доходовъ и расходовъ прежняго времени съ 1883 г. значительно упрощаются вслѣдствіе того, что для всей сѣти каждаго общества ведется одинъ общій счетъ и различіе между старою и новою сѣтью устраняется. Однако, для линій, уступленныхъ по договорамъ въ 1883 г., разрѣшается каждому обществу временно вести особый счетъ по эксплоатаціи до 1 января года, слѣдующаго за окончаніемъ сооруженія всѣхъ линій, уступленныхъ каждому обществу. Если бы доходовъ этихъ линій было недостаточно для покрытія всѣхъ необходимыхъ по капиталу первоначальнаго сооруженія платежей, то обществамъ предоставляется недостающія суммы причислять къ капиталу первоначальнаго сооруженія.

Мы не будемъ останавливаться на другихъ довольно существенныхъ недоразумѣніяхъ, обусловленныхъ, вѣроятно, тою поспѣшностью, съ которою были выработаны и утверждены конвенціи 1883 г., отсылая желающихъ ближе познакомиться съ этимъ вопросомъ къ не разъ цитированному сочиненію Thoviste, а перейдемъ къ разсмотрѣнію другихъ существенныхъ измѣненій въ системѣ желѣзнодорожнаго хозяйства, вызванныхъ договорами 1883 г.

„Обезпеченный доходъ“ замѣненъ для четырехъ обществъ гарантіей наименьшаго дохода, а для двухъ—le Nord и Paris-Lyon-Méditerranée расчетъ „обезпеченнаго дохода“ измѣненъ такимъ образомъ, что на акцію перваго общества обезпеченъ дивидендъ въ 54 фр. 10 с., или $13^1/_2{}^0/_0$, а на акцію втораго—55 фр. или $11^0/_0$.

Если бы затѣмъ получился остатокъ, то онъ обращается на покрытіе недочетовъ по платежамъ на капиталы „новой сѣти“ (по счету 1883 г.), буде таковые недочеты окажутся; если бы и затѣмъ еще не всѣ платежи были покрыты, то правительство выдаетъ ссуды по гарантіи въ размѣрѣ разницы дѣйствительно потребныхъ для производства платежей по капиталамъ „новой сѣти“ суммъ и полученныхъ послѣ отчисленій изъ доходовъ старой сѣти, однако, наиболь-

шая сумма приплатъ не должна превосходить слѣдующей на капиталъ въ $223^1/_2$ милл. фр. для общества le Nord и 626 (—649) милл. фр.—для Paris-Lyon-Méditerranée.

Для 4-хъ остальныхъ обществъ, за покрытіемъ всѣхъ необходимыхъ платежей, на акцію гарантированъ доходъ въ размѣрѣ $35^1/_2$ фр. или $7^1/_2{}^0/_0$ для общества l'Est, $38^1/_2$ фр. или $7^7/_{10}{}^0/_0$—l'Ouest; 50 фр. или $10^0/_0$—le Midi и 56 фр. или $11^1/_{10}{}^0/_0$—Orléans.

При окончаніи концессіоннаго срока въ зачетъ должныхъ правительству по гарантіи суммъ, поступаетъ подвижной составъ обществъ.

Правительство и по новымъ конвенціямъ сохранило право на участіе въ дѣлежѣ чистаго дохода по достиженіи имъ извѣстныхъ размѣровъ.

Въ тарифномъ вопросѣ общества никакихъ существенныхъ уступокъ не сдѣлали. По отношенію къ ввознымъ тарифамъ общества условно соглашаются принять указанія правительства, причемъ однако, измѣненія эти должны быть разсмотрѣны въ особой комиссіи при соучастіи представителей отъ обществъ; мало того, если бы комиссія постановила рѣшенія, несогласныя съ предложеніями обществъ, то послѣднимъ предоставляется право требовать вторичнаго обсужденія дѣла *).

И по договорамъ 1883 года за правительствомъ остается право выкупа жж. дорогъ частныхъ обществъ. Послѣдній можетъ быть произведенъ во всякое время, причемъ онъ долженъ простираться на *всѣ* жж. дороги даннаго общества.

Въ видѣ общаго правила, за основаніе, при выкупѣ, берется средній чистый доходъ за 5 лучшихъ изъ 7 послѣднихъ передъ выкупомъ лѣтъ. Полученная сумма и должна быть ежегодно уплачиваема правительствомъ обществу до истеченія срока концессіи. Впрочемъ, ежегодная уплата не можетъ быть менѣе дохода послѣдняго изъ годовъ, взятыхъ для выведенія средней.

При выкупѣ еще принимаются въ расчетъ издержки по допол-

---

*) О современномъ положеніи тарифнаго дѣла во Франціи, можно судить по слѣдующему: „Les tarifs de la compagnie (Paris-Lyon-M.) mis en vigueur le 20 septembre 1885, ont donné lieu à de nombreuses réclamations. Ils ont été modifiés par des *errata* des 15 novembre 1885 et 22 janvier 1886, et actuellement le ministre des travaux publics s'efforce d'obtenir de nouvelles modifications". Thoviste, ук. соч., стр. 168.

нительнымъ работамъ, произведенныя за послѣднія 15 лѣтъ передъ выкупомъ, съ разрѣшенія министра общественныхъ работъ. При этомъ, въ виду полученія обществомъ дохода отъ произведенныхъ работъ, за каждый слѣдующій, за ихъ окончаніемъ, годъ сумма вознагражденія за нихъ уменьшается на $^1/_{15}$ часть.

Во всякомъ случаѣ, конвенціями 1883 г. надолго опредѣлился порядокъ желѣзнодорожнаго хозяйства во Франціи.

„Къ 1883 г. отношенія обществъ къ правительству сдѣлались весьма натянутыми и имъ приходилось опасаться выкупа въ ближайшемъ будущемъ. Конвенціи (1883 г.) гарантируютъ ихъ на будущее время". „Самыми значительными выгодами, полученными обществами, должно признать относящіяся до условій выкупа". „Выкупъ былъ бы дѣйствительно обременительнѣе, чѣмъ до 1883 г." „Устойчивость современнаго порядка относительно жж. дорогъ такимъ образомъ обезпечена до конца настоящаго столѣтія". „Конвенціями окончательно разрѣшенъ вопросъ жж. дорогъ, возникшій въ 1876 году". „Государство не могло получить отъ обществъ большихъ пожертвованій, чѣмъ какія оно получило, тѣмъ болѣе, что финансовое положеніе его не позволяло ему пригрозить обществамъ тѣмъ *единственнымъ* оружіемъ, которое у него противъ нихъ было—правомъ выкупа" *). И этого-то *единственнаго* оружія государство лишилось въ силу конвенцій 1883 г.! При обсужденіи бюджета 1885 года нѣкоторыми депутатами былъ затронутъ вопросъ о продажѣ казенныхъ жж. дорогъ, однако, онъ встрѣтилъ неблагопріятный пріемъ въ палатѣ, хотя послѣ утвержденія конвенцій 1883 г. не было бы ничего ненормальнаго въ продажѣ казенныхъ жж. дорогъ тѣмъ же главнымъ частнымъ обществамъ, которымъ принадлежитъ, въ сущности, вся сѣть жж. дорогъ Франціи: къ 1885 г. существовало еще 10 второстепенныхъ обществъ, но ими, въ суммѣ, эксплоатировалось всего 287 килом. жж. дорогъ (d'intérêt général), такъ что ихъ можно не принимать въ расчетъ.

Въ силу договоровъ 1883 г., правительство обязалось по отношенію къ 6-ти главнымъ обществамъ оказать весьма значительное содѣйствіе, какъ мы видѣли выше, подъ условіемъ сооруженія и эксплоатаціи уступленныхъ линій.

---

*) Thoviste, ук. соч., стр. 190 и слѣд.

Какъ уже было указано, эти послѣднія конвенціи не были результатомъ тщательнаго обсужденія и свободнаго рѣшенія, но, главнымъ образомъ, вытекли изъ стѣсненнаго финансоваго положенія государства и прошли въ палатахъ необычайно быстро, отчасти благодаря совершенно постороннимъ дѣлу условіямъ, результатомъ чего и явились многіе недостатки и неясности конвенцій даже по весьма существеннымъ вопросамъ желѣзнодорожнаго хозяйства.

Однако, во всякомъ случаѣ, правительство постоянно стремилось и послѣ 1883 г. установить болѣе раціональныя отношенія обществъ къ правительству въ смыслѣ подчиненія финансовой стороны ихъ хозяйства постоянному и дѣйствительному, а не формальному контролю государства.

Изъ болѣе значительныхъ государствъ въ Европѣ еще только въ Италіи желѣзнодорожная политика склонилась въ пользу частнаго хозяйства предпочтительно передъ казеннымъ, но ближайшее разсмотрѣніе обстоятельствъ дѣла выясняетъ, что и здѣсь это рѣшеніе обусловлено было крайне тяжелымъ финансовымъ положеніемъ государства.

Тогда какъ правительство осаждали требованіемъ сооружать новыя линіи, оно было, за неимѣніемъ средствъ, не въ состояніи произвести самыя необходимыя поправки на старинныхъ линіяхъ: на нѣкоторыхъ рельсы были такъ стерты, что пассажиры подвергались опасности, на другихъ—строенія грозили развалиться; подвижной составъ пришелъ въ состояніе постыднаго разрушенія.

Тогда какъ счета инженеровъ превышали 100 милліоновъ фр. необходимыхъ издержекъ, министръ финансовъ объявилъ, что на общественныя работы онъ не можетъ дать ни одного сантима. Онъ не соглашался и на заемъ: послѣ заключенія займа въ 644 мил. фр. для устраненія принудительнаго курса бумажныхъ денегъ, онъ повторялъ, что книга государственнаго долга закрыта, и онъ твердо стоялъ на своемъ словѣ: извлеченіе бумажныхъ денегъ шло медленно, равновѣсіе въ бюджетѣ возстановлялось съ трудомъ и достаточно было малѣйшаго колебанія кредита страны, чтобы звонкая монета снова исчезла изъ страны, которая снова была бы приведена къ системѣ бумажныхъ денегъ съ принудительнымъ курсомъ. Министерство было единодушно по вопросу о необходимости разрѣшенія желѣзнодорожнаго вопроса съ цѣлью упроченія возстановлявшагося кредита страны.

Съ этою цѣлью, по закону 27 апрѣля 1885 г., всѣ желѣзныя дороги сдаются казною въ аренду 3 частнымъ обществамъ для эксплоатаціи втеченіе 60 лѣтъ, но съ правомъ для каждой изъ сторонъ по истеченіи каждыхъ 20 лѣтъ прекратить дѣйствіе договора подъ условіемъ заявленія объ этомъ за два года до истеченія двадцатилѣтія.

Валовой доходъ жж. дорогъ, открытыхъ къ 1 января 1884 г. подлежитъ слѣдующему распредѣленію: прежде всего отчисляется 10% для составленія и пополненія особыхъ резервныхъ фондовъ *) и выдачи обществамъ вознагражденія за изнашиваніе подвижнаго состава и проч. имущества общества; затѣмъ $62^1/_2\%$ поступаютъ обществу въ возмѣщеніе издержекъ по эксплоатаціи; остальные $27^1/_2\%$ отчисляются въ пользу казны.

Правительство Италіи выговорило себѣ извѣстную долю вліянія на установленіе тарифовъ, далеко идущій контроль государства и вообще общаго правила установило, что на службу на жж. дорогахъ могутъ приниматься лишь итальянскіе подданные.

Не смотря однако на все это законопроектъ прошелъ въ палатѣ незначительнымъ большинствомъ голосовъ (226-за, 203-противъ), причемъ одинъ изъ депутатовъ (Maffi) сравнилъ этотъ законъ съ „кавдинскимъ ярмомъ“, которое правительство надѣло на страну.

Въ остальныхъ болѣе значительныхъ государствахъ Европы или уже совершился переходъ отъ частнаго желѣзнодорожнаго хозяйства къ казенному, или оффиціально признается преимущество этого послѣдняго сравнительно съ первымъ. Сюда относятся Бельгія, Голландія, Данія, Швеція, Норвегія, всѣ Германскія государства и прежде всего Пруссія и наконецъ Австро-Венгрія.

На исторіи жж. дорогъ въ двухъ послѣднихъ государствахъ необходимо хотя вкратцѣ остановиться.

*) Резервные фонды служатъ источникомъ:

1) для возмѣщенія издержекъ, обусловленныхъ поврежденіями непреодолимой силы (force majeure);

2) для возобновленія рельсовъ;

3) для возобновленія подвижнаго состава и

4) касса для увеличенія имущества.

ГЛАВА V.

Правительство Австріи уже въ 1841 г. постановляетъ, что главнѣйшія линіи, идущія отъ Вѣны къ границамъ имперіи должны принадлежать государству, а частнымъ предпринимателямъ слѣдуетъ предоставить лишь маленькія линіи. Этого направленія правительство Австріи держалось до 1854 г., къ которому имѣлось уже 1.355 килом. ж. дорогъ въ томъ числѣ болѣе $^2/_3$—казенныхъ.

Постоянные дефициты въ бюджетѣ и стремленіе возстановить металлическую валюту въ странѣ вмѣсто бывшихъ въ это время бумажныхъ денегъ побуждали правительство къ отчужденію казенныхъ желѣзныхъ дорогъ въ частныя руки для полученія необходимыхъ капиталовъ. До конца 1859 года эта операція была закончена и дала правительству 168 милл. гульд., тогда какъ сама казна на сооруженіе жж. дорогъ затратила почти вдвое—336 милл. гульд.

Деньги, полученныя отъ продажи дорогъ, были истрачены на другія государственныя надобности, а дефициты и бумажныя деньги остались по прежнему, только казна утратила и свои желѣзныя дороги.

Уже въ 1854 г. издается законъ (Concessions-Gesetz), въ которомъ указываются общія условія для разрѣшенія частныхъ предпріятій по сооруженію и эксплоатаціи жж. дорогъ.

Правительство весьма широко помогаетъ частнымъ ж. дорожнымъ предпріятіямъ въ самыхъ разнообразныхъ формахъ, повидимому, безъ достаточной осмотрительности и бережливости.

Сотни милліоновъ гульденовъ однихъ долговъ по гарантіи дохода жж. дорогъ заставляютъ правительство къ концу 70-хъ годовъ выработать законопроектъ, направленный къ большему обезпеченію казенныхъ интересовъ и предоставляющій въ этихъ видахъ правительству право взять въ свои руки эксплоатацію ж. дороги, для которой втеченіе пяти лѣтъ кряду потребовались-бы приплаты по гарантіи въ размѣрѣ половины обезпеченнаго дохода или болѣе. При извѣстныхъ условіяхъ правительство уполномочивается выкупить дорогу въ казну.

Въ значительной степени измѣненіе желѣзнодорожной политики Австро-Венгріи стояло въ зависимости отъ таковой-же политики Гер-

маніи, явно къ этому времени уже отдававшей предпочтеніе казенному хозяйству передъ частнымъ. Вышеупомянутый законъ (1877 г.) впервые примѣненъ былъ на практикѣ въ концѣ 1879 г. Съ этого времени одна частная дорога за другой переходили въ казну и къ 1890 г. уже въ Австріи было около 7.000 кил. казенн. ж. дорогъ и всего 5.000 кил. част., въ Венгріи, гдѣ еще въ 1867 г. было 125 кил. казенныхъ и болѣе 2.000 кил. частныхъ, къ срединѣ 1889 г. находимъ уже болѣе 6.000 кил. казен. и всего 4.000 кил. частн., но и изъ нихъ двѣ значительныхъ дороги должны были вскорѣ перейти въ казну, такъ что къ срединѣ 1891 г. оставались-бы лишь двѣ значительныхъ линіи въ частныхъ рукахъ.

Но особенно заслуживающей вниманія представляется исторія ж.-дорожнаго дѣла въ Пруссіи.

Здѣсь исторія желѣзнодорожной политики носитъ совершенно иной характеръ, чѣмъ въ другихъ государствахъ. За немногими и не особенно значительными исключеніями мы въ этой исторіи встрѣчаемъ строгую выдержанность, послѣдовательность. Законы и распоряженія въ первые годы развитія желѣзнодорожной сѣти представляютъ выраженіе такой здравой, цѣльной системы, принятой правительствомъ, что, не смотря на всѣ тѣ нежданные результаты, которые дало дальнѣйшее развитіе желѣзнодорожной сѣти, для правительства Пруссіи не было надобности измѣнять политикѣ, принятой имъ съ самаго начала. Объ этомъ ясно свидѣтельствуетъ уже одно то обстоятельство, что основной желѣзнодорожный законъ, изданный въ 1838 году, могъ сохраниться въ силѣ, правда съ нѣкоторыми измѣненіями и дополненіями, въ теченіи цѣлаго полустолѣтія, т. е. въ теченіе всей желѣзнодорожной эры. Руководящія начала, положенныя въ основаніе этого закона, съ честью выдержали всѣ тѣ испытанія, которыя имъ готовило дальнѣйшеее развитіе жж. дорогъ и которыя въ другихъ государствахъ или обнаруживали полнѣйшую несостоятельность первоначальныхъ взглядовъ, или вызывали то шатаніе въ желѣзнодорожной политикѣ, на которое было указано нами.

Приведенныя соображенія, кажется, достаточно свидѣтельствуютъ о необходимости болѣе подробнаго изложенія этого замѣчательнаго, для своего времени, закона.

Согласно §§ 1, 5 и 6, требуется Высочайшее разрѣшеніе какъ на сооруженіе, такъ и на опредѣленіе и увеличеніе акціонернаго капи-

тала; заемъ же можетъ быть сдѣланъ съ разрѣшенія министра торговли; § 2 постановляется, что до оплаты акцій могутъ быть выдаваемы временныя свидѣтельства, но не на предъявителя, а именныя, причемъ до взноса въ размѣрѣ 40% никакая передача не допускается; по уплатѣ послѣдней суммы обществу предоставляется согласиться на передачу или нѣтъ. Если дорога не будетъ сооружена въ назначенный срокъ, то за правительствомъ признается право продать сооруженіе съ аукціона въ пользу перваго концессіонера подъ условіемъ, чтобы купившій окончилъ сооруженіе. Прежде обращенія къ аукціону еще дается 6-мѣсячный срокъ на окончаніе постройки жж. дороги (§ 21). Открытіе дороги для движенія можетъ послѣдовать лишь послѣ осмотра и разрѣшенія на то правительства (§ 22). Общество обязано содержать дорогу и орудія въ совершенной исправности, чтобы перевозка могла совершаться безопасно, соотвѣтственно назначенію предпріятія. Къ этому оно можетъ быть побуждаемо и чрезъ принудительныя со стороны правительства мѣры (§ 24). Общество обязано возмѣщать ущербъ, нанесенный вещамъ и лицамъ, причемъ на обязанность дороги въ случаѣ нежеланія ея выдать вознагражденіе, возлагается доказывать, что несчастіе произошло по винѣ самаго пострадавшаго или вслѣдствіе непреодолимой силы (§ 25). Въ теченіе 3 первыхъ лѣтъ перевозка по дорогѣ предоставляется исключительно обществу; послѣ этого срока правительство можетъ дозволить и другимъ лицамъ перевозку по линіи, причемъ обществу должна уплачиваться „дорожная плата“ (Bahngeld). Эта плата подлежитъ пересмотру и измѣненію, въ случаѣ надобности, властью министра торговли каждыя 3—10 лѣтъ. Плата, взимаемая за перевозку, для всѣхъ должна быть одинакова (§§ 26, 31). Если чистый доходъ, за отчисленіемъ извѣстной суммы, согласно указанію министра торговли, въ резервный капиталъ, составитъ болѣе 10% на затраченный капиталъ, то провозныя платы должны быть понижены настолько, чтобы доходъ не превышалъ 10%. Если, вслѣдствіе пониженія тарифовъ, доходъ упадетъ ниже 10%, то тарифы должны быть подняты на нѣкоторое время настолько, чтобы доходъ, составляя болѣе 10%, по сложеніи съ доходомъ менѣе 10%, до того получавшимся, въ среднемъ составилъ ровно 10% (§ 34). Ради достиженія указанной цѣли правительство обязываетъ общества подробною отчетностью, причемъ въ этомъ отношеніи общества должны

слѣдовать указаніямъ министра торговли. Свои отчеты общества ежегодно обязуются представлять правительству (§ 34). Желѣзнодорожныя общества должны уплачивать въ казну сумму, которая будетъ опредѣлена по соразмѣрности дохода на акціонерный капиталъ, послѣ того какъ въ теченіе 3 лѣтъ будетъ эксплоатирована въ странѣ вторая ж. дорога и когда, такимъ образомъ, будетъ собранъ необходимый для сужденія матеріалъ. До тѣхъ же поръ каждое общество обязуется возмѣстить казнѣ ущербъ, нанесенный ей лишеніемъ почтовыхъ доходовъ, но при этомъ должны быть приняты въ разсчетъ и тѣ услуги, которыя ж. дорога оказываетъ почтовому вѣдомству (§ 38). Получаемый такимъ образомъ казною доходъ предназначается, кромѣ возмѣщенія ущерба въ доходахъ, на погашеніе основныхъ акціонерныхъ капиталовъ желѣзнодорожныхъ обществъ (§ 39). Послѣ такого погашенія, предпріятію должна быть дана такая организація, при которой доходъ не превышалъ бы издержекъ поддержанія и управленія дороги (§ 40). Правительство сохраняетъ за собою право выкупить ж. дорогу при соблюденіи слѣдующихъ условій: 1) должно пройти не менѣе 30 лѣтъ съ открытія дороги; 2) общество должно быть увѣдомлено за 1 годъ; 3) время выкупа должно придтись на тотъ годъ, когда тарифъ подлежитъ пересмотру; 4) правительство уплачиваетъ обществу сумму, въ 25 разъ большую противъ средняго за послѣднія 5 лѣтъ дивиденда; 5) правительство принимаетъ на себя долги общества, но также пріобрѣтаетъ и требованія его на третьихъ лицъ и 6) правительство вступаетъ во владѣніе не только дорогою, но и всѣми ея принадлежностями, а равно и резервнымъ капиталомъ общества (§ 42). До истеченія 30 лѣтъ со дня открытія дороги не допускается сооруженіе новой дороги между тѣми же конечными и промежуточными пунктами (§ 44). Выданная концессія теряетъ силу и ж. дорога продается (въ пользу общества) съ аукціоннаго торга, если общество не исполнитъ одного изъ общихъ или спеціальныхъ условій и оставитъ въ теченіе окончательнаго срока— 3 мѣсяцевъ—безъ послѣдствій требованіе правительства (§ 47). Правительство оставляетъ за собою право измѣненія настоящаго закона и дополненія его даже и совершенно новыми постановленіями, соотвѣтственно потребностямъ дальнѣйшаго развитія *) (§ 49). Таковы

*) «Wir behalten uns vor, nach Massgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die im gegenwärtigen Gesetze gegebenen Bestimmun-

главнѣйшія положенія закона 3 ноября 1838 г., положеннаго правительствомъ Пруссіи въ основаніе своей желѣзнодорожной политики, которая въ послѣднее время привела къ сосредоточенію почти всѣхъ жж. дорогъ государства въ рукахъ правительства.

Въ первые годы правительство съ недовѣріемъ относилось къ частной предпріимчивости, къ частнымъ обществамъ, неблагосклонно смотрѣло и на новые пути *). Только съ восшествіемъ на престолъ Фридриха- Вильгельма IV—съ 1840 г. замѣчается не только болѣе легкое разрѣшеніе, но и оказывается матеріальное содѣйствіе сооруженію жж. дорогъ въ Пруссіи: къ концу 1842 г. уже насчитывалось до 10 (частью еще только разрѣшенныхъ) обществъ жж. дорогъ, изъ которыхъ одному была выдана ссуда, другому былъ гарантированъ доходъ въ размѣрѣ 4% на акціонерный капиталъ, въ теченіе 6 лѣтъ послѣ окончанія постройки дороги, но не правительствомъ центральнымъ, а провинціальнымъ.

Однако, къ 1842 г. энергія частной предпріимчивости сильно ослабѣла: наиболѣе доходныя жж. дороги, связывавшія важнѣйшіе торгово-промышленные пункты, были отстроены, а другія жж. дороги, хотя и необходимыя въ общественныхъ интересахъ, на первое время не обѣщали быть особенно доходными, между тѣмъ содѣйствіе правительства было совершенно ничтожно.

Правительство рѣшается оказать болѣе существенную поддержку

---

gen, durch allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu ertheilende Konzessionen, zu ergänzen und abzuändern und nach Umständen denselben auch andere ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten wir es für nothwendig erachten, auch den bereits konzessionirten oder in Gemässheit dieses Gesetzes zu konzessionirenden Gesellschaften die Beobachtung dieser Ergänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzulegen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen. Sollte jedoch durch neue, in diesem Gesetze weder festgesetzte noch vorbehaltene (§ 38) und, sofern von künftig zu konzessionirenden Gesellschaften die Frage ist, später als die ihnen ertheilte Konzession erlassene Bestimmungen, eine Beschränkung ihrer Einnahmen oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren». Höper, ук. соч., B. I. S. 12—13.

*) Содѣйствіе частной предпріимчивости допускается только подъ крайне стѣснительными условіями, «on pourrait presque dire avec défiance. Une visible défaveur semble s'attacher à l'association des capitaux privés». Andiganne, II, 178. «Die Regierungen fürchteten sich vor den liberalen und demokratischen Wirkungen des neuen Verkehrsmittels»... Haushofer, 15.

и поощреніе частной предпріимчивости. Въ числѣ вопросовъ, предложенныхъ на обсужденіе перваго съѣзда выборныхъ отъ провинціальныхъ собраній, имѣвшаго мѣсто 18 октября 1842 г., былъ поставленъ и вопросъ относительно оказанія содѣйствія къ сооруженію желѣзнодорожной сѣти, долженствовавшей связать отдѣльныя провинціи государства, причемъ были намѣчены и 5 главнѣйшихъ линій, наиболѣе необходимыхъ, по мнѣнію правительства.

Въ меморіи (Denkschrift), съ которою обратилось правительство къ съѣзду, указываются намѣченныя линіи, политическое, военное и торговое значеніе которыхъ внѣ всякаго сомнѣнія, а между тѣмъ, нельзя ожидать, чтобы онѣ были сооружены безъ существенной и продолжительной поддержки со стороны государства. Причины этого лежатъ, съ одной стороны, въ томъ, что, по крайней мѣрѣ, на первое время онѣ не обѣщаютъ значительной доходности, съ другой стороны—въ значительномъ паденіи, подъ вліяніемъ ажіотажа, уже отчасти оплаченныхъ акцій, что дѣлаетъ невозможнымъ учрежденіе новыхъ акціонерныхъ обществъ. Правительство не считаетъ полезнымъ отнимать сооруженіе жж. дорогъ у частной предпріимчивости, а полагаетъ правильнымъ оказать послѣдней помощь—обезпеченіемъ предпринимателей отъ „несоразмѣрныхъ потерь“ путемъ опредѣленной, въ извѣстныхъ случаяхъ временемъ ограниченной, гарантіи дохода, въ размѣрѣ не болѣе $3^1/_2{}^0/_0$. Вмѣстѣ съ тѣмъ, правительство должно бы было включить такія условія, которыя оградили бы интересы его и публики отъ неосторожности и легкомыслія предпринимателей *).

Высказавшись значительнымъ большинствомъ въ пользу сооруженія намѣченныхъ линій, съѣздъ, однако, не могъ обойти вопроса о возможной замѣнѣ содѣйствія частнымъ акціонернымъ обществамъ прямо сооруженіемъ жж. дорогъ за счетъ правительства. Не смотря на полнѣйшую готовность этого *перваго* съѣзда выборныхъ отъ всего государства дѣйствовать согласно желаніямъ правительства, не смотря на заявленія министра, что, по многимъ вѣскимъ соображеніямъ, правительство считаетъ несвоевременнымъ, неудобнымъ брать на себя сооруженіе жж. дорогъ, при голосованіи—47 голосовъ было подано за сооруженіе жж. дорогъ правительствомъ и 50 (въ томъ числѣ 8,

*) Нöрer, I, S. 18 и слѣд.

бывшихъ вообще противъ жж. дорогъ)—противъ. Такимъ образомъ, уже въ 1842 г., въ дѣйствительности, большинство выборныхъ отъ страны было за казенныя жж. дороги *).

Согласно съ рѣшеніемъ большинства, правительство (Cabinetsordre 22 November 1842) рѣшило оказать содѣйствіе частнымъ обществамъ обезпеченіемъ извѣстнаго дохода на капиталъ.

Намѣченныя линіи, за исключеніемъ предположенной къ русской границѣ, нашли предпринимателей. Казна дала гарантію $3^1/_2{}^0/_0$.

Оказывая содѣйствіе обществамъ, оно, однако, постоянно пользуется этимъ случаемъ, чтобы обезпечить за собою то или другое выгодное условіе. Въ общемъ получается слѣдующій итогъ правъ правительства относительно частныхъ обществъ, нуждавшихся въ содѣйствіи правительства. Въ общихъ собраніяхъ акціонеровъ правительство можетъ участвовать черезъ своего коммисара съ правомъ голоса; число голосовъ правительства сперва должно было равняться $^1/_6$ числа голосовъ присутствующихъ акціонеровъ, но затѣмъ, по мѣрѣ пріобрѣтенія акцій, это число голосовъ, принадлежащихъ правительству, увеличивалось. Правительству предоставляется право назначенія одного изъ членовъ совѣта управленія, высшаго администратора ж. дороги (спеціальнаго директора), высшихъ техниковъ по сооруженію и эксплоатаціи (притомъ помимо представленныхъ обществомъ кандидатовъ) и утвержденіе одного изъ предложенныхъ обществомъ лицъ на мѣсто главнаго кассира. Правительство утверждаетъ тарифы и можетъ требовать представленія себѣ, съ цѣлью согласованія, росписаній поѣздовъ разныхъ жж. дорогъ.

Важнѣе всего, однако, включеніе условія, въ силу котораго правительство, если отъ него потребовались для общества приплаты по гарантіи въ теченіе 3 лѣтъ сряду или хотя бы и 1 разъ, но въ размѣрѣ $1^0/_0$ (и болѣе) на основной акціонерный капиталъ, имѣетъ право взять на себя эксплоатацію ж. дороги и продолжать ее до тѣхъ поръ, пока сряду въ теченіе 3 лѣтъ доходъ составитъ болѣе

---

*) На этомъ съѣздѣ было высказано однимъ изъ выборныхъ: «Die Eisenbahnen würden die grossen Ströme für den Handel und Verkehr werden, bei denen es nicht darauf ankommen dürfe, ob sie rentiren oder nicht; als solche müssten sie aber öffentliches, gemeinsames Staatsgut werden». Die Verhandlungen der vereinigten ständ. Ausschüsse 1842. Archiv f. Eisenbahnwes. 1881, S. 12.

$3^1/_2{}^0/_0$ на основной акціонерный капиталъ. „Въ Пруссіи ни одному обществу не было дано гарантіи безъ того, чтобы не выговорить права правительству взять на извѣстныхъ условіяхъ управленіе дорогой въ свои руки“ *).

Изъ чистаго дохода, превышающаго $5^0/_0$, т. е. при дивидендѣ болѣе $1^1/_2{}^0/_0$ (такъ какъ $3^1/_2{}^0/_0$ дохода гарантировано), одна треть излишка поступаетъ въ распоряженіе правительства.

Часто правительство, давая гарантію, выговариваетъ себѣ право пріобрѣсти акціи общества по номинальной ихъ стоимости.

Кризисъ 1847 г. поставилъ многія желѣзнодорожныя общества въ крайне стѣснительное положеніе и заставилъ ихъ искать помощи у правительства, которое или помогло имъ, даровавъ гарантію $3^1/_2{}^0/_0$ дохода, или прямо выкупило линіи, или взяло на себя эксплоатацію нѣсколькихъ жж. дорогъ въ силу цѣлаго ряда договоровъ (1850—1857 г.), или въ силу вышеупомянутаго условія относительно пользованія гарантіей. Вообще съ 1848 г. замѣчается со стороны правительства стремленіе къ усиленію своего вліянія на желѣзнодорожное дѣло. Въ мотивахъ одного изъ законопроектовъ этого времени (равно какъ и въ запискѣ, представленной нѣкоторыми министрами королю) проводится начало, что жж. дороги должны строиться государствомъ, должны находиться въ завѣдываніи государства **). Этимъ

---

*) Haberer, ук. соч., стр. 60. «Wenn der Staat durch directe Betheiligung interessirt war oder neue Verpflichtungen übernehmen sollte, sicherte er sich eine immer grösser werdende Ingerenz und war dann darauf bedacht, auch gegen den Willen der Actionäre, auf Grund des vertragsmässigen Rechtes sich in den Besitz der Bahn zu setzen». Тамъ же, стр. 53. Высказывается, что «правительство должно пользоваться представляющимися случаями для пріобрѣтенія или для взятія на себя эксплоатаціи жж. дорогъ». Höper, I, 185, Denkschrift, die Betheiligung der Garantie... betreffend.

**) Правительство нуждается въ кредитѣ въ размѣрѣ 50 мил. тал., чтобы «den allmäligen Uebergang der Eisenbahnen in das Eigenthum des Staates vorzubereiten, und um den Ausbau bereits begonnener Bahnen sowie die Ausführung der zur Vervollständigung des preussischen Eisenbahnnetzes noch herzustellenden Eisenbahnen zu fordern»... «Es erscheint daher erforderlich, zu dem Princip überzugehen: dass der Staat selbst die Vollendung angefangener Bahnen, sowie überhaupt die Leitung und Verwaltung der Eisenbahnen übernehme und allmälig alle Bahnen im Interesse des Gesammtwohles in seiner Hand zu einem organischen Ganzen vereinige, oder mit anderen Worten: *die Eisenbahnen müssen allmälig Staatseigenthum werden*. Die preussische Eisenbahnpolitik Jahres 1848, Archiv f. Eisenb w., 1880, S. 142—143.

и объясняется та готовность, съ которою правительство поспѣшило помочь частнымъ обществамъ принятіемъ въ свое завѣдываніе или дарованіемъ гарантіи съ цѣлью подготовить такой переходъ жж. дорогъ въ свои руки.

Согласно указанному направленію, правительство считало умѣстнымъ дать примѣненіе тому параграфу (§ 38) закона 1838 г., въ силу котораго желѣзнодорожныя общества облагались налогомъ ради составленія фонда, предназначавшагося для ихъ же собственнаго уничтоженія и перехода жж. дорогъ въ руки государства. Этотъ законъ долженъ бы былъ вступить въ силу уже въ 1844 г., когда истекло три года со времени открытія второй ж. дороги въ Пруссіи, но сперва, чтобъ не стѣснять развитія жж. дорогъ, а затѣмъ—въ виду кризиса 1846—1847 г., онъ не вводился въ дѣйствіе. Съ 1853 г. (по закону 30 мая 1853 г.) онъ сталъ примѣняться въ слѣдующемъ видѣ. Съ дивиденда до 4% налогъ составляетъ $^1/_{40}$, съ излишка сверхъ 4% и до 5%—берется $^1/_{20}$; сверхъ 5% и до 6%—берется $^1/_{10}$; со всего сверхъ 6%—берется $^2/_{10}$.

Назначеніе получавшихся такимъ образомъ суммъ было—пріобрѣтеніе акцій (Stammactien) желѣзнодорожныхъ обществъ покупкою по биржевой цѣнѣ. Такимъ путемъ правительство пріобрѣтало все большее вліяніе на веденіе дѣла и, вмѣстѣ съ тѣмъ предназначало на дальнѣйшее пріобрѣтеніе акцій тотъ % и дивиденды, которые ему причитались на пріобрѣтенныя уже имъ акціи. Постепенно этимъ способомъ совершался переходъ акцій, а вмѣстѣ съ ними и всей дороги, въ руки правительства. Желѣзнодорожныя общества сами, очевидно, должны были работать для своего уничтоженія, и чѣмъ большій доходъ они получали, тѣмъ большія суммы вносились ими въ этотъ фондъ, предназначенный на выкупъ жж. дорогъ.

Само собою разумѣется, что такое направленіе политики не могло не безпокоить сторонниковъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и вообще частной предпріимчивости. Они воспользовались первымъ удобнымъ случаемъ и достигли того, что закономъ 21 мая 1859 г. былъ отмѣненъ § 6 закона 30 мая 1853 г., такъ что, вмѣсто прежняго спеціальнаго назначенія, налогъ на жж. дороги и доходъ съ правительствомъ пріобрѣтенныхъ акцій должны были поступать съ этого времени въ общую кассу на покрытіе общегосударственныхъ расходовъ.

Съ этого года по отношенію къ дорогамъ, которымъ не было даровано гарантіи или акціи которыхъ правительство не оставило за собою, оставался одинъ путь для пріобрѣтенія ихъ въ завѣдываніе казны—выкупъ, согласно § 42 закона 1838 г.

Въ теченіе 60-хъ годовъ сѣть жж. дорогъ Пруссіи увеличилась въ зависимости отъ территоріальныхъ пріобрѣтеній.

Что касается до направленія политики, то, подъ вліяніемъ господствовавшей въ это время либеральной фракціи прусскаго ландтага, правительство, какъ будто, отступаетъ нѣсколько отъ своей прежней системы и прежнихъ взглядовъ на преобладающую роль государства въ сооруженіи и эксплоатаціи жж. дорогъ. Въ 1866 г. правительство предполагало даже передать одному обществу казенную ж. дорогу за 14 мил., но проектъ былъ отвергнутъ ландтагомъ *). Впрочемъ, это единственный случай, когда правительство Пруссіи предполагало передать казенную дорогу частному обществу **). Измѣненіе взглядовъ правительства обнаруживается и въ его поощреніи частной предпріимчивости: много выдается концессій съ сравнительно значительной гарантіей—$4^1/_2{}^0/_0$.

Политическія событія 1866 г. передали въ руки правительства значительное число жж. дорогъ, бывшихъ казенныхъ, въ Ганноверѣ и другихъ государствахъ, обращенныхъ въ прусскія провинціи. Хорошее состояніе финансовъ позволило правительству еще болѣе развить сѣть жж. дорогъ. Благодаря оживленію частной предпріимчивости послѣ 1886 г., при содѣйствіи правительства путемъ дарованія гарантіи, значительно увеличивается и сѣть частныхъ жж. дорогъ. Однако, правительство, принимая на себя гарантію $4^0/_0$—$4^1/_2{}^0/_0$; не забываетъ выговорить въ свою пользу тѣ же права, какъ и прежде, относительно взятія жж. дорогъ въ свое завѣдываніе.

Въ 1868 г. фондъ гарантіи образовавшійся изъ доходовъ на акціи, оставленныя правительствомъ за собою, и достигшій весьма значительныхъ размѣровъ, былъ переданъ въ полное распоряженіе правительства подъ условіемъ, что, въ случаѣ надобности, приплаты по гарантіи будутъ производиться изъ общегосударственныхъ средствъ ***).

---

*) Нöрег, II, 310 и слѣд.

**) «Eine Veräusserung von Staatsbahnen ist bisher in Preussen nicht vorgekommen... Auch eine Verwalt. v. Staatsb. durch Privatges. besteht nicht». A. Wagner, ук. соч. стр. 708.

***) Haberer, ук. соч. стр. 98.

Объединеніе Германіи, провозглашеніе имперіи, не повело за собою однако, объединенія желѣзнодорожной сѣти, какъ того желалъ имперскій „желѣзный“ канцлеръ, видя въ сосредоточеніи завѣдыванія жж. дорогами въ рукахъ имперской власти средство не только усиленія послѣдней, или вѣрнѣе, власти Пруссіи, прусской гегемоніи, но и большаго сплоченія отдѣльныхъ, до тѣхъ поръ самостоятельныхъ государствъ и ихъ населенія въ одно цѣлое, подготовляя такимъ путемъ для Пруссіи и ея королевскаго дома болѣе надежное положеніе, чѣмъ какое выпало на долю Австріи и Габсбурговъ.

Въ имперской конституціи находимъ (отдѣлъ VII, § 41 и слѣд.) уже положеніе, что въ силу имперскаго закона, жж. дороги, которыя будутъ признаны необходимыми въ интересахъ защиты Германіи или обращенія (des gemeinsamen Verkehrs), могутъ быть сооружаемы за счетъ имперіи или частными предпринимателями „даже и противъ желанія и не смотря на протесты членовъ союза, чрезъ владѣнія которыхъ пройдетъ ж. дорога“ *). Слѣдующіе §§ касаются объединенія службъ, плановъ движенія, желѣзнодорожныхъ регламентовъ, полицейской службы и т. п.

Въ 1874 году выработанъ былъ, въ незадолго передъ тѣмъ учрежденномъ Reichs-Eisenbahn-Amt, первый проектъ имперскаго желѣзнодорожнаго закона, который былъ сообщенъ отдѣльнымъ правительствамъ, а равно и подвергнутъ обсужденію въ печати. Однако, проектъ этотъ, проводившій непосредственный имперскій (не вѣрнѣе ли было бы сказать „прусскій“) надзоръ за жж. дорогами, и послѣ переработки въ 1875 г., встрѣтилъ сильную оппозицію со стороны правительствъ отдѣльныхъ государствъ. Тогда явилось предположеніе пріобрѣсти покупкою за счетъ имперіи жж. дороги отдѣльныхъ государствъ. Слухи о выработкѣ законопроекта въ указанномъ направленіи были встрѣчены въ высшей степени враждебно правительствами болѣе значительныхъ, а потому и менѣе зависимыхъ отъ Пруссіи государствъ,— Баваріи, Саксоніи, Вюртемберга—вовсе не желавшихъ оказаться въ желѣзныхъ сѣтяхъ прусской, лишь для „соблюденія приличій“ именуемой „германскою“, политики и рисковать утратить вмѣстѣ съ *своими* жж. дорогами и свою самостоятельность, не только экономическую, но въ значительной степени и политическую.

*) Haberer, ук. соч., стр. 97, ср. Нёрег II, 766.

Въ Баваріи министерство на сдѣланный по этому поводу запросъ въ парламентѣ отвѣтило, что правительство Баваріи не только противъ осуществленія указаннаго проекта въ примѣненіи къ баварскимъ жж. дорогамъ, но что оно всѣми законными средствами, стоящими въ его распоряженіи, намѣрено противиться сосредоточенію въ рукахъ имперской власти даже и небаварскихъ жж. дорогъ.

Въ Саксоніи и Вюртембергѣ, равнымъ образомъ, громадное большинство въ обѣихъ палатахъ выразило сочувствіе взглядамъ правительствъ, высказавшихся противъ передачи жж. дорогъ той и другой страны въ завѣдываніе имперской (?) власти.

Только одно государство не побоялось за свою самостоятельность, только одно мужественно показало примѣръ довѣрія къ начинаніямъ имперскаго канцлера и его дальнѣйшимъ планамъ. Надо ли говорить, что это государство было—Пруссія, въ которой былъ изданъ законъ 7 іюня 1876 г., по которому правительство уполномочивается передать за извѣстное вознагражденіе свои дороги и всѣ права по отношенію къ прочимъ жж. дорогамъ перенести на имперію.

Неудавшійся планъ, подъ флагомъ имперіи—забрать въ свои руки жж. дороги прочихъ германскихъ государствъ—ни мало не мѣшалъ Пруссіи продолжать неуклонно свою прежнюю политику по отношенію къ своимъ, прусскимъ, жж. дорогамъ: правительство или выкупаетъ жж. дороги или заключаетъ договоръ, по которому беретъ на себя завѣдываніе ж. дорогою, выговаривая право, по истеченіи извѣстнаго срока, пріобрѣсти дорогу въ полную собственность путемъ выкупа.

Однако, до 1879 г. мы видимъ лишь случайное, такъ сказать, пріобрѣтеніе прусскимъ правительствомъ въ свои руки или въ свое завѣдываніе той или другой ж. дороги, и хотя казенная сѣть жж. дорогъ и сѣть частныхъ жж. дорогъ, въ завѣдываніи казны состоящихъ, постепенно увеличивались, все-таки онѣ даже въ суммѣ представляли величину меньшую, чѣмъ частныя жж. дороги.

Съ конца 1879 г. политика случайнаго и постепеннаго пріобрѣтенія частныхъ жж. дорогъ въ казну смѣняется рѣшимостью въ возможно непродолжительномъ времени совершенно устранить частную эксплоатацію, поставивъ на ея мѣсто исключительно казенную. Съ этого года начинается періодъ выкупа частныхъ жж. дорогъ, который къ настоящему времени долженъ считаться вполнѣ законченнымъ, къ 15 мая 1886 г. прусскому правительству принадлежало или имъ

эксплоатировалось (за счетъ обществъ—297 кил.) 22.180 кил. жж. дорогъ, тогда какъ въ частномъ завѣдываніи осталось всего 2.670 кил. Сверхъ того, въ казенной постройкѣ было 2.255 кил., тогда какъ въ частной—только 236 кил. *).

Къ 1 апрѣля 1891 г. казенныя желѣзныя дороги составляли 25.585 кил., а частныя—всего 2.180 кил.

Условія, на которыхъ совершался переходъ частныхъ жж. дорогъ въ казну, въ общихъ главнѣйшихъ чертахъ представляются сходными. Общества уступаютъ управленіе и эксплоатацію на своихъ жж. дорогахъ на вѣчныя времена государству, которое ведетъ дѣло за свой счетъ и имѣетъ право произвести выкупъ, принимая на себя облигаціонные долги и обѣщая акціонерамъ до ликвидаціи уплату ежегодной ренты, иногда еще съ единовременной выдачей на каждую акцію при наложеніи штемпеля, а при выкупѣ—извѣстную выкупную сумму, или предлагая обмѣнъ акцій на консолидированныя 4% государственныя облигаціи, причемъ, при опредѣленіи точной суммы, слѣдовавшей къ выдачѣ за акціи, принималась во вниманіе доходность акцій.

Въ то же время правительство сильно развиваетъ свою строительную дѣятельность, получая въ цѣломъ рядѣ законовъ разрѣшеніе и значительный кредитъ на сооруженіе новыхъ жж. дорогъ. Результатомъ выкуповъ и сооруженія и явилось то, что казенная сѣть къ настоящему времени обнимаетъ всѣ главнѣйшія линіи и въ десять почти разъ превосходитъ сѣть частныхъ прусскихъ жж. дорогъ **). Обратимся теперь къ разсмотрѣнію финансовыхъ результатовъ указанной выше политики ***).

Здѣсь прежде всего необходимо остановиться на отношеніи суммъ чистаго дохода къ основнымъ капиталамъ за счетъ казны эксплоатируемыхъ дорогъ.

---

*) «Archiv f. Eisenbahnwesen». 1887, стр. 238 и слѣд.

**) Въ 1887—1888 отчетномъ году, принимая во вниманіе и послѣдніе законопроекты (7 февраля 1887 г.) относительно выкупа частныхъ и постройки за счетъ казны новыхъ жж. дорогъ, получается: 1) казенныхъ жж. дорогъ—22.969 + строющіяся 2.158; 2) частныхъ—2.437 + строющіяся 102 кил. «Archiv f. Eisenbahnwesen». 1887 г., стр. 239 и слѣд.

***) Dr. Dückers. «Die finanziellen Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung in Preussen». Finanz-Archiv. 1885, 1 Heft, S. 63 и слѣд.

Года:	Капиталъ.	Чистый доходъ.	Въ %.
	тысячи марокъ.		
1880—1881	3.272.483	159.259	4,87
1881—1882	3.297.479	165.241	5,01
1882—1883	4.344.471	226.609	5,22
1883—1884	4.573.016	222.076	4,86
1884—1885 около . .	5.517.164	279.296	5,06
1885—1886 около . .	5.616.585	280.060	5,09

Если, однако, изъ расходовъ исключить издержки по возобновленію, то окажется, что чистый доходъ, абсолютно и въ процентахъ, выразится слѣдующими величинами:

1880—1881	1881—1882	1882—1883	1883—1884	1884—1885	1885—1886
179.030	189.948	259.919	269.471	346.164	349.210
5,47%	5,76%	5,98%	5,89%	6,29%	6,22%

Нельзя не признать, въ обоихъ случаяхъ, удовлетворительности результатовъ, притомъ, во второмъ случаѣ, постоянно указывающихъ на дальнѣйшее улучшеніе.

При томъ громадномъ значеніи, которое принадлежитъ желѣзнодорожному хозяйству во всемъ государственномъ хозяйствѣ Пруссіи, естественно должно было явиться сознаніе необходимости установить по отношенію къ этой отрасли особый, отличный отъ прочихъ отраслей государственнаго хозяйства порядокъ. Уже при разсмотрѣніи въ ландтагѣ законопроекта относительно первой серіи выкуповъ жж. дорогъ, въ декабрѣ 1879 г., было указано на необходимость придать завѣдыванію казеннымп жж. дорогами возможно независимаго положенія по отношенію къ финансовому вѣдомству. Выражая свое согласіе на правительственный законопроектъ, ландтагъ выразилъ желаніе не далѣе какъ въ слѣдующую сессію видѣть внесеннымъ законопроектъ, касающійся распредѣленія дохода съ казенныхъ жж. дорогъ на основаніяхъ, указанныхъ ландтагомъ въ особой резолюціи. Въ ней имѣлось въ виду обезпечить съ одной стороны, уплату процентовъ и погашеніе желѣзнодорожнаго долга, а съ другой—предохранить бюджетъ отъ вліянія тѣхъ колебаній доходовъ, которыя возможны въ желѣзнодорожномъ хозяйствѣ. Въ 1880 году законопроектъ по указанному вопросу былъ внесенъ въ ландтагъ, но вслѣдствіе долгихъ

преній и проволочекъ былъ утвержденъ лишь 27 марта 1882 г. Порядокъ распредѣленія доходовъ казенныхъ жж. дорогъ, установленный закономъ 27 марта 1882 г., таковъ *). Сперва отчисляются изъ доходовъ суммы, необходимыя на уплату процентовъ по капитальному долгу, затѣмъ, если бы въ государственномъ бюджетѣ оказывался дефицитъ, то на его покрытіе изъ доходовъ съ казенныхъ жж. дорогъ ежегодно можетъ отчисляться до 2,2 мил. мар.; далѣе, если имѣется остатокъ, отчисляется сумма, равняющаяся $^3/_4\,^0/_0$ капитальнаго долга— на погашеніе. Погашеніе въ размѣрѣ болѣе $^3/_4\,^0/_0$ предоставляется уже опредѣленію въ государственномъ бюджетѣ.

За три отчетныхъ года состояніе долга и расчеты по нему представляются въ слѣдующемъ видѣ:

	1884—1885 г.	1885—1886 г.	1886—1887 г.**)
	Тысячи марокъ.		
Государственный желѣзнодорожный долгъ	3.413.377	4.000.489	4.116.239
Чистый доходъ	173.850	200.754	212.148
Проценты по долгу . . .	134.255	157.399	160.607
На покрытіе дефицита въ бюджетѣ	2.200	2.200	2.200
Остается	37.394	41.154	49.941
тогда какъ $^3/_4\,^0/_0$ долга составятъ только	25.600	30.003	30.871
Разница	11.794	11.151	19.070

Эти послѣднія суммы, какъ и вѣроятные избытки послѣдующихъ годовъ, обѣщаютъ гораздо болѣе быстрое погашеніе государственнаго желѣзнодорожнаго долга, чѣмъ это предполагалось первоначально, а соотвѣтственно этому должно ожидать въ ближайшемъ будущемъ и увеличенія доходности казенныхъ жж. дорогъ, хотя бы абсолютная цифра дохода и оставалась неизмѣнною.

„Въ настоящее время можно считать еще неразрѣшеннымъ вопросъ

*) Gesetzsammlung, № 8851. Проектъ его въ томъ видѣ, какъ онъ былъ выработанъ въ парламентской коммисіи, приведенъ въ «Archiv f. Eisenbahnwesen», 1882. стр. 170.

**) За этотъ годъ данныя взяты нами изъ государственнаго бюджета Пруссіи (Staats-Haushalts-Etat 1886—1887).

о томъ, въ состояніи ли дать выгодные результаты, притомъ, не только для хозяйственныхъ интересовъ страны, но и для финансовъ государства, единообразное управленіе сѣтью жж. дорогъ въ 2.000 кил. слишкомъ"... „Дѣйствительно, необходимъ болѣе продолжительный опытъ, чтобы считать устраненными въ этомъ отношеніи всякое сомнѣніе, всякое опасеніе". Однако, изъ разсмотрѣнія уже имѣющихся статистическихъ данныхъ „нельзя не придти къ убѣжденію, что финансовые результаты прусскаго казеннаго завѣдыванія жж. дорогами, хотя ему все еще приходится бороться съ трудностями, присущими переходному періоду, представляются удовлетворительными и не обманули тѣхъ справедливыхъ ожиданій, которыя связывали съ политикой пріобрѣтенія жж. дорогъ въ казну" *).

Мы не можемъ не отдать справедливости тому вѣрному взгляду на новые пути сообщенія, той вѣрной оцѣнкѣ будущности жж. дорогъ, которая легла въ основаніе первыхъ законовъ и правительственныхъ распоряженій въ Пруссіи, той разумной бережливости, которой правительство руководилось при оказаніи помощи частнымъ обществамъ, той неуклонной послѣдовательности, съ которой здѣсь правительство, въ постоянномъ преслѣдованіи интересовъ общегосударственныхъ, пользовалось каждымъ удобнымъ случаемъ для усиленія своего вліянія и съ которой оно завершило, наконецъ, это дѣло „огосударствленія" жж. дорогъ въ послѣднее десятилѣтіе, конечно, въ значительной степени, благодаря энергіи и настойчивости желѣзнаго канцлера.

ГЛАВА VI.

„Сооруженіе первой русской ж. дороги — Царскосельской — было предоставлено частной компаніи Высочайшимъ указомъ 15 апрѣля 1836 г. и утвержденнымъ 21 марта того же года „Положеніемъ объ учрежденіи общества акціонеровъ для сооруженія ж. дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, съ продолженіемъ до Павловска". По ст. I Положенія, компанія получила исключительное право на постройку дороги „съ тѣмъ, чтобы въ продолженіе 10 лѣтъ по вы-

*) Dückers, ук. ст., стр. 91.

дачѣ „привилегіи“ никто не имѣлъ права строить на означенномъ разстояніи другой дороги, а по мииованіи тѣхъ 10 лѣтъ устроенная компаніею дорога оставалась ея собственностью“ (т. е. на неопредѣленное время). Кромѣ того, по XI статьѣ Положенія, учредителямъ компаніи или будущимъ директорамъ ея предоставлялось право „установленія платы за проѣздъ и провозъ по ж. дорогѣ“ — „безъ всякихъ ограниченій“.

Дѣло о постройкѣ второй въ нашемъ отечествѣ ж. дороги — Варшаво-вѣнской — началось въ 1838 г. Въ 1839 г. былъ утвержденъ уставъ общества, согласно которому общество признавалось состоявшимся по раздачѣ половины акцій, каждая въ 100 фунт. стер., съ гарантіей правительства въ размѣрѣ 4%. Вслѣдъ за утвержденіемъ устава начались работы по постройкѣ дороги. Учредители однако не успѣли помѣстить акцій, не смотря на двукратное продолженіе назначеннаго для того срока, и въ 1842 г. объявили, что они не въ состояніи окончить начатую ими постройку. Въ октябрѣ 1843 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе о сооруженіи дороги на счетъ казны. Внесенныя суммы были возвращены владѣльцамъ акцій и временныхъ свидѣтельствъ съ начетомъ 4% годовыхъ. Въ 1848 году былъ отстроенъ послѣдній участокъ дороги. На постройку въ теченіе 1844—1848 г. израсходовано было болѣе 4,5 мил. руб. сер.

„Въ теченіе первыхъ 10 лѣтъ (1848—1857 г.) Варшаво-вѣнская ж. дорога далеко не оправдала надеждъ и не принесла тѣхъ выгодъ, которыя отъ нея ожидались. Причиною этому были: „излишняя экономія первоначальной постройки и обзаведенія подвижнымъ составомъ, недостаточные отпуски суммъ на ремонтъ, необдуманность нѣкоторыхъ доподнительныхъ работъ и, наконецъ, дороговизна казеннаго управленія“. Около 1857 г. дѣло дошло до того, что для приведенія дороги въ видъ, соотвѣтствующій потребностямъ эксплоатаціи, требовалось не менѣе 4 мил. р. с. По этимъ соображеніямъ и на основаніи представленія Намѣстника Царства Польскаго, Высочайшимъ указомъ 28 сентября 1857 г. постановлено:

1) Утвердить предварительные договоры, заключенные съ особою частною компаніей объ уступкѣ ей Варшаво-вѣнской ж. дороги съ вѣтвью отъ Скерневицъ до Ловича и о постройкѣ новыхъ жж. дорогъ, отъ Ловича по направленію къ Бромбергу и отъ ст. Зомбковицъ по направленію къ Катовицу.

2) Дозволить означенной компаніи учрежденіе, на основаніи Высочайше утвержденныхъ уставовъ, двухъ обществъ на акціяхъ, подъ названіемъ: а) общества Варшаво-вѣнской ж. дороги и б) Варшаво-бромбергской ж. дороги.

„По договору объ уступкѣ Варшаво-вѣнской ж. дороги и пр., Высочайше утвержденному 1 (13) октября 1857 г., эксплоатація ея представлена частному обществу на 75 лѣтъ. Основной капиталъ его 10 мил. руб. серебромъ въ акціяхъ. Онъ образовался изъ 60% наличныхъ взносовъ и 40% правительственной части, за которую казнѣ уплачивается ежегодная рента: въ первыя 5 лѣтъ съ 1857 г. — по 200.000 р. (5%), въ 5 слѣдующихъ — по 225.000 р. (5,622%), и въ слѣдующія затѣмъ, до окончанія срока концессіи или до выкупа дороги правительствомъ — по 250.000 руб. сер. (6,25%). Обществу предоставлено право дѣлать займы посредствомъ выпуска облигацій. Оно вступило въ управленіе дорогою 1 ноября 1857 г.“ Сооруженія, обошедшіяся правительству, болѣе 5,5 мил. руб., были оцѣнены въ 4 мил. руб., на которые общество соглашалось уплачивать болѣе 6%. Очевидно, казенное управленіе оставляло желать очень многаго. Если взять даже только послѣдній годъ казеннаго хозяйства и первый частнаго, когда еще, конечно, нельзя было измѣнить многаго и существеннаго, то всетаки оказывается разница въ результатахъ эксплоатаціи просто невѣроятная, а именно:

	Въ 1856 г.	Въ 1858 г.
валовой доходъ.	902.779 р.	1.020.105 р.
„ расходъ	727.231 „	509.307 „
чистый доходъ.	175.547 р.	510.798 р.

Чистый доходъ, съ переходомъ дороги въ частное управленіе, въ промежутокъ *одного* года почти утроился!

Въ виду дороговизны сооруженія и относительной малодоходности нашихъ первыхъ жж. дорогъ, частныхъ капиталовъ, готовыхъ на затраты по сооруженію жж. дорогъ, не оказывалось, а потому въ 1842 г., не смотря на возраженія тогдашняго Министра финансовъ, графа Канкрина, указомъ повелѣно строить Николаевскую ж. дорогу на счетъ правительства. Средства для постройки пріобрѣтены путемъ займовъ, въ періодъ 1842—1849 г., на нарицательный капиталъ—42 мил. руб. и 5 мил. фун. стерл. Дорога открыта для дви-

женія въ 1851 г. Въ виду дороговизны сооруженія и малой доходности и этой дороги въ первые годы по открытіи движенія, уплата процентовъ по займамъ могла совершаться лишь при посредствѣ все новыхъ займовъ, такъ что, когда въ 1852 г. подведены были итоги, то оказалось, что къ этому времени всего займовъ было сдѣлано на 131,4 мил. руб., изъ которыхъ на сооруженіе собственно (1842 — 1852 г.) пошло 66,8 мил. руб., а на покрытіе передержекъ и производства платежей по займамъ—64,6 мил. руб.

Понятно, что и опытъ сооруженія Николаевской ж. дороги не могъ содѣйствовать привлеченію частныхъ капиталовъ къ постройкѣ ж. дорогъ.

Въ февралѣ 1851 г. Высочайше повелѣно приступить къ сооруженію С.-Петербурго-варшавской ж. дороги также на счетъ правительства.

На постройку было затрачено не болѣе 18 мил. руб., когда началась крымская компанія и работы были пріостановлены. „Безпорядки въ казенномъ хозяйствѣ во время войны такъ были значительны, что само правительство прониклось увлеченіемъ общества и убѣжденіе о невозможности правительственной иниціативы въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ явилось именно въ эту эпоху“ *).

Вслѣдствіе сложившагося, такимъ образомъ, убѣжденія обращаются къ постройкѣ ж. дорогъ частными обществами. Въ январѣ 1857 г. группѣ капиталистовъ (Штиглицъ, Берингъ, Гопе, Перейра, Фульдъ, Оппенгеймъ и др.) разрѣшено было образовать акціонерное общество съ капиталомъ 275 мил. руб. **), на который правительство даровало, въ металлической валютѣ, гарантію 5% чистаго дохода,—для сооруженія линій С.-Петербурго-варшавской, (уже начатой постройкой за счетъ казны), Нижегородской, Московско-ѳеодосійской и Либавской (Орелъ- или Курскъ-Либава). Такъ образовалось главное общество росс. ж. дорогъ.

„Въ указѣ 28 января 1857 г., которымъ учреждалось Главное общество, обращеніе къ иностранной промышленности мотивируется необходимостью „воспользоваться значительною опытностью, пріобрѣтенною при устройствѣ многихъ тысячъ верстъ жж. дорогъ на за-

*) Головачевъ, ук. соч. стр. 18.

**) Ibid. стр. 22; Бліохъ, ук. соч., стр. 5—250 мил. руб.

падѣ Европы", затѣмъ Главному обществу предоставляется преимущественное право передъ всѣми соискателями строить тѣ линіи, которыя будутъ впослѣдствіи признаны нужными, если только онѣ гдѣлибо будутъ соприкасаться съ линіями Главнаго общества, такъ что въ этихъ случаяхъ правительство ограничивало свое право на выдачу концессій и только при отказѣ Главнаго общества, оно могло выдавать концессіи другимъ соискателямъ *)". Капиталъ, собранный по подпискѣ на акціи (притомъ, значительная часть съ преміей болѣе 12 руб. на акцію къ выгодѣ учредителей) въ размѣрѣ 75 мил. руб., оказался уже на другой годъ по открытіи дѣйствій общества, т. е. въ 1858 г., израсходованнымъ; объявленная подписка на выпускъ облигацій въ этомъ году на сумму 35 мил. руб. (гарантія $4^1/_2{}^0/_0$) была покрыта съ излишкомъ. Произведенныя за счетъ казны работы на С.-Петербурго-варшавской ж. дорогѣ были переданы обществу и оцѣнены въ 18 мил. руб., записанныхъ долговъ за обществомъ.

Къ 1861 г. Главное общество не достроило и 2 линій, Нижегородской и Варшавской, между тѣмъ капиталъ весь былъ истраченъ; попытка сдѣлать новый выпускъ $4^0/_0$ облигацій окончилась неудачей: удалось помѣстить облигацій всего на 2.359.000 руб.

Общество было не въ состояніи выполнить принятыхъ имъ на себя обязательствъ. Правительство считало нужнымъ не доводить дѣло до ликвидаціи и пришло на помощь обществу. Уставъ былъ измѣненъ въ томъ видѣ, какъ онъ продолжаетъ дѣйствовать и донынѣ (съ нѣкоторыми измѣненіями). Срокъ концессіи былъ опредѣленъ въ 85 лѣтъ, считая съ 1 января 1867 г. Общество было освобождено отъ обязанности строить Ѳеодосійскую и Либавскую линіи. Работы и изысканія общества по этимъ линіямъ, оцѣненныя въ 6,4 мил. руб., правительство приняло въ зачетъ соотвѣтственной суммы по долгу въ 18 мил. за казенныя работы по Варшавской линіи. На окончаніе сооруженія этой послѣдней линіи и Нижегородской правительство выдало пособіе въ 28 мил. руб.; но такъ какъ и этого для постройки оказалось мало, то правительствомъ было выдано обществу еще 6.529.802 р. **). Всѣ выданныя правительствомъ суммы съ начетомъ *простыхъ* 4 процентовъ годовыхъ подлежатъ уплатѣ изъ половины

*) Головачевъ, ук. соч., стр. 20.

**) Stephanitz. «Russiche Eisenbahn-Werthpapiere», 1883, стр. 21.

чистой прибыли (что останется послѣ уплаты % и погашенія по акціямъ.

Если опытъ правительственной постройки не можетъ считаться удачнымъ, то ужъ, конечно, не болѣе состоятельнымъ должна была считаться послѣ опыта съ Главнымъ обществомъ и постройка жж. дорогъ частными обществами. Тѣмъ не менѣе, „съ 1856 г. до 1863 г. постройка и эксплоатація жж. дорогъ производились исключительно *черезъ частныхъ предпринимателей*, кромѣ Грушевско-донской дороги, построенной непосредственнымъ распоряженіемъ правительства, на средства войска донскаго. Къ этому періоду относится утвержденіе концессій или уставовъ жж. дорогъ:

1) Петергофской ж. дороги, причемъ по Красносельскому участку дороги находимъ правительственную гарантію *валоваго дохода*, съ зачисленіемъ приплать по сей гарантіи въ безвозвратный расходъ казны.

2) Риго-динабургской.

3) Волго-донской.

4) Московско-рязанской.

5) Московско-ярославской ж. дороги.

6) Варшаво-бромбергской ж. дороги.

7) Динабурго-витебской ж. дороги.

Кромѣ гарантіи дохода указаннымъ обществамъ выдавались еще и ссуды, краткосрочныя и долгосрочныя. Съ 1863 г. рядомъ съ разрѣшеніемъ частныхъ обществъ, идетъ и постройка жж. дорогъ за счетъ казны, отчасти такихъ линій, которыя не могли быть построены въ виду неудачи частныхъ лицъ—учредителей—составить частное общество, отчасти же наоборотъ—постройка, начатая правительствомъ, являлась препятствіемъ для образованія частныхъ обществъ (линія Одесса-Кіевъ). Для характеристики условій, на которыя соглашалось правительство ради привлеченія частныхъ капиталовъ къ дѣлу развитія нашей желѣзнодорожной сѣти, мы позволимъ себѣ привести условія уступочнаго договора на постройку линіи Москва-Севастополь съ вѣтвью къ антрацитовымъ копямъ, заключеннаго (послѣ того какъ Главное Общество было освобождено отъ принятаго имъ на себя обязательства построить линію Москва-Ѳеодосія) съ англійскими капиталистами, къ счастью для Россіи, оказавшимися не въ состояніи составить общество.

Нарицательный капиталъ общества опредѣлялся въ 97.251 руб. мет. на версту, или всего въ 140.625.000 руб. метал., при предположенной длинѣ въ 1.446 в. На этотъ капиталъ дается правительственная гарантія въ размѣрѣ 5%, даже во время постройки дороги, по мѣры взноса капитала; безплатный отводъ участка въ Донецкомъ бассейнѣ для исключительнаго добыванія каменнаго угля и гарантія въ тѣхъ же размѣрахъ на капиталъ, который будетъ затраченъ обществомъ на устройство шахтъ и добываніе каменнаго угля и на постройку ж. дороги отъ Екатеринослава или другой точки дороги къ шахтамъ; безплатная уступка обществу части казенной мѣстности у Севастополя съ находящимися при ней строеніями, пристанями и магазинами подъ товарную станцію, съ распространеніемъ гарантіи правительства на капиталъ, израсходованный обществомъ на улучшеніе порта, набережныхъ, магазиновъ и проч.; объявленіе мѣстности при Севастопольскомъ портѣ у оконечности ж. дороги вольнымъ портомъ. „Такія необычайныя привилегіи и такая громадность поверстной цѣны могутъ быть объяснены, съ одной стороны, тѣмъ экономическимъ значеніемъ, которое придавало правительство осуществленію этой линіи, съ другой же стороны, полнымъ отсутствіемъ данныхъ для сужденія о количествѣ земляныхъ работъ и о дѣйствительной стоимости какъ этихъ работъ, такъ и другихъ принадлежностей дороги. Но какъ бы велика ни была поверстная стоимость сооруженія дороги, все-таки эта величина данная и точно опредѣленная; но всего удивительнѣе въ этомъ договорѣ то, что правительство рѣшалось обезпечить извѣстнымъ чистымъ доходомъ тотъ капиталъ, который будетъ употребленъ на устройство каменноугольныхъ шахтъ, желѣзной дороги къ нимъ, а также на улучшеніе порта, набережныхъ и магазиновъ, безъ ограниченія цифры этого капитала. На такіе предметы и при такихъ условіяхъ можно затратить баснословныя суммы въ видахъ сокращенія расходовъ производства, хотя бы это сокращеніе равнялось даже ничтожной долѣ процента на затраченный капиталъ“ *). И при такихъ-то условіяхъ все-таки не удалось учредителямъ составить акціонерное общество!

„Въ виду неблагопріятнаго дѣйствія, которое производили на государственный кредитъ учрежденныя общества, повсюду искавшія

*) Головачевъ, ук. соч., стр. 45.

капиталовъ и объявлявшіяся засимъ несостоявшимися, правительство принимаетъ рѣшеніе воздерживаться отъ утвержденія концессій и выдавать только предварительныя удостовѣренія“ *).

Понятно, что при указанномъ выше положеніи дѣла могло показаться выгоднымъ предложеніе постройки Рязанско-козловской ж. дороги частнымъ обществомъ, считавшимъ по 75.965 руб. мет. съ версты **). Правительство дало на весь капиталъ (4.919.108 руб. мет. акціон. и 10 мил. руб. мет. облигац.) гарантію 5% интереса и погашенія.

До Рязанско-козловской ж. дороги сооруженіе производились на счетъ акціонернаго капитала исключительно или, главнымъ образомъ, здѣсь же (и вообще, начиная съ этого времени) мы видимъ болѣе $^2/_3$ основныхъ капиталовъ составляетъ заемный облигаціонный капиталъ, который, съ цѣлью открытія германскихъ рынковъ для его помѣщенія, былъ выпущенъ въ прусскихъ талерахъ.

Выгодные во всѣхъ отношеніяхъ для предпринимателей результаты сооруженія этой дороги вызвали наплывъ предложеній разныхъ предпринимателей относительно постройки новыхъ дорогъ.

„Съ 1865 г. начинается выдача концессій частнымъ лицамъ, выбираемымъ по усмотрѣнію и съ торговъ, для постройки и эксплоатаціи жж. дорогъ, *съ выпускомъ акцій или облигацій подъ гарантіею правительства*. Съ этого именно времени правительство постепенно вдается все въ большія денежныя пожертвованія и допускаютъ все большія отступленія отъ общихъ акціонерныхъ законовъ, для постройки и эксплоатаціи жж. дорогъ черезъ частныхъ концессіонеровъ. Въ это время правительство начало производить реализацію капита-

---

*) Бліохъ, ук. соч., V, 44.

**) Головачевъ. ук. соч., стр. 44 и слѣд., на основаніи тщательнаго разсмотрѣнія разцѣночной вѣдомости, приходитъ къ заключенію, что «никакого денежнаго взноса по акціямъ для сооруженія дороги не требовалось и что онѣ достались учредителю общества въ видѣ чистаго барыша», такъ какъ одного облигаціоннаго капитала было за глаза достаточно для сооруженія всей дороги. Далѣе, (на стр. 61), находимъ, что поверстная предѣльная стоимость постройки за счетъ казны линіи Москва-Орелъ, въ два пути, была опредѣлена въ 60 тыс. руб. кр. дѣйствит.; «оказывается просто непонятнымъ, какимъ образомъ стоимость Рязанско-Козловской дороги въ одинъ путь и при значительно менѣе затруднительныхъ условіяхъ могла быть утверждена по 91.000 р. кр. (номин.) за версту, не смотря на то, что эта цѣна утверждена 12 марта а стоимость постройки линіи отъ Москвы до Орла—23 февраля, т. е. гораздо ранѣе».

ловъ для желѣзнодорожныхъ предпринимателей на счетъ и страхъ казны; между тѣмъ какъ размѣръ этихъ капиталовъ опредѣлялся не правительственными изслѣдованіями, но по указаніемъ тѣхъ же концессіонеровъ“ *). Средства для оказанія этого новаго рода содѣйствія доставилъ (въ 1866 г.) второй внутренній заемъ съ выигрышами, а затѣмъ выпуски облигацій Николаевской ж. дороги (1867 и 1869 гг.). „Примѣръ постройки Рязанско-козловской дороги былъ у всѣхъ передъ глазами и весьма убѣдительно доказывалъ, что нѣтъ никакой надобности акціонернаго капитала, а достаточно для постройки одного облигаціоннаго. Если же правительство снабдитъ общество суммой этого капитала, тогда не представится ни малѣйшихъ затрудненій предпринимателю. Само собою разумѣется, что такимъ выгоднымъ положеніемъ дѣла предприниматели поспѣшили воспользоваться“ **).

Къ 1867 г. относятся концессіи Орловско-витебской, Орловско-грязской (Елецъ-Грязи въ 1867, Орелъ-Грязи—1868 г.), Шуйско-ивановской, Риго-митавской и Поти-тифлисской жж. дорогъ. Орловско-витебскія облигаціи первыя нашли помѣщеніе на англійскомъ денежномъ рынкѣ. Первоначально попытки привлечь съ этою цѣлью содѣйствіе банкирскаго дома братья Беринг окончились неудачею, причемъ „они вовсе не скрывали мотива своего отказа, состоявшаго преимущественно въ опасеніи за состоятельность государства по выдаваемымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ гарантіямъ“ ***). Затѣмъ, однако, дѣло устроилось при посредствѣ банкирскаго дома Бонаръ и К°. Обстоятельствами, содѣйствовавшими этому, были: 1) дарованіе безусловной гарантіи дохода на облигаціи общества не со дня открытія движенія по дорогѣ, а со дня выпуска облигацій и 2) „предпринятая австрійскимъ правительствомъ въ это время мѣра обложенія купоновъ австрійскихъ фондовъ налогомъ“ ****). Выпускная цѣна облигацій все-таки была низка—около 70%.

Правительствомъ на нарицательный капиталъ какъ этой, такъ и остальныхъ вышеназванныхъ дорогъ дарована гарантія $5^1/_{10}$—$5^1/_{12}$% интереса и погашенія. Исключеніе составляетъ лишь акціонерный

---

*) Извлеч. изъ всеподд. отчета, стр. 122.

**) Головачевъ, ук. соч., стр. 65.

***) Бліохъ, ук. соч., стр. 21.

****) Ibid., стр. 21.

капиталъ участка Елецъ-Орелъ *). Правительственныя работы по Поти-тифлисской ж. дорогѣ были переданы при образованіи обществу этой дороги за 4.210.000 руб., на какую сумму правительство приняло акцій общества по нарицательной стоимости.

Издержки правительства по оказанію содѣйствія частнымъ обществамъ, а равно и по непосредственному сооруженію жж. дорогъ были крайне обременительны, особенно въ виду печальнаго положенія нашихъ финансовъ къ началу второй половины 60-хъ годовъ. 1866 г. закончился дефицитомъ; ожидался дефицитъ и въ 1867 г. Между тѣмъ, для окончанія уже начатыхъ работъ необходимо было еще въ теченіи 4 лѣтъ по 30 мил. руб. „Средствъ въ виду не имѣлось, а откладывать производство начатыхъ работъ было просто немыслимо, такъ какъ всякая отсрочка дѣлала непроизводительными прежнія издержки, и процентами съ затраченнаго капитала увеличивалась стоимость сооруженія жж. дорогъ“ **). При такихъ обстоятельствахъ Министерство финансовъ, 3 февраля 1867 г., предложило отчужденіе Николаевской ж. дороги въ частныя руки на 85 лѣтъ, съ тѣмъ, чтобы вырученныя суммы образовали собою особый желѣзнодорожный фондъ, съ спеціальнымъ назначеніемъ дальнѣйшаго и неуклоннаго распространенія жж. дорогъ, т. е. имѣлось въ виду создать постоянный источникъ средствъ, изъ котораго черпались бы капиталы на сооруженіе новыхъ линій, которыя затѣмъ должны были передаваться въ частныя руки за вознагражденіе, которое, пополняя фондъ, давало бы средства строить новыя линіи.

Министерство путей сообщенія признавало предположенную мѣру несвоевременной: съ затратой сравнительно небольшой суммы—не болѣе 14 мил. руб.—для Николаевской ж. дороги, по мнѣнію Министерства путей сообщенія, не далѣе, какъ черезъ 4 года, „*можно ожидать съ достовѣрностью, какъ тіпітит, 8 мил. руб. ежегод-*

---

*) Ibid., стр. 18, ошибочное указаніе г. Бліоха, что условія гарантіи тѣ-же, что и для участка Елецъ-Грязи. Въ т. V, стр. 47, этого уже не говорится.

**) Головачевъ, ук. соч., стр. 105. Послѣдующее изложеніе дѣла о передачѣ Николаевской ж. дороги Главному Обществу заимствовано главнымъ образомъ у г. Головачева которому былъ открытъ доступъ къ подлиннымъ дѣламъ Министерства финансовъ. Важнѣйшіе матеріалы, изъ которыхъ нами равнымъ образомъ сдѣланы извлеченія, напечатаны также въ Трудахъ тарифной комиссіи ч. I, вып. 2.

наго чистаго дохода“ *). „Поэтому, Министерство путей сообщенія ставило вопросъ, не представится ли возможности замѣнить подобную, крайне несвоевременную мѣру займомъ подъ залогъ доходовъ Николаевской ж. дороги.

Министерство финансовъ указывало, что въ виду, условій англо-голландскаго займа 1866 г., правительство обязалось не заключать никакихъ новыхъ займовъ до 15 августа 1867 г.; „поэтому въ теченіе лѣтняго времени подобнаго рода операціи не могутъ быть совершаемы на европейскихъ биржахъ, между тѣмъ настроеніе главныхъ денежныхъ рынковъ благопріятно, но трудно поручиться, чтобы такое положеніе могло продолжиться до осени текущаго (1867) года“.

„Все это было бы вполнѣ вѣрно и убѣдительно,—говоритъ Головачевъ,—если бы продажа Николаевской ж. дороги могла быть сдѣлана тою же весной“... „Развѣ всѣ эти переговоры, осмотры и соглашенія могли окончиться ранѣе осени 1867 г.; т. е. того времени, когда условія англо-голландскаго займа переставали быть препятствіемъ къ заключенію новаго займа, а затѣмъ, какъ Министерство финансовъ, при заключеніи займа, такъ и общество при реализаціи капитала, подвергались однимъ и тѣмъ же шансамъ успѣха операціи въ концѣ года“.

„Какъ бы то ни было, продажа Николаевской дороги на срокъ около 85 лѣтъ была рѣшена въ принципѣ; при этомъ половина лицъ, обсуждавшихъ вопросъ, согласилась съ означеннымъ рѣшеніемъ только въ виду заявленій, сдѣланныхъ Министромъ финансовъ, т. е. оставили эту мѣру на его отвѣтственности. Затѣмъ Министерству финансовъ предоставлено войти въ предварительное соглашеніе съ предпринимателями“. Начаты были переговоры съ совѣтомъ Главнаго общества **), который нашелъ нужнымъ снестись съ главнѣйшими иностранными банкирами, состоявшими въ числѣ учредителей общества.

---

*) „Такова,—говорится далѣе,—несомнѣнная будущность Николаевской дороги въ самомъ неотдаленномъ времени, на которой она, конечно, и не остановится, а пойдетъ далѣе“... Труды Тарифной комиссіи, ч. I, вып. 2, стр. XVI.

**) „Вопросъ о продажѣ Николаевской ж. дороги былъ уже возбужденъ въ 1860 г. по поводу предложенія, сдѣланнаго Совѣтомъ главнаго общества, который полагалъ этою покупкою и другими льготами поднять кредитъ своего дѣла и пріобрѣсти средства для доведенія онаго до конца. Вопросъ этотъ былъ, по Высочайшему повелѣнію, внесенъ въ комитетъ жж. дорогъ и, по обсужденіи онаго въ засѣданіи 9 іюня 1860 г.,

„Затѣмъ, въ первыхъ числахъ мая, для устройства этого дѣла командированъ былъ въ Парижъ и Лондонъ одинъ изъ членовъ совѣта Министра финансовъ, въ инструкціи которому между прочимъ, сказано: „Николаевская ж. дорога можетъ быть уступлена на 85 лѣтъ, или Главному обществу россійскихъ жж. дорогъ или особой комиссіи. Первое по многимъ уваженіямъ желательно".

„Результатомъ переговоровъ въ Парижѣ и Лондонѣ является отнюдь не проектъ условія о продажѣ Николаевской дороги, а проектъ договора о новомъ государственномъ займѣ въ видѣ выпуска отъ имени правительства облигацій Николаевской ж. дороги. Хотя правительство, по этому договору, и выговариваетъ себѣ право передачи дороги въ частныя руки, но, во всякомъ случаѣ, передъ владѣльцами облигацій оно остается единственнымъ отвѣтчикомъ въ вѣрности платежа процентовъ и погашенія *). Такимъ образомъ, заемъ этотъ ничѣмъ не отличается отъ всѣхъ другихъ государственныхъ займовъ и, какъ мы видимъ, платежи по немъ вносятся ежегодно въ государственную роспись. Главныя условія предположеннаго займа состояли въ слѣдующемъ: номинальная его сумма опредѣлена въ 75 мил. руб. мет., приносящихъ 4% дохода. Подписная цѣна по $61^1/_2$% за рубль, а за исключеніемъ банкирскихъ и другихъ расходовъ, правительство получаетъ $58^3/_4$% чистыми деньгами и погашаетъ свой долгъ по номинальной цѣнѣ въ 84 ежегодныхъ тиража. На этомъ основаніи на полученный капиталъ правительство обязано платить 6,77% и, сверхъ того, при погашеніи уплачиваетъ премію въ $41^1/_4$%. Оплата облигацій начинается съ сентября 1867 г. и оканчивается къ апрѣлю 1868 г.; проценты же идутъ съ 19 апрѣля (1 мая) 1867 г. Условія, какъ мы видимъ, не легкія, даже и для того времени".

большинствомъ 6 голосовъ противъ 3, предполагалось предложеніе Главнаго Общества отклонить". Труды Выс. учрежд. комиссіи по вопросу о тарифахъ жж. дорогъ ч. I, вып. 2, стр. XIII.

„Главное общество еще въ 1861 г., для поправленія своего финансоваго положенія, обратилось къ правительству съ предложеніемъ о покупкѣ Николаевской ж. дороги, но безуспѣшно". Бліохъ, ук. соч., стр. 4.

*) „Судя по смыслу послѣдняго пункта Высочайшаго указа, даннаго Министру финансовъ на выпускъ облигацій этого займа, право это *„не могло ни въ чемъ ослаблять обязанности Государственнаго казначейства относительно уплаты интересовъ и погашенія"*. Оговорка относительно права продажи дороги, очевидно, не имѣла никакого значенія для контрагентовъ.

Не прошло и трехъ мѣсяцевъ какъ Министерство финансовъ доказывало необходимость продажи Николаевской ж. дороги невозможностью заключить заемъ, теперь оно вновь представляетъ докладъ о необходимости займа, разсроченнаго именно на то время, до котораго оно опасалось его отложить, и мотивируетъ его именно тѣмъ, что продажа дороги не можетъ быть совершена безъ значительной потери времени.

Представленіе Министерства финансовъ было одобрено и 18 іюля 1867 г. послѣдовалъ Высочайшій указъ на имя Министра финансовъ о выпускѣ означенныхъ облигацій. Хотя произведенный заемъ, а также возможность въ будущемъ заключенія новаго займа на тѣхъ же основаніяхъ устраняли всякую необходимость немедленной переуступки дороги Главному обществу, тѣмъ не менѣе, переговоры эти, начатые весною, были возобновлены со стороны Министерства финансовъ немедленно по заключеніи займа. 11 сентября 1867 г. предсѣдателю Совѣта Главнаго общества были сообщены финансовыя условія, на которыхъ предполагалось передать дорогу Главному обществу, выработанныя Министерствомъ финансовъ безъ всякаго соглашенія съ Министерствомъ путей сообщенія.

Въ зависимости отъ заявленій другихъ соискателей, предъявлявшихъ болѣе выгодныя для правительства условія, Главное общество должно было значительно измѣнить, къ выгодѣ правительства, первоначальныя условія, на которыя соглашалось, однако, Министерство финансовъ. Особенно опаснымъ конкурентомъ представлялось товарищество важнѣйшихъ московскихъ купеческихъ фирмъ (до 58 фирмъ *). Какъ бы то ни было, въ особомъ комитетѣ, учрежденномъ для разсмотрѣнія вопроса о передачѣ дороги, 6 голосовъ высказались за Московское товарищество, а 8—за Главное общество; въ Комитетѣ Министровъ, куда перешло затѣмъ дѣло, 7 человѣкъ были за Главное общество, тогда какъ 13 и предсѣдательствующій болѣе выгодными находили условія Московскаго товарищества.

„Дѣло было подвергнуто новому разсмотрѣнію въ Совѣтѣ Министровъ; 8 іюня 1868 г., условія уступки Главному обществу россійскихъ жж. дорогъ были признаны болѣе соотвѣтствующими видамъ государственнаго хозяйства и предположенной цѣли образованія осо-

*) Крайне любопытныя данныя см. у Головачева, ук. соч.

баго денежнаго фонда, предназначеннаго исключительно на довершеніе нашихъ жж. дорогъ. Вслѣдствіе сего Николаевская дорога и поступила въ вѣдѣніе Главнаго общества съ 1 сентября 1868 года" *).

Главнѣйшія условія передачи состояли въ слѣдующемъ:

Николаевская дорога передается Главному обществу на 84 годъ, т. е. до 1952 г. Правительство выдаетъ безвозвратное пособіе въ 13.250.000 р. для исправленія дороги и усиленія перевозныхъ средствъ. При расторженіи контракта съ Уайненсомъ правительство уплатило послѣднему 5.500.000 р., изъ которыхъ 500.000 зачислены въ безвозвратный расходъ казны, а 5 милл.—долгомъ за обществомъ. Главное общество обязуется изъ чистаго дохода Николаевской дороги ежегодно вносить въ казну для уплаты $^0/_0$ и погашенія по облигаціямъ Николаевской ж. дороги **) по 7,2 мил. руб. кред. Если бы чистаго дохода не хватило, то правительство отъ себя уже (за свой счетъ) доплачиваетъ недостающую сумму. При этомъ должно замѣтить, что обществу дозволено отчислять изъ *валоваго* дохода $1^1/_2{}^0/_0$ на замѣну деревянныхъ мостовъ желѣзными. За отчисленіемъ 7,2 мил. руб. кред. на уплату $^0/_0$ и погашенія по облигаціямъ, отчисляется 1,6 мил. руб., изъ которыхъ $^3/_4$ идетъ правительству, а $^1/_4$—распредѣляется между акціонерами Главнаго общества; все, что будетъ получено свыше, идетъ на уплату правительству долга по ссудѣ въ 5 мил., выданныхъ для разрыва контракта съ Уайненсомъ.

По уплатѣ этого долга и до тѣхъ поръ, пока потребна будетъ приплата по гарантіи дохода по двумъ остальнымъ линіямъ общества, правительство получаетъ $^3/_4$ чистаго дохода; когда обѣ линіи (С.-Петербурго-варшавская и Нижегородская) изъ гарантіи выйдутъ, чистый доходъ Николаевской дороги дѣлится по ровну между казной и акціонерами Главнаго общества, причемъ доля послѣднихъ, ни въ какомъ случаѣ, не можетъ превосходить 3.750.000 руб. До 1878 г., во всякомъ случаѣ, правительство получаетъ $^3/_4$ чистаго дохода дороги.

Начиная съ 1 сентября 1888 г., государство имѣло право взять

---

*) Головачевъ, ук. соч., стр. 165.

**) Облигаціи 1-го вып. были реализованы по 59,37$^0/_0$—62,5$^0/_0$, а 2-го—по 63$^0/_0$—63$^1/_2{}^0/_0$ нарицательной стоимости и доставили казнѣ 54.318.692 р. — первый и 56.098.696 р.—второй выпускъ. Эти суммы и поступили въ желѣзнодорожный фондъ. Бліохъ, ук. соч., стр. 4.

обратно Николаевскую дорогу въ свои руки, но въ такомъ случаѣ *оно обязано было уплачивать* акціонерамъ Главнаго общества ежегодно до 1952 г. сумму, равную той долѣ чистаго дохода Николаевской ж. дороги, которая причиталась на долю акціонеровъ въ среднемъ за 5 лучшихъ изъ 7 послѣднихъ, передъ отобраніемъ дороги, лѣтъ. Притомъ, сумма эта не могла быть менѣе полученной акціонерами въ послѣдній (передъ отобраніемъ) годъ.

Невольно напрашиваются вопросы: за что же была отдана Николаевская казенная дорога частному обществу? за что акціонерамъ Главнаго общества обезпечивается крупная доля въ доходѣ казенной дороги, когда весь рискъ остается безусловно на казнѣ? за что казна, предоставивъ пользоваться доходами казенной дороги (улучшенной на 13 слишкомъ милліоновъ *казенныхъ* денегъ) въ теченіе 20 лѣтъ, эксплоатируя ее, еще принимаетъ на себя обязательство въ теченіе 64 лѣтъ выплачивать милліоны рублей ежегодно акціонерамъ Главнаго общества, не затратившимъ на эту Николаевскую дорогу ни одного своего рубля, не рискующихъ ни однимъ своимъ рублемъ?

Любопытно для характеристики желѣзно-дорожной политики этого времени сопоставить съ передачей Николаевской ж. дороги то обстоятельство, что въ томъ же 1867 г., 21 марта, Комитетъ жж. дорогъ постановилъ: „вслѣдъ за окончаніемъ строющейся распоряженіемъ и на средства правительства Московско-курской ж. дороги, приступить, также правительственными средствами, къ сооруженію участка дороги къ Азовскому морю, отъ Курска до Харькова, длиною 230 верстъ. На основаніи произведенныхъ изысканій, составлено смѣтное исчисленіе, по которому стоимость сооруженія дороги опредѣлилась въ 11.784.199 руб. кред. или на версту 51.235 р. Для исполненія работъ признано Министерствомъ финансовъ возможнымъ ассигновать на 1868 г. 6.000.000 руб.

Отсутствіе опредѣленнаго выдержаннаго направленія въ желѣзно-дорожной политикѣ вполнѣ соотвѣтствовало отсутствію всякаго плана въ самомъ развитіи сѣти жж. дорогъ. „Въ 1866 г., 23 апрѣля состоялось первое Высочайшее утвержденіе *плана общей желѣзнодорожной сѣти имперіи*, когда въ эксплоатаціи было уже 3.700 верстъ жж. дорогъ. Этотъ первый планъ оставался, однако, непримѣненнымъ, и постройка жж. дорогъ продолжалась по частнымъ ходатайствамъ, къ которымъ впослѣдствіи присоединились ходатайства земствъ и

городскихъ обществъ. Затѣмъ уже не было составляемо *общаго* плана желѣзнодорожной сѣти.

„Не подлежитъ сомнѣнію, что предварительное проектированіе общей желѣзнодорожной сѣти имперіи дало бы возможность достичь не меньшихъ результатовъ, чѣмъ нынѣ достигнутые, но съ несравненно меньшею затратою капиталовъ“ *).

Въ условіяхъ передачи сооруженія Курско-азовской ж. дороги невольно обращаетъ на себя вниманіе крупная разница (допуская даже значительную потерю по реализаціи) въ поверстной стоимости при правительственномъ сооруженіи 51 т. р. кред., и при частномъ— 68 т. р. метал.

Полученіе нѣкоторыми земствами концессій, какъ было выше указано, поощрило, повидимому, и другія земства къ подобнымъ же ходатайствамъ. Вслѣдствіе слишкомъ оптимистическаго взгляда на доходность жж. дорогъ и на легкость помѣщенія желѣзнодорожныхъ бумагъ, отчасти со стороны финансовой администраціи, отчасти со стороны земствъ (но едва ли отдѣльныхъ земцевъ и частныхъ лицъ) было признано возможнымъ пріостановиться съ дарованіемъ гарантіи правительствомъ на капиталы новыхъ обществъ: мѣсто правительства заняли земства.

Въ мартѣ 1868 г., Борисоглѣбское земство получило концессію на линію Грязи-Борисоглѣбскъ.

Тамбовскому и Козловскому земствамъ выдана концессія на Тамбово-козловскую дорогу.

Земствамъ губернскому Саратовскому и уѣздному Кирсановскому, и Саратовскому городскому обществу дана въ томъ же 1868 г. концессія на Тамбово-саратовскую дорогу.

„Дѣйствительнымъ отвѣтчикомъ, однако,—говорится во всеподданѣйшемъ отчетѣ за 1869—1872 гг., оказалась та же государственная казна“.

Въ 3 года для 3 желѣзнодорожныхъ предпріятій, гарантированныхъ земствами и городскимъ обществомъ, потребовалось произвести изъ государственнаго казначейства расходовъ на сумму, съ наросшими къ 1 января 1873 г. процентами, 1.550.813 р. 96 к. **).

---

*) Извлеченіе изъ всеподданнѣйшаго отчета, стр. 121.

**) Извлеченіе изъ всеподданѣйшаго отчета, стр. 153—154.

Наконецъ, къ числу дорогъ, концессіи на которыя были выданы въ разсматриваемое время безъ гарантіи правительства, относится и Рыбинско-бологовская ж. дорога.

Въ томъ же 1868 г. выдана концессія Эстляндскому дворянству на постройку Балтійской ж. дороги (Госпо-Балтійскій портъ) безъ гарантіи правительства;

Однако, общество не могло окончить сооруженія дороги безъ содѣйствія правительства, и въ 1870 г. на акціи общества была дарована гарантія въ размѣрѣ 3%.

Несоразмѣрное различіе поверстной стоимости различныхъ жж. дорогъ не могло не обратить на себя вниманія. Вмѣстѣ съ тѣмъ, оставленіе правительствомъ за собою облигацій учреждавшихся обществъ устранило для желѣзнодорожныхъ предпринимателей главнѣйшія трудности и потери при полученіи строительныхъ капиталовъ. Ввиду отсутствія правительственныхъ изысканій, размѣръ потребныхъ строительныхъ капиталовъ опредѣлялся самими концессіонерами. Понятно, что, при достаточной ловкости въ составленіи разцѣночной вѣдомости, одного облигаціоннаго капитала могло хватать на сооруженіе, акціонерный же оставался, такъ сказать, чистою прибылью учредителей. Правительство признало болѣе правильнымъ допустить, хотя нѣкоторую, конкурренцію между желѣзнодорожными предпринимателями. Съ этою цѣлью были составлены, Высочайше утвержденныя 18 октября 1868 г., правила выдачи концессій заключавшіяся въ слѣдующемъ: 1) концессіи предварительно разсматриваются въ комитетѣ Министровъ, который постановляетъ, слѣдуетъ ли въ данномъ случаѣ вызвать соискателей на конкурренцію между собою; 2) Министръ финансовъ испрашиваетъ всеподданнѣйшимъ докладомъ Высочайшее соизволеніе на приглашеніе къ конкурренціи лицъ, допущеніе которыхъ онъ признаетъ для дѣла полезнымъ; 3) предложенія присылаются къ Министру финансовъ въ запечатанныхъ конвертахъ и вскрываются въ совѣтѣ Министра, куда приглашаются соискатели, и 4) соискателямъ объявляется: а) что тотъ, за которымъ останется дѣло, долженъ будетъ возмѣстить расходы по изысканіямъ и б) что Комитетъ Министровъ разсмотритъ предложенія и поднесетъ на Высочайшее благоусмотрѣніе свое заключеніе о принятіи одного изъ предложеній или объ отклоненіи всѣхъ.

Какъ ни тѣсны были рамки, поставленныя для конкурренціи,

все-таки непосредственнымъ слѣдствіемъ оказалось значительное пониженіе поверстной стоимости первой же разрѣшенной дороги—Московско-смоленской—сравнительно съ дорогами, прежде построенными.

Въ 1869 г. дано разрѣшеніе на постройку Константиновской дороги, причемъ „правительство выдало ссуду подъ залогъ $^3/_4$ всего количества акцій, т. е. реализировало капиталъ въ 47.250 р. мет. на версту, по 75% за рубль; другими словами, правительство отпускало всю необходимую на сооруженіе дороги сумму и предоставляло учредителю право выпустить еще четвертую часть акцій, по которымъ изъ доходовъ общества проценты должны были уплачиваться прежде чѣмъ по акціямъ, находящимся въ рукахъ правительства".

Результаты эксплоатаціи, отстроенныхъ дорогъ не обѣщали достаточной доходности на затраченные капиталы въ скоромъ времени. Съ цѣлью удешевить сооруженіе новыхъ ж. дорогъ и уменьшить издержки эксплоатаціи являются попытки сооруженія узкоколейныхъ дорогъ. Само правительство, въ видѣ опыта, построило Лиѣенскую дорогу, частными же обществами выстроены Новгородская (на одинъ негарантированный акціонерный капиталъ *) и Ярославо-вологодская, для сооруженія которой обществу Московско-ярославской ж. дороги разрѣшено сдѣлать новый выпускъ 5% облигацій на сумму 4.400.000 руб. Всѣ онѣ оставлены правительствомъ за собою по 75 за 100.

Въ виду неоправдавшихся надеждъ дальнѣйшаго успѣха дѣло сооруженія узкоколейныхъ жж. дорогъ не имѣло. Къ 1870 г. относится новая попытка правительства улучшить порядки сооруженія жж. дорогъ. 26 декабря 1870 года было постановлено правиломъ:

„1) опредѣлять строительную цѣну дорогъ прежде выдачи концессій, *посредствомъ изысканій отъ самаго Министерства путей сообщенія;*

„2) утверждать *уставы* новыхъ желѣзнодорожныхъ обществъ тоже *прежде выдачи* концессій, и

„3) выдавать концессіи на постройку и эксплоатацію жж. дорогъ не на имя лицъ, *а на имя акціонерныхъ обществъ.*

---

*) Впослѣдствіи обществу разрѣшено было продолжить дорогу до Старой Руссы. Облигаціонный капиталъ на 2.439.600 р. оставленъ сполна правительствомъ за собою по 96 за 100.

„Двѣ послѣднія мѣры не имѣли, однако, практическихъ послѣдствій, потому что самое учрежденіе желѣзнодорожныхъ обществъ довѣрялось, по прежнему, *отдѣльнымъ лицамъ*“ *).

„Неурядицамъ по сооруженію Кіево-Брестской ж. дороги—говоритъ г. Бліохъ,—главнѣйшимъ образомъ слѣдуетъ приписать послѣдовавшее вскорѣ уничтоженіе принципа публичнаго состязанія“.

Въ 1870 г. состоялась передача Одесской жел. дороги въ частныя руки.

Въ 1878 г. послѣдовало сліяніе Одесской, Кіево-Брестской и Бресто-граевской жж. дорогъ въ одно общество Юго-западныхъ жж. дорогъ.

Въ 1870 г. правительство предположило передать частному обществу и Московско-курскую жел. дорогу въ 1871 г. это и было сдѣлано. Въ уплату правительству, сверхъ выпущенныхъ послѣднимъ и отнесенныхъ на счетъ Московско-курской ж. дороги облигацій на 27.339.200 р. мет., общество обязалось выдать правительству 5% облигацій на 14.364.800 р. мет. и негарантированныхъ акцій на 10 мил руб. мет.

Взамѣнъ акцій, выпускъ которыхъ общество удерживало за собою, оно выплачивало правительству деньгами 11 мил. руб. кред. Сверхъ того, правительство получало право на половину чистой прибыли свыше 7% на акціонерный капиталъ. Уже въ 1873 г. доходъ превысилъ эту норму болѣе чѣмъ на 700 тыс. р.

Какъ изъ предшествовавшаго изложенія можно было видѣть, правительство или (сперва) давало обществу гарантію и на акціонерный, и на облигаціонный, или же (позже) стремится ограничить свое содѣйствіе обезпеченіемъ дохода лишь съ одного облигаціоннаго капитала, акціи же общества выпускаютъ негарантированныя.

Малодоходность большинства открывавшихся дорогъ, оставляя въ сторонѣ причины, обусловливавшія эту малодоходность, конечно, должна была отражаться на курсѣ реализуемыхъ акцій. „За негарантированныя акціи,—говоритъ г. Бліохъ,—нельзя было разсчитывать получить болѣе 35% ихъ нарицательной стоимости“ **).

---

*) Извлеченіе изъ всеподданнѣйшаго отчета стр. 123.

**) Ук. соч., I, 49. „При переговорахъ съ Министерствомъ финансовъ учредитель общества Скопинской дороги представилъ, что негарантированныя акціи не находятъ покупателей и подъ залогъ ихъ нельзя даже имѣть и 35%“. Головачовъ, ук. соч., стр. 363.

Указаннымъ обстоятельствомъ вызывалась необходимость увеличивать нарицательный акціонерный капиталъ, что должно было вести не только къ обремененію дороги платежемъ излишнихъ процентовъ во время ея постройки, но и къ уменьшенію самой доходности акцій, такъ какъ чистый доходъ подлежалъ распредѣленію между большимъ числомъ акцій. По мнѣнію г. Министра финансовъ, которое раздѣлялъ и комитетъ, „опытъ и примѣры прошлаго достаточно доказали, что дарованіе полной по акціямъ гарантіи должно быть допускаемо лишь съ крайнею осторожностью и при совершенной невозможности ожидать въ непродолжительномъ будущемъ достаточныхъ отъ эксплоатаціи дорогъ доходовъ. Увѣренность акціонеровъ въ полученіи обезпеченнаго имъ дохода, значительно ослабляя собственную ихъ въ дѣлѣ контроля надъ управленіемъ дороги инціативу, придаетъ обществу характеръ казеннаго управленія, причемъ въ случаяхъ экстраординарныхъ общества требуютъ отъ казны новыхъ и новыхъ на поддержаніе своего кредита жертвъ“. Въ виду такихъ соображеній рѣшено было примѣнять временную гарантію акцій, что мы и встрѣчаемъ, впрочемъ, только по отношенію къ тремъ слѣдующимъ жж. дорогамъ. Ряжско-вяземской, Моршанско-сызранской и Ростово-владикавказской. По всѣмъ этимъ дорогамъ акціи получили гарантію на 15 лѣтъ, а облигаціи на все время концессіи—$5^{1}/_{10}\%$; облигаціи правительство оставило за собою по 84 за 100. При этомъ временная гарантія распространена и на акціи (до тѣхъ поръ не пользовавшіяся гарантіей) Скопинской ж. дороги, вошедшей въ составъ Ряжско-вяземской.

Уже предшествовавшее изложеніе указало, что часто правительству приходилось имѣть дѣло съ фиктивными, а не дѣйствительными акціонерными обществами, которыя только должны были служить ширмами, во избѣжаніе личной отвѣтственности, отдѣльнымъ заправиламъ и учредителямъ.

Съ цѣлью упорядочить дѣло Министръ путей сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ новыя правила образованія желѣзнодорожныхъ обществъ, утвержденныя 30 марта 1873 г.

Сущность правилъ этихъ заключалась въ слѣдующемъ: въ основаніе разцѣночной и технической вѣдомости работъ, поставокъ и расходовъ для устройства дороги кладутся *правительственныя* изысканія; въ Комитетъ Министровъ вносится заключеніе относительно

строительной стоимости каждой дороги, а также и способа сооруженія—распоряженіемъ правительства или частными обществами; въ послѣднемъ случаѣ представляется и проектъ устава такого общества. При разрѣшеніи постройки дороги вновь учреждаемымъ частнымъ обществамъ, Министръ путей сообщенія, по соглашенію съ Министромъ финансовъ и Государственнымъ контролеромъ, образуетъ особую учредительскую коммисію которая распоряжается производствомъ публичной подписки на акціи общества, разверсткой ихъ (соразмѣрно количеству акцій, затребованныхъ каждымъ, съ опредѣленнымъ, при объявленіи подписки, преимущественнымъ правомъ для подписавшихся на меньшее количество) и, наконецъ, открытіемъ перваго общаго собранія для выбора правленія, которому затѣмъ уже и передается дальнѣйшее управленіе дѣломъ.

Однако, эти правила въ указанномъ видѣ не были приложены на практикѣ. Въ августѣ 1873 г. Министръ путей сообщенія внесъ въ Комитетъ Министровъ проекты уставовъ 8 акціонерныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ, причемъ проектировалась 15-лѣтняя гарантія акціонернаго капитала и оставленіе облигацій правительствомъ за собою по 84 за 100.

Въ виду представленныхъ Министромъ финансовъ соображеній, что при временной только гарантіи трудно ожидать успѣшной подписки на акціи, при окончательной редакціи, слова проекта: „временно, на 15 лѣтъ“ были замѣнены словами: „абсолютно на все время существованія общества“.

Размѣръ гарантіи для разрѣшенныхъ къ постройкѣ дорогъ—Оренбургской, Уральской, Привислинской и Фастовской—опредѣленъ въ $5^{1}/_{10}{}^{0}/_{0}$, съ тѣмъ, что доходъ на акціи выдается полностью держателямъ акцій и никакія требованія кредиторовъ общества не могутъ быть относимы на подлежащія къ уплатѣ по акціямъ суммы. Подписка произведена была лишь въ Петербургѣ и Москвѣ чрезъ посредство Государственнаго банка, къ тому же при такихъ условіяхъ, что цѣль, которую имѣли въ виду правила 1873 г.—устраненіе концессіонеровъ и привлеченіе мелкихъ капиталистовъ—не была достигнута: акціи оказались въ рукахъ тѣхъ же крупныхъ капиталистовъ, только послѣднимъ пришлось сдѣлать большія издержки для достиженія ихъ цѣли, которыя, конечно, должны были быть покрыты изъ строительныхъ капиталовъ дорогъ. Эти издержки г.

Бліохъ опредѣляетъ въ $4^1/_2$ милл. руб. Облигаціи по всѣмъ этимъ дорогамъ оставлены правительствомъ за собой по 88 за 100.

„Вслѣдствіе безуспѣшности сдѣланнаго опыта образованія обществъ путемъ подписки на акціи, правительство вновь обратилось къ прежнимъ порядкамъ выдачи концессій, т. е. или примыкающимъ дорогамъ, или посредствомъ конкурренціи между приглашаемыми извѣстными строителями“ *).

Въ слѣдующіе годы разрѣшеніе новыхъ сколько-нибудь значительныхъ жж. дорогъ не имѣло мѣста.

Въ 1880 году послѣдовало сліяніе Константиновской ж. дороги съ Донецкою.

Въ 1881 г. утвержденъ уставъ общества Ивангородо-домбровской ж. дороги.

Уже съ 1880 г., однако, замѣчается снова поворотъ въ желѣзнодорожной политикѣ: періодъ предпочтенія частной постройки и эксплоатаціи ж. дорогъ передъ казенною приходитъ къ концу.

Сооруженіе и эксплуатація цѣлаго ряда жж. дорогъ—Екатерининской, Баскунчакской, Сибирской, Полѣсскихъ жж. дорогъ — ведутся за счетъ правительства. Рядомъ съ этимъ правительство выкупаетъ въ свои руки многія жж. дороги. Такъ состоялся переходъ Тамбово-саратовской, Харьково-николаевской, Уральской, Ряжско-вяземской, Ряжско-моршанской, Моршанско-сызранской, Тамбово-козловской, Курско-харьково-азовской, Либаво-роменской, Закавказской жж. дорогъ.

Высочайше утвержденными положеніями Комитета Министровъ въ 1886 и 1887 гг. постановляется не разрѣшать учрежденія новыхъ частныхъ обществъ, которыя требовали-бы гарантіи дохода или въ иной формѣ матерьяльнаго содѣйствія со стороны правительства.

Высочайше утвержденныхъ 15 іюня 1887 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта руководительство тарифами желѣзныхъ дорогъ признано правомъ правительства, а Высочайше утвержденнымъ 9 марта 1889 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта учреждены въ составѣ Министерства Финансовъ и особые органы, вѣдающіе все тарифное дѣло.

Однако рядомъ съ этимъ мы встрѣчаемъ въ послѣдніе годы про-

*) Бліохъ, ук. соч., I, стр. 53.

долженіе на 12 лѣтъ права эксплоатаціи Николаевской ж. д. Главнымъ Обществомъ Россійскихъ ж. дорогъ, разрѣшеніе сооруженія новыхъ желѣзныхъ дорогъ частными обществами съ дарованіемъ гарантіи отъ Правительства—Казанская линія и Уральская съ другими линіями, причемъ даже казенная желѣзная дорога Козлово-саратовская передается частному обществу. Права и обязанности желѣзнодорожныхъ обществъ и вообще желѣзныхъ дорогъ изложены въ Общемъ Уставѣ Російскихъ желѣзныхъ дорогъ 1885 г. и въ уставахъ обществъ. Остановимся въ заключеніе на нѣкоторыхъ условіяхъ матерьяльнаго содѣйствія частнымъ ж. дорожнымъ обществамъ со стороны правительства.

Въ приведенномъ краткомъ очеркѣ мы старались отмѣтить въ исторической послѣдовательности и различныя формы правительственнаго содѣйствія частнымъ желѣзнодорожнымъ обществамъ. Такимъ образомъ оказывается, что правительство выдавало безвозвратныя пособія; оно сдѣлало попытку гарантировать *валовой* доходъ, но затѣмъ ея уже не повторяло, въ видѣ же общей мѣры является гарантія *чистаго* дохода. Суммы уплатъ по гарантіи перваго рода составляли, вмѣстѣ съ тѣмъ, видъ безвозвратнаго пособія; выдача же суммъ въ счетъ гарантіи втораго рода признается лишь оказаніемъ ссудъ, подлежащихъ возврату.

Гарантируется первоначально доходъ на акціонерный капиталъ, затѣмъ до 1869 г.—то на весь капиталъ общества, то только на облигаціонный; къ этому времени относится появленіе земской гарантіи. Въ теченіи 1869—1871 г. видимъ стремленіе гарантировать доходъ на одинъ облигаціонный капиталъ, но затѣмъ, „для облегченія реализаціи акцій частными предпринимателями“ снова дается гарантія и акціонерному капиталу, хотя въ нѣкоторыхъ случаяхъ не на весь срокъ концессіи, а на значительно болѣе короткое время. Затѣмъ правительство приходитъ на помощь частнымъ обществамъ, беря на себя реализацію облигаціонныхъ капиталовъ *), которые оно оставляетъ за собою иногда по крайне высокой цѣнѣ (96 за 100) и потому неминуемо несетъ убытки; иногда же, въ случаяхъ реализа-

*) Съ цѣлью получить необходимыя для того средства, правительствомъ дѣлаются выпуски консолидированныхъ облигацій жж. дорогъ, по коимъ уплата % и погашеніе лежитъ на правительствѣ.

ціи по цѣнѣ, высшей противъ той, по которой облигаціи приняты отъ общества, доплачиваетъ разницу или часть ея обществу. Далѣе, для облегченія собранія капитала, правительство оставляетъ за собою значительную часть акціонернаго капитала, поступаясь извѣстными правами въ пользу частныхъ акціонеровъ. Наконецъ, правительство принимаетъ акціи и облигаціи обществъ за уступаемыя послѣднимъ правительственныя жж. дороги и вообще работы. Кромѣ всѣхъ вышеприведенныхъ способовъ оказанія содѣйствія со стороны правительства такъ—называемымъ „частнымъ“ желѣзнодорожнымъ обществамъ, оно выдавало еще ссуды подвижнымъ составомъ или желѣзнодорожными принадлежностями или же деньгами для весьма различныхъ цѣлей — усиленіе провозоспособности, проложеніе втораго пути, сплошная замѣна желѣзныхъ рельсовъ стальными, покрытіе дефицита, образованіе оборотнаго капитала и т. п.

Если взять за основаніе группировки ссудъ тотъ признакъ (не всегда строго выдержанный), подлежатъ ли онѣ непосредственному погашенію или предварительно обращенію въ дополнительный облигаціонный капиталъ, такъ что ссуда сама будетъ погашена принятіемъ облигацій общества, то, согласно терминологіи отчетовъ Государственнаго контроля, получимъ ссуды окладныя и неокладныя. Общая сумма долговъ, числящихся за обществами, по главнѣйшимъ категоріямъ этихъ долговъ, къ 1 января 1885 и 1886 гг. представляется въ слѣдующемъ видѣ *).

Долги частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ правительству:

	Къ 1885 г.		Къ 1886 г.	
	капит. долга	% на него	капит. долга	% на него
I. По гарантіи. . .	230.768.892 р.	96.870.284 р.	243.901.851 р.	107.817.037 р.
II. По невзносу %% на оставлен. за правит. облиг. .	292.439.903 „	71.131.195 „	304.532 458 „	84.835.875 „
III. По ссудамъ неокладнымъ *). .	104.431.960 „	67.748.244 „	108.159.623 „	72.904.926 „
IV. По ссудамъ окладнымъ	15.246.164 „	15.529.952 „	11.976.939. „	16.224.382 „
	632.886.919 р.	251.279.675 р.	668.570.271 р.	281.782.220 р.
	894.166.594 р.		950.352.491 р.	

*) 1 р. мет. принятъ равнымъ 1 р. 50 к. кред., 1 ф. ст.=6 р. 40 к. мет. или 9 р. 60 к. кред.

Въ видѣ общаго правила, долги по гарантіи подлежали уплатѣ изъ половины чистой прибыли свыше гарантированнаго дохода. Гарантія дана почти на всю сумму облигаціонныхъ и на значительно большую часть акціонерныхъ капиталовъ, притомъ на весь срокъ концессіи. До нѣкоторой степени *) исключеніе составляла Владикавказская ж. дорога.

Правительство относительно всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, за исключеніемъ Царскосельской и Риго-Динабургской, устанавливаетъ срокъ (обыкновенно 15—20 л.) со дня открытія ж. дороги для движенія, начиная съ котораго оно имѣетъ право выкупить дорогу въ казну.

Условія выкупа формулированы почти во всѣхъ уставахъ одинаково въ томъ отношеніи, что при этомъ за основаніе принимается средній чистый доходъ за 5 лучшихъ изъ семи послѣднихъ годовъ передъ выкупомъ; но затѣмъ, по однимъ уставамъ эта сумма выплачивается, въ случаѣ выкупа, правительствомъ обществу до истеченія срока концессіи ежегодно; по другимъ—единовременно обществу уплачивается выкупная сумма, получаемая путемъ капитализаціи (обыкновенно изъ 5%) указаннаго дохода съ учетомъ по разсчету остающагося до истеченія концессіи времени. Только два устава Рязанско-Козловской (но теперь и онъ измѣненъ) и Курско-Кіевской ж. д. заключали условія, что капитализованная сумма уплачивается въ металл. валютѣ *альпари*, что при значительной курсовой разницѣ дѣлаетъ выкупъ крайне обременительнымъ.

По истеченіи срока концессіи (75 до 87 лѣтъ) дорога безвозмездно переходитъ въ казну. Только одна дорога—Царскосельская, составляетъ собственность акціонеровъ, почему въ уставѣ ея и не имѣется соотвѣтственнаго параграфа.

Изъ вышеприведеннаго краткаго очерка видно, что въ большинствѣ государствъ ж. дороги въ своемъ развитіи прошли слѣдующія три стадіи: первоначально государство относится къ нимъ крайне осторожно, не понимаетъ ихъ значенія и все дѣло ведется частной предпріимчивостью. Но достаточно было 10—15 лѣтъ, чтобы могла быть произведена болѣе вѣрная оцѣнка значенія новыхъ путей сообщенія для всей жизни народа, и вотъ государство выступаетъ контролеромъ, но и покровителемъ частной предпріимчивости, или со-

*) См. Георгіевскій ук. соч., стр. 73 и сл.

участникомъ въ постройкѣ новыхъ ж. дорогъ, или же само берется за проведеніе новыхъ путей за свой счетъ; въ то же время рядомъ продолжаютъ существовать и частныя общества, дѣятельность которыхъ однако государство стремится все болѣе и болѣе регламентировать, подчинить своему вліянію. Однако постепенно распространяется и все болѣе силы пріобрѣтаетъ мнѣніе, что такой condominium государства и частныхъ лицъ по отношенію къ ж.-дорожному дѣлу не долженъ имѣть мѣста и на смѣну его должно выступить исключительно государственное желѣзнодорожное хозяйство.

Какъ система частнаго завѣдыванія жж. дорогами, такъ и смѣшанная система — отчасти частными компаніями, отчасти государствомъ—обѣ оказались несостоятельными. Въ первомъ случаѣ монопольный характеръ желѣзнодорожныхъ предпріятій скоро выяснился и, такимъ образомъ, разсчетъ на благодѣтельныя послѣдствія конкурренціи не оправдался; даже болѣе, тамъ, гдѣ явились попытки на послѣднюю, дѣло кончалось къ невыгодѣ какъ народнаго капитала, такъ и частныхъ потребителей, почти что отданныхъ на произволъ желѣзнодорожныхъ заправилъ. Мало этого: слитіе отдѣльныхъ обществъ въ крупныя компаніи создало такую силу въ государственномъ строѣ, съ которою необходимо было считаться, которая грозила не въ очень далекомъ будущемъ стать государствомъ въ государствѣ, даже подчинить себѣ послѣднее. Невыгоды смѣшанной системы выказались также достаточно ясно для того, чтобы произнести надъ нею приговоръ. Въ тѣхъ случаяхъ, когда государство „помогало“, оно это дѣлало по большей части въ формѣ гарантіи извѣстнаго дохода на капиталъ, т. е. брало на себя убытки отъ невыгодныхъ линій, не участвуя въ барышахъ отъ выгодныхъ линій; къ этому присоединилось еще соперничество линій за счетъ государства; когда оно „строило“, то это были такія линіи, которыхъ не хотѣли строить частные предприниматели въ виду невыгодности ихъ, т. е. опять-таки государство покрывало недочеты однихъ линій не изъ доходовъ отъ другихъ (какъ-бы это было возможно), такъ какъ послѣднія были въ частныхъ рукахъ и доходы съ нихъ шли тоже въ частные карманы, но изъ общегосударственныхъ средствъ.

При сосредоточеніи завѣдыванія всѣми жж. дорогами въ рукахъ правительства указанные недостатки сами собою исчезаютъ.

Разсматривая дѣло съ экономической, юридической и политиче-

ской точекъ зрѣнія, должно признать указанное направленіе въ развитіи желѣзнодорожной политики вполнѣ нормальнымъ, потому что фактическая монополія, которая неизбѣжно должна расти, въ отношеніи жж. дорогъ, рядомъ съ экономическимъ прогрессомъ, обусловленнымъ именно большимъ объединеніемъ, большею централизаціей въ завѣдываніи желѣзнодорожнымъ дѣломъ, не можетъ оставаться въ частныхъ рукахъ: 1) потому что она несправедлива: только *въ интересахъ общественныхъ* допускается нарушеніе права собственности—экспропріація, безъ которой почти немыслимо самое существованіе ж. дороги, только *интересами общественными* можетъ быть оправдываема монополія, и *на пользу общественную*, по справедливости, должно обращать тотъ доходъ, который возможенъ лишь благодаря этой монополіи; 2) потому что она вредна: жж. дороги, съ точки зрѣнія частнаго предпріятія, никогда *не могутъ* развить своей дѣятельности до той степени, до какой это возможно государству, не ищущему непремѣнно барыша, да притомъ еще возможно большаго, отъ ихъ завѣдыванія, какъ это естественно имѣетъ мѣсто при нахожденіи ихъ въ рукахъ частныхъ обществъ. Въ послѣднемъ случаѣ, поэтому, является задержка для дальнѣйшаго экономическаго и вообще соціальнаго развитія государства; 3) потому что она для государства опасна: многія частныя желѣзнодорожныя общества подчиняясь въ своемъ естественномъ развитіи экономическимъ требованіямъ, сливаются въ немногія болѣе крупныя общества, которыя представлютъ собою громадную силу, грозящую подчинить себѣ государство, обратить государственную власть на служеніе своимъ частнымъ интересамъ; не можетъ быть оставлена безъ вниманія и та опасность, которая возможна при политическихъ столкновеніяхъ.

Въ заключеніе приведемъ нѣсколько статистическихъ данныхъ, касающихся жж. дорогъ.

Протяженіе желѣзныхъ дорогъ въ километрахъ

		на 1.000 квадр. кил.	на 100.000 жителей.
Россія	31.635	5	32
Германія	42.022	74	84
Франція	36.133	65	90
Великобританія . .	32.095	100	84
Соедин. Штаты Сѣв. Америки . . .	259.688	27	409

Къ 1887 г. затраченные на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ капиталы опредѣлялись свыше 54 милліардовъ рублей.

Въ серединѣ 80-хъ годовъ ежегодно перевозилось пассажировъ около 2 милліардовъ чел. (ежедневно около 6 милліон. чел.), грузовъ ежегодно—около $1,_3$ милліарда тоннъ (около 80 милліардовъ пудовъ), что дастъ въ день около $3,_6$ милліоновъ тоннъ. Picard вычислилъ (1883 г.), что одно сбереженіе времени, достигнутое при передвиженіи пассажировъ по жж. дорогамъ (сравнительно съ ѣздой на лошадяхъ) составило въ одинъ годъ $46^1/_2$ тыс. лѣтъ.

БИБЛІОТЕКА КОММУНИСТИЧЕСКОЙ АКАДЕМІИ.